



PT_Materialien 32

Lernen von Vauban. Ein Studienprojekt und mehr...

vorgelegt von Ulrike Sommer und Carolin Wiechert

PT.RWTH RHEINISCH-
WESTFÄLISCHE
TECHNISCHE
HOCHSCHULE
AACHEN
Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung
[Fakultät für Architektur]

Lernen von Vauban.

Ein Studienprojekt und mehr...

Durchgeführt von Studierenden an der Fakultät für Architektur
der RWTH Aachen University im Rahmen eines studentischen Projektes.

Die Ergebnisse wurden zusammengestellt von

Dipl.-Ing., M.Sc. Ulrike Sommer und M.Sc. Carolin Wiechert
RWTH Aachen University
Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung

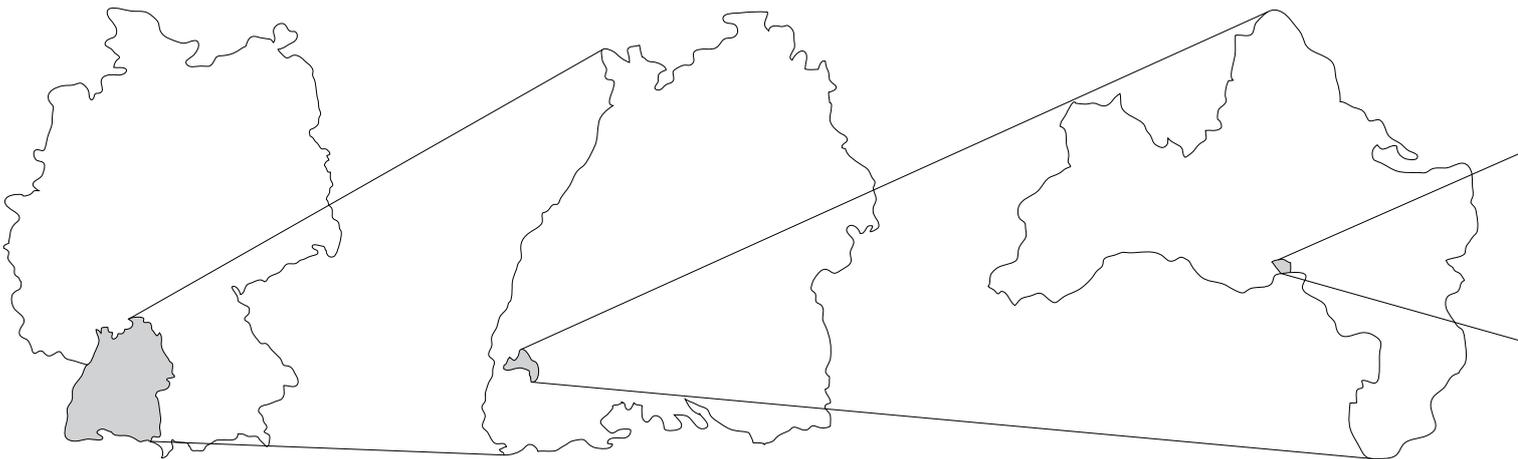
Layout: Carolin Wiechert

Aachen, im Februar 2014

Inhalt

Vorwort	8
Lernen von Vauban. Ein Studienprojekt und mehr...	8
1. Zur Einführung	13
Das Quartier Vauban	13
Akteure	14
Städtebauliche Struktur	17
Verkehrskonzept	18
2. Methodisches Vorgehen	22
3. Die sechs Zieldimensionen und weitere Erkenntnisse	25
3.1 Städtebauliche Struktur	25
Stadt der kurzen Wege	25
Parzellierung und Baustrukturen	31
Urbane Dichte	33
Verknüpfung mit dem Naherholungsgebiet und der Nachbargemeinde	35
Bestandserhalt	36
Fazit Städtebauliche Struktur	37
3.2 Wohnen	38
Wohnraumversorgung und Art der Bebauung	38
Bauen in selbstorganisierten Gruppen	44
Fazit Wohnen	46
3.3 Bevölkerung, Soziales	46
Preiswerter, öffentlich geförderter Wohnungsbau	46
Soziale Durchmischung	49
Infrastruktur für Familien	51
Nachbarschaften	52
Fazit Bevölkerung, Soziales	54

3.4 Mobilität	54
Verkehrsberuhigung	54
ÖPNV- Anbindung	65
Fußgänger und Radverkehr	68
Wohnen ohne Auto	72
Fazit Mobilität	78
3.5 Umwelt	79
Energie	79
Entwässerung	85
Lärm	88
Vegetation	91
Fazit Umwelt	94
3.6 Prozess	95
Erweiterte Bürgerbeteiligung und lernende Planung	95
Fazit Prozess	101
3.7 Weitere Erkenntnisse	102
Älter werden in Vauban	102
Konflikte unter den Bewohnern in Vauban	103
Infrastruktur für Besucher	104
4. Resümee	104
5. Von Vauban lernen?	106
Abbildungsverzeichnis	110
Quellenverzeichnis	116
Anhang	118
Fragebogen: Straßenbefragung	118
Leitfaden: Schlüsselpersonengespräche	126
Fragebogen: Jugendbefragung	130



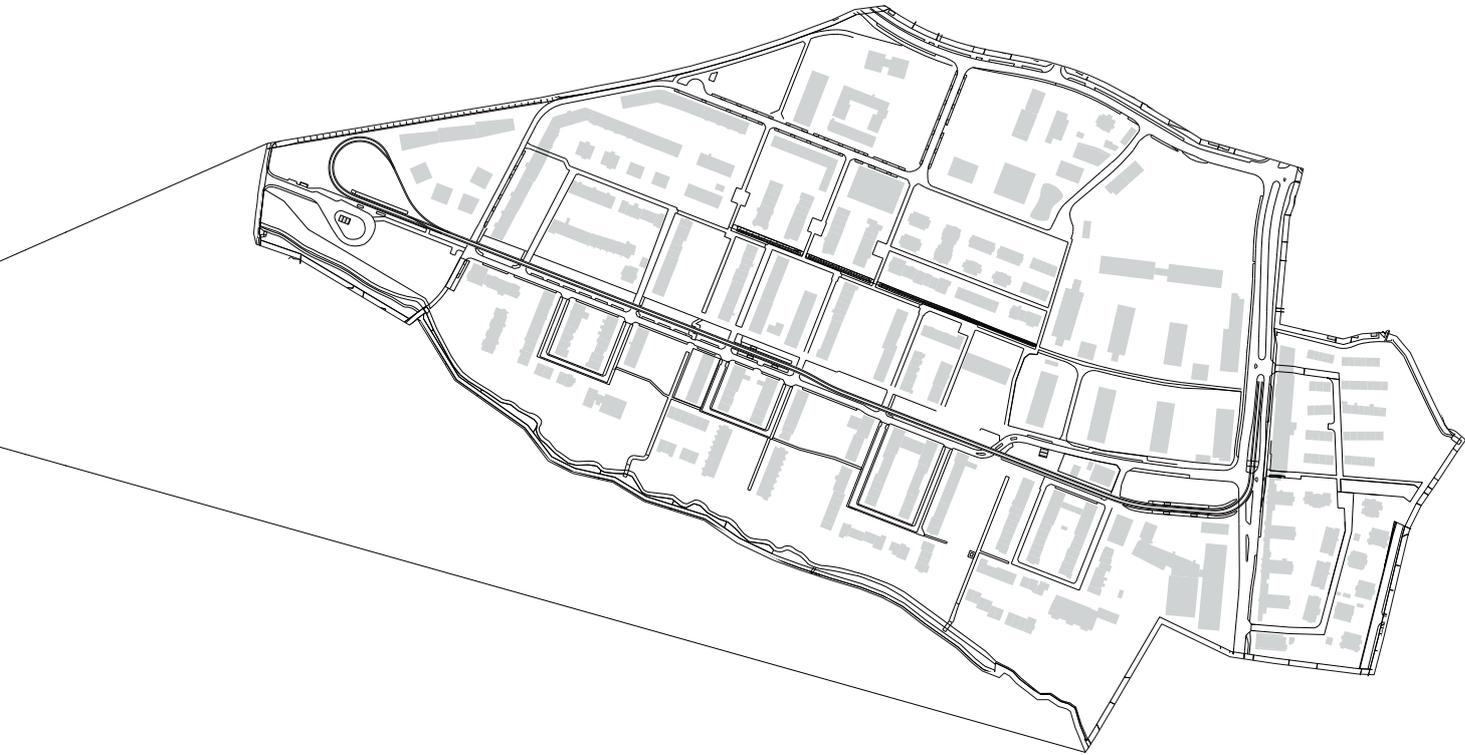


Abb.o: Deutschland-Baden-Württemberg- Freiburg - Vauban

Vorwort

Lernen von Vauban. Ein Studienprojekt und mehr...

Freiburg wächst. Bis 2030 wird mit einem zusätzlichen Bedarf von 6000 – 7000 Wohnungen gerechnet. Damit stellt sich die Frage, wie und wo diese Wohnungen entstehen können. Freiburg steht damit in gewisser Weise vor einer Situation, wie sie bereits einmal zu Anfang der 1990er Jahre gegeben war. Damals bestand die Antwort in der Planung und Entwicklung zweier neuer Stadtteile: Rieselfeld am westlichen Rand der Stadt und Vauban innerhalb des Siedlungsbereichs, auf einem zu der Zeit frei werdenden Kasernenareal. Beide Quartiere sind inzwischen (fast) fertig gebaut und sie sind – jedes auf seine Weise – Beispiele für guten Städtebau dieser Zeit geworden, die in der Fachwelt große Beachtung fanden. Da liegt es nahe zu fragen: **Was sind die Qualitäten dieser Stadtteile, was wurde erreicht, was nicht?** Wie werden sie heute – von den Menschen, die sie bewohnen – bewertet? **Was kann man von ihnen für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte lernen?**



Abb.1: Exkursionen nach Freiburg

Mit Fragen wie diesen trat die **Stadt Freiburg** an den Lehrstuhl Planungstheorie und Stadtentwicklung heran und regte an, sie im Rahmen **studentischer Arbeiten** näher zu untersuchen. Diese Anregung griffen wir mit großer Begeisterung auf, bot sie doch die (seltene) Möglichkeit, nicht nur von guten Beispielen zu lernen, sondern auch noch Beiträge zu einer aktuellen Diskussion zu leisten. Es zeigte sich jedoch bald, dass die ursprüngliche Absicht, eine Evaluation beider Stadtteile im Rahmen studentischer Aktivitäten nicht seriös einzulösen wäre. Die Konzentration auf ein Quartier war notwendig und das, was von Studierenden zu leisten wäre, sollte man wohl auch nicht mit dem wissenschaftlichen Anspruch belasten, der mit dem Stichwort »Evaluation« signalisiert wird. Zudem sollte das studentische Projekt über die rückblickende Analyse hinaus auch – wie es an Architekturfakultäten üblich ist – die Möglichkeit bieten, in eigenen Entwürfen zu erproben, wie mögliche Konsequenzen in einem neuen Areal aussehen könnten.

So entstand in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Wohnbau und dem Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung ein **zweiemestriges Projekt** in den beiden (Architektur- und Städtebau-)Masterstudiengängen: Im Sommersemester 2013 war es der Auseinandersetzung mit dem Quartier Vauban gewidmet und im folgenden Wintersemester wurden Entwürfe für ein (möglicherweise neues) Quartier, das nördlich an den Stadtteil Rieselfeld angrenzt, erarbeitet. Zugleich aber fand das Thema bei uns am Lehrstuhl so großes Interesse, dass wir nicht nur eine Lehrstuhlexkursion anschlossen, sondern uns mit ergänzenden Interviews, Erhebungen und Auswertungen auch an der inhaltlichen Arbeit beteiligten.

Auf diesen vielfältigen Aktivitäten resultiert ein ganzes **Spektrum von Ergebnissen**:

- Die **Studierenden** erstellten auf der Basis ihrer Arbeit im Sommersemester, in deren Rahmen u.a. umfassende Datenrecherchen, zwei Exkursionen, über 100 Bewohnerinterviews (Straßenbefragungen) und eine Jugendbefragung durchgeführt wurden, **Berichte**, die jeweils auf die sechs Zieldimensionen der Untersuchung ausgerichtet waren: Städtebauliche Struktur (Imke Wömmel, Stephanie Schneider), Mobilität (Carolin Vorwerk), Wohnen (Carmen Stirmlinger), Soziales/ Bevölkerung, Umwelt/Ökologie (Nathalie Gozdiak, Maria Sieben) und Prozess (Diana Sauerbrey, Laura Vossmerbäumer). Ganz frei von jeglichen Vorgaben und systematischem Anspruch stellten sie zudem ihre unmittelbaren Eindrücke und Assoziationen in einem eigenen Journal unter dem Titel »**vauban spezial**« zusammen. Zudem liegen inzwischen zahlreiche Entwürfe an den Lehrstühlen Wohnbau und PT vor, in denen die Studierenden ihre eigenen Zukunftsvorstellungen (aus der Arbeit im Wintersemester) entwickelt haben. Diese **Entwürfe** wurden nicht gesondert dokumentiert, können aber bei Interesse ggf. in digitaler Form zugänglich gemacht werden
- Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Lehrstühle beteiligten sich an den Erhebungen der Studierenden, führten ergänzend 27 (oft mehr als einstündige) Schlüsselpersoneninterviews und erarbeiten zwei weitere Ergebnisse: den **vorliegenden Bericht**, der die gesamte Aussagenbreite widerspiegelt (Ulrike Sommer und Carolin Wiechert) sowie eine gesonderte **Auswertung der Jugendbefragung** (Britta Rösener).

Das alles zeigt: Das war ein ungewöhnliches Projekt. Thema und Arbeitsweise herausfordernd, Neugier groß, Interesse vieler geweckt, Engagement aller sehr intensiv, Lernerfolg hoch, Ergebnisse reichhaltig und Produkte vielfältig... Bleibt zu hoffen, dass der Ertrag dieser Arbeit auch für die eigentlichen Initiatoren einige Anregungen bereithält.

Insofern ist zunächst unseren **Studierenden** zu danken, die über ein Jahr dem Thema die Treue hielten und sich mit viel Elan und Kreativität den Aufgaben stellten. Unser Dank gilt aber auch den **Kolleginnen und Kollegen der Lehrstühle** für Wohnbau (Wim van den Bergh, Nathalie Bodarwé und Karen Krämer), Städtebau (Kunibert Wachten) sowie Stefan Hartlock (aus dem Büro scheuvens + wachten), der an der Betreuung mitwirkte und Carsten Sperling, der uns an seinem profunden Wissen über die Geschichte des Quartiers aus Sicht der damaligen Initiativen teilhaben ließ.

Ganz besonders herzlich möchten wir uns aber bei der **Stadt Freiburg** bedanken, die das Vorhaben anregte und mit einem **finanziellen Beitrag förderte**, der es uns ermöglichte, den Studierenden ihre Reise- und Aufenthaltskosten zu erstatten. Aber mehr als das: Wir wurden auch **umfassend inhaltlich unterstützt**, etwa durch Führungen und Interviews mit Roland Veith und Klaus Siegl und insbesondere durch Thomas Fabian, der uns in Aachen erste grundlegende Informationen gab und uns während der Aufenthalte vor Ort eine große Hilfe war. Ihnen allen Dank!

Klaus Selle und das Team des Lehrstuhls Planungstheorie und Stadtentwicklung
Aachen, im Februar 2014

Von Vauban lernen heisst ...

Honisch: "...die zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen aktiv in die Gestaltung einzubeziehen."

Aaron: "... Kultur in den Stadtteil zu bringen."

Kron: "..., Veränderung ist machbar!"

Wagner: „Nach vorn zu denken, kreativ zu sein und gemeinschaftlich zu planen und zu lernen wie eine verbesserte Stadt in Zukunft aussehen könnte.“

Queitsch: Bürgerbeteiligung von ersten Tag an ernst zu nehmen und zu begleiten.

Fabian: "möglichst viele Aspekte des bürgerschaftlichen Engagements in die Planung einbeziehen, aber auch die städtebaulichen und ökonomischen Aspekte nicht außer acht lassen."

Heuss: „kinderfreundliche Stadtplanung zu machen.“

Lange: „...wollen“

Linck: "das Wichtigste ist, dass alle an einem Strang ziehen – dass Bewohner, Politik und Verwaltung in eine Richtung arbeiten."

Lutz: „das ökologischer Stadtumbau machbar ist, was dazu führt das man attraktiv wohnen kann.“

Bohland: „...nachhaltige Lebensstile attraktiv zu machen und diese in die Gesellschaft zu bringen.“

Schepers: „...dass Bewohner, die beteiligt werden, sich dann besonders engagiert einbringen, wenn sie merken, dass eine Offenheit für ihre Ideen da ist und dass sie durchaus akzeptieren, dass es finanzielle Grenzen gibt.“

Schubert: “Sich auf einen Prozess einlassen, in dem man im Kontakt mit anderen Menschen lernt, sich auf Neues einzulassen und merkt, dass einem das gut tut.”

Völzing: „dass Wirklichkeit werden kann, was eine Mehrheit für unmöglich hält - und gleichzeitig auch, dass sich in Entwicklungsprozessen der richtige Weg erst beim Beschreiten findet.“

Pacini: “viele Dinge im eigenen Stadtteil selbst beeinflussen zu können.”

Beer: „Wohnutopien in die Tat umsetzen.“

Huschke: “möglichst vielen Bürgern Gelegenheit zur Selbstbeteiligung zu geben.”

Stahl: “Vielfalt zulassen.”

Friebis: “... ,dass man fortschrittliche Stadtkonzepte umsetzen kann. Vauban kann man als Grundmuster für fortschrittlich, nachhaltige Quartiersentwicklung nutzen.”

Weiss: “Das bisher gewohnte Denken über Bord zu werfen. Mein Haus, mein Garten gibt es hier nicht.”

Krüger: „mitzugestalten.“

Veith: „Vauban war für mich eine der spannendsten Aufgaben. Da wurde Neuland betreten“

Lübke: „wie die städtische Gesellschaft der Zukunft aussehen kann!“



Vauban in Kürze

2013 leben in Vauban 5.300 Einwohner | Bis zum Jahr 2030 ist mit einem Bedarf von 6000-7000 Wohnungen zu rechnen | Die Stadtteilfläche Vauban umfasst 41,3 Hektar | 2,6 Hektar der Stadtteilfläche sind öffentliche Grünflächen (Stadt Freiburg 2013) | In 2.336 Privathaushalten leben im Durchschnitt 3,0 Einwohner | Die Einwohnerdichte pro Hektar besiedelter Fläche beträgt 130,3 | Die Einwohnerdichte ist die höchste der Stadtbezirke von Freiburg (Stadtteilverein Vauban e.V. 2012) | Der Bodenrichtwert für Wohnbauflächen lag 2010 bei 460 Euro/qm | Es gab 2012 343 Wohngebäude in Vauban (Stadt Freiburg 2012e) | Im Mittel betragen die Kaltmieten 9,40 Euro/qm (Badische Zeitung 2012) | Eigentumswohnungen kosten im Mittel 3.500 Euro/qm (Capital 2013) | Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 94,8 qm (Fritz 2012) | Die Wohnfläche pro Person liegt mit durchschnittlich 31,6 qm weit unter dem Freiburger Durchschnitt (Fritz 2013) | In 36,3 % der Haushalten in Vauban leben Kinder unter 18 Jahren (Fritz 2012) | Der Altersdurchschnitt der Bewohner liegt bei 28,6 Jahren (Stadt Freiburg 2013) | 2012 hatten 16,5 % der Bewohner einen PKW (Fritz 2013)

1. Zur Einführung

Das Quartier Vauban

Das Quartier Vauban sollte den Charakter eines nachhaltigen Stadtquartiers erhalten. Um dies umzusetzen, wurden bereits für den städtebaulichen Ideenwettbewerb Rahmenbedingungen entwickelt, die nach dem Prinzip der lernenden Planung stetig weiterentwickelt werden sollten. Ergänzt und optimiert wurden diese durch eine umfassende Bürgerbeteiligung, die über die Regelungen des BauGB weit hinausgingen (Stadt Freiburg 2008).

Ein zentraler Bestandteil der städtebaulichen Planungen war von Beginn an ein neuartiges Verkehrskonzept. Die Straßen im Viertel sollten primär als Begegnungs- und Aufenthaltsraum für Erwachsene und Kinder dienen und nicht als Parkflächen für Autos.

Eine weitere Prämisse war der sorgsame Umgang mit Energie im Quartier, hier zu wurden eine Reihe ökologischer Aspekte bei der Planung berücksichtigt (Stadt Freiburg 2008).

1996 wurde das Vauban Projekt als „Best Practice“ Projekt für die UN Konferenz HABITAT II vorgestellt und im Jahr 2010 im Bereich „Urban Best Practices Area“ auf der EXPO Shanghai, unter dem Titel „Stadtteil Vauban– Neues Wohnquartier“, ausgestellt (Stadt Freiburg 2014).

Im Folgenden werden die Akteure und die Rahmenbedingungen, unter denen es entstanden ist, beschrieben.

Akteure

An der Planung und Entwicklung des Quartier Vaubans waren viele unterschiedliche Akteure beteiligt. Die wichtigsten werden nachfolgend aufgeführt und ihre Rolle im Prozess beschrieben.

Stadt Freiburg im Breisgau

Die Stadt Freiburg i.Br. ist seit 1993 Eigentümerin der Fläche. Die politische Mehrheit zum Entwicklungszeitpunkt war grün orientiert (LEG Baden-Württemberg 1999). Dies hat sich auch in den ursprünglichen Zielen von Vauban niedergeschlagen. Als Kopf der Planung und Ausloberin des Ideenwettbewerbs ist die Stadt Freiburg einer der Hauptakteure.

Projektgruppe Vauban

Die Projektgruppe Vauban hat sich aus vier Verwaltungsbeamten und zwei Kommunalentwicklern zusammengesetzt. Bei der Entwicklung des Stadtviertels fungierte sie als Bindeglied zwischen Öffentlichkeit, Verwaltung, Politik und Kämmerer. Dabei koordinierte sie administrativ die Verwaltungsstellen, die mit dem Projekt betraut waren. Durch die Zusammenarbeit mit Fachleuten konnte die Projektgruppe die Konsensfähigkeit und Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen überprüfen und vorantreiben (Fabian 2013).

Geschäftsstelle Vauban

1994 wurde die Geschäftsstelle Vauban eingerichtet. Sie übernahm die Funktion des Projektmanagements und war direkt dem Baubürgermeister zugeordnet (Stadt Freiburg 1999). Die Geschäftsstelle wurde aus drei MitarbeiterInnen des Bauverwaltungsamtes gebildet. Als Außenkontakt der Verwaltung war sie zuständig für die Information und Vermarktung des Projektes und pflegte einen engen Kontakt zu den Bürgern. Durch Sie wurden Entscheidungen für den Gemeinderat, die Gemeinderätliche Arbeitsgruppe (GRAG) und den Hauptausschuss vorbereitet (LEG Baden-Württemberg 1999, 94f.). Dabei wurde mit der Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg (LEG) zusammengearbeitet (Hüchtker; Scholz; Selle; Suttner-Schurr 2000, 157).

Landesentwicklungsgesellschaft Baden- Württemberg

Die Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg (LEG) war der Projektgruppe untergeordnet. Sie wurde von der Stadt als Treuhänderin und Verwalterin des Budgets für die Entwicklungsmaßnahmen beauftragt und war somit ein Dienstleister außerhalb der Verwaltung (LEG Baden-Württemberg 1999, 38 u. 68). Mit der Steuerung der Kommunalentwicklung betraut, hat sie die Wirtschaftlichkeit der Entwicklungsmaßnahme geprüft und die Vermarktung von Baugrundstücken vorangetrieben (Hüchtker; Scholz; Selle; Suttner-Schurr 2000, 148).

Gemeinderätliche Arbeitsgruppe

Mit der Absicht den Entwicklungsprozess voranzutreiben, wurde von der Verwaltung der Stadt Freiburg ein Sonderausschuss des Gemeinderates, die Gemeinderätliche Arbeitsgruppe (GRAG), gegründet. Als Bindeglied zwischen Politik und Projektentwicklung setzte sie sich aus Vertretern vom Forum Vauban, den einzelnen Parteien und dem Baubürgermeister zusammen (Hüchtker; Scholz; Selle; Suttner-Schurr 2000, 148). Sie ist als politisch fachliche Begleitung zu verstehen, die keine rechtsverbindlichen Ent-

scheidungen trifft. Durch die GRAG wurden Themen konsensorientiert behandelt und anschließend dem Gemeinderat vorgestellt (LEG Baden-Württemberg 1999, 96f.)

Forum Vauban e.V.

Das Forum Vauban wurde im Dezember 1994 von engagierten Freiburger Bürgern gegründet. Der Bürgerverein beschäftigte sechs hauptamtliche MitarbeiterInnen, die sich mit aktuellen Themen auseinandersetzten und unter Einbeziehung von Fachleuten Konzepte entwickelten.

Als offizieller Träger der erweiterten Bürgerbeteiligung war das Forum Vauban das verbindende Element zwischen Bürgern und Verwaltung (Sperling 2013). Anfangs lag der Arbeitsschwerpunkt des Forum Vaubans in der Öffentlichkeitsarbeit. Außerdem betreute der gemeinnützige Verein Arbeitskreise, führte Workshops mit Bürgern durch, vertrat die Interessen der verschiedenen Gruppen und vermittelte bei Konflikten. Zudem war das Forum zuständig für die Betreuung von Baugruppen in der Gründungs- und Bauphase (Hüchtker; Scholz; Selle; Suttner-Schurr 2000, 154f.). Im Jahr 2000 verlagerte sich der Themenschwerpunkt des Forum Vauban auf die soziale Quartiersarbeit und die Trägerschaft des Bürgerhauses 037 (Sperling 2002a).

Da das Forum Vauban beratendes Mitglied in der GRAG war, hatte es direkten Einfluss auf Entscheidungen, die später im Gemeinderat abgestimmt wurden. Somit konnte sich der Verein Mitwirkungsrechte im Planungsprozess zusichern (Hüchtker; Scholz; Selle; Suttner-Schurr 2000, 154f.). Der Verein für autofreies Wohnen e.V. ging aus dem Forum Vauban hervor.

Finanziert wurde das Forum Vauban ab 1995 durch Fördergelder der Deutschen Bundesstiftung Umwelt und von 1997 bis 1999 durch LIFE, ein Finanzierungsprojekt der EU zur Förderung der Umweltpolitik (LEG Baden-Württemberg 1999, 82f.). Außerdem bewilligte die Stadt Freiburg Zuschüsse von jährlich 40.000 DM, die Anfang 2000 aber eingestellt wurden (Hüchtker; Scholz; Selle; Suttner-Schurr 2000, 154f.). 2004 ging das Forum Vauban Konkurs und der Verein Forum Vauban wurde gegründet (Sperling 2002a).

Stadtteilverein Vauban

2005 wurde der Stadtteilverein Vauban als Nachfolger für das Forum Vauban gegründet. Der Vorstand besteht aus sieben ehrenamtlich tätigen Personen und wird aus Mitgliederbeiträgen finanziert. Das Ziel des Vereins ist die Beteiligung der Bürger am Entwicklungsprozess des Viertels. Außerdem übernimmt der Stadtteilverein die Funktion als Arbeitgeber der Quartierssozialarbeiterin und organisiert Veranstaltungen und Feste für das gesamte Quartier (Stadtteilverein Vauban e.V. 2013).

Verein für autofreies Wohnen e.V

1998 wurde vom Forum Vauban der Verein für autofreies Wohnen e.V. gegründet. Er unterstützt aktiv die Umsetzung des gesamten Verkehrskonzeptes. Bei dem Verein können Bewohner ohne eigenes Auto eine „Autofreierklärung“ unterzeichnen. Durch die Zahlung eines Betrages wird durch den Verein eine Vorhaltefläche für Stellplätze erworben (Nobis 1998b). Dadurch ist die Möglichkeit gegeben die Stellplatzkosten von den Gebäudekosten zu lösen.

Deutsche Bundesstiftung Umwelt

Die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) hat von 1995 bis 1996 die fachliche Begleitung der erweiterten Bürgerbeteiligung, mit dem Forum Vauban als offizieller Träger, finanziell gefördert (LEG Baden-Württemberg 1999, 117f.).

Selbstorganisierte unabhängige Siedlungsalternative

Die Selbstorganisierte Unabhängige Siedlungsalternative e.V. (S.U.S.I.) ist ein gemeinnütziger Verein. Sie wurde 1990 von einer Studentengruppe gegründet, die nach dem Abzug der französischen Truppen ein Umnutzungskonzept für die Kasernen entwickelte. Die Grundidee der S.U.S.I. ist preiswerten Wohnraum durch den Erhalt und die Umnutzung von bereits vorhandenem Gebäudebestand zu schaffen. Hier zu wurden vier ehemalige Kasernengebäude zu einer nicht kommerziellen Wohnnutzung umgebaut und ein Erbpachtsvertrag über 30 Jahre mit der Stadt Freiburg abgeschlossen (Hüchtker; Scholz; Selle; Suttner-Schurr 2000, 150).

Studentenwerk Freiburg

Das Studentenwerk Freiburg betreibt neun Häuser in Vauban als Studentenwohnheime mit Platz für 600 Studenten (Studentenwerk Freiburg Schwarzwald 2013). Durch die Stadt wurde dem Studentenwerk ein Erbbaurecht erteilt (Stadt Freiburg 1994).



Abb.2: Lage Vaubans zur Innenstadt Freiburg

Städtebauliche Struktur

Das Quartier Vauban ist ein ehemaliges Kasernengelände, liegt etwa 3,5 km südlich von der Innenstadt Freiburgs und ist 41ha groß (Abb. 2). Das Gebiet wurde in drei Bauabschnitten realisiert. Die städtebauliche Struktur basiert auf dem Vorbild einer gründerzeitlichen Blockbebauung, die sich in Zeilenbauweise auflöst. Eine besondere Qualität für das Quartier ist der circa 60 Jahre alte Baumbestand (Stadt Freiburg 2008).

Hauptachse ist die Vaubanallee, an der sich U-förmige Wohnhenkel anschließen. In Nord-Süd-Richtung verlaufen fünf längliche Grünspangen, die im Süden einen Übergang zum Naturschutzgebiet am Dorfbach und dem Naherholungsgebiet Schönberg bilden. Im Nord-Westen wird das Gebiet durch eine Bahntrasse begrenzt. Flächen für misch-, und gewerbliche Nutzungen befinden sich im nördlichen Teil des Quartiers (Stadt Freiburg 2008).

Im Gebiet befinden sich Einfamilienhäuser in Reihenbauweise und Mehrfamilienhäuser in Maisonett- oder Geschossbauweise. In einigen ehemaligen Kasernengebäuden sind das Studentenwerk und die unabhängige Siedlungsinitiative S.U.S.I untergebracht. Östlich der Merzhauser Straße befindet sich die sogenannte Solarsiedlung mit Plusenergiehäusern in Reihenhausbauweise. Im Quartier variiert die Geschossigkeit zwischen drei und fünf Geschossen (Stadt Freiburg 2008).

Entlang der Vaubanallee befinden sich zwei öffentliche Platzbereiche, der Paula-Moder-sohn-Platz, als Eingangssituation und der Alfred-Döblin-Platz als zentraler Marktplatz (Stadt Freiburg 2008). (Abb.3)

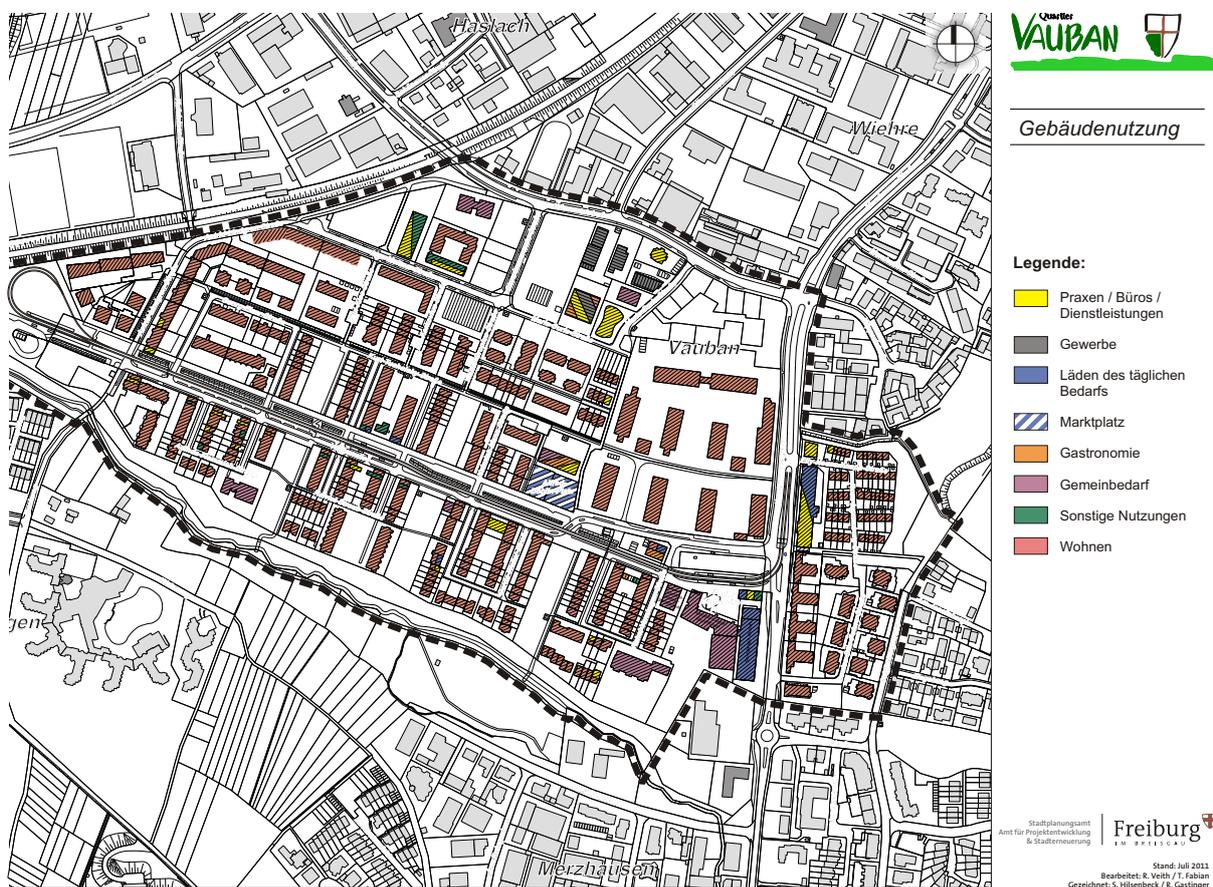


Abb.3: Gebäudenutzungen

Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept in Vauban stuft sich, im Bezug auf Geschwindigkeitsbereiche und Straßenquerschnitte, von den übergeordneten Straßen am Rande des Quartiers über die Haupteerschließungsachse, der Vaubanallee, bis hin zu den verkehrsberuhigten Bereichen in den Wohnhenkeln ab. Das Fuß- und Radwegenetz ist separiert vom Straßenverkehr und erschließt das gesamte Gebiet. Der Stadtteil wird durch den ÖPNV mit vier Buslinien und der Stadtbahnlinie erschlossen (Stadt Freiburg 2008).

Die Wohnhenkel der ersten zwei Bauabschnitte und die Solarsiedlung sind stellplatzfrei. Diese besitzen keine öffentlichen Parkplätze und auf den Grundstücken dürfen keine privaten Stellplätze geschaffen werden. Die benötigten Stellplätze befinden sich in zwei Quartiersgaragen am Rande des Gebietes. Bewirtschaftete, öffentliche Parkplätze befinden sich entlang der Vaubanallee und in der Quartiersgarage an der Merzhauser Straße. Im dritten Bauabschnitt wurden Tiefgaragen realisiert, deren Stellplätze wieder an die Gebäude gekoppelt wurden (Stadt Freiburg 2008).

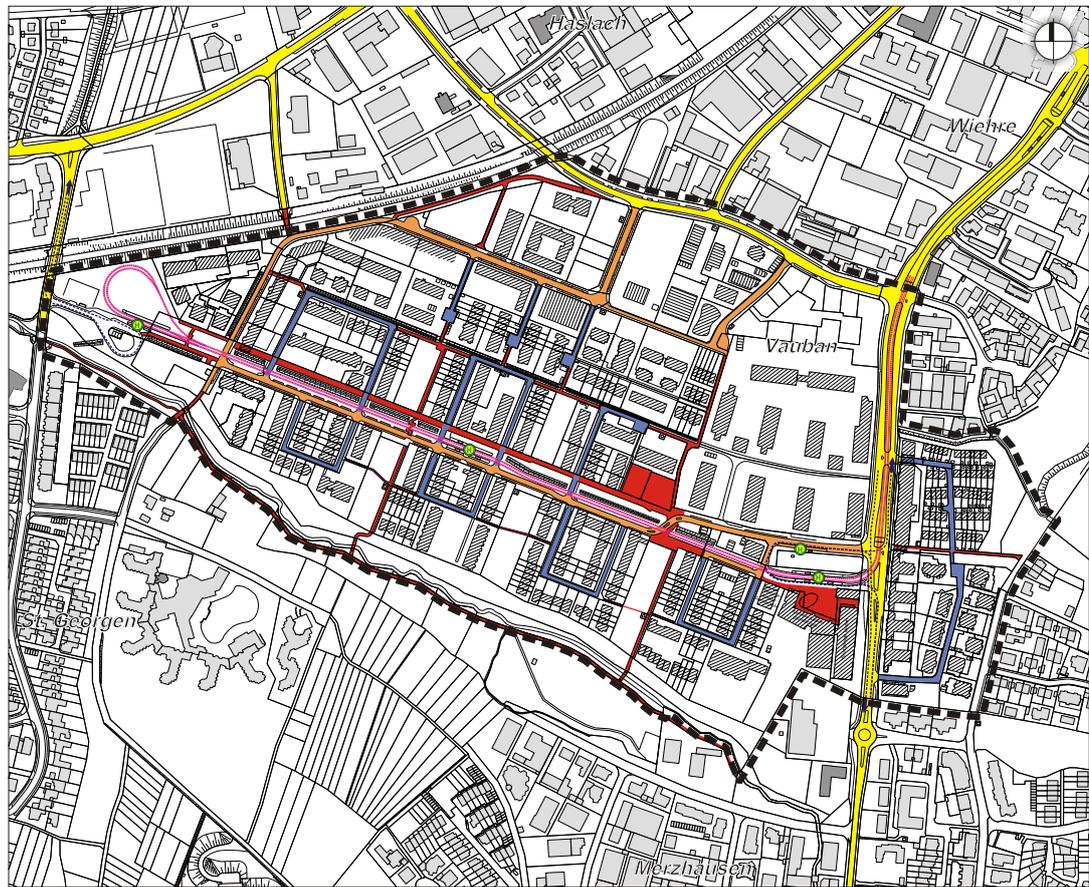
Mit der Gründung des Vereins für Autofreies Wohnen war eine Lösung der Stellplatzkosten von den Gebäudekosten möglich. Der im Normalfall zu erbringende Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück kann in Vauban durch den Erwerb eines Stellplatzes in einer der beiden Quartiersgaragen oder durch den Beitritt in den Verein für autofreies Wohnen erbracht werden. Der Verein erwirbt mit den Mitgliedsbeiträgen Reserveflächen für Stellplätze, für den Fall, dass zu einem späteren Zeitpunkt mehr Stellplätze benötigt werden. Jährlich muss durch die Haushalte bestätigt werden, dass sie autofrei sind (Verein für autofreies Wohnen e.V. 2013). (Abb. 4)



Verkehrskonzept

Legende:

-  Tempo 50 - Straßen
-  30 mit öffentlichen Parkplätzen
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  mit öffentlichen Plätzen
-  Stadtbahn
-  Buslinie
-  Haltestelle



Prozess

Im folgenden Abschnitt werden die wichtigsten Eckpunkte für den Entwicklungsprozess des Quartiers von 1990 bis heute beschrieben.

1990-1995: Ausgangslage und Vorbereitung

1990 zeichnete sich der Abzug der französischen Truppen aus Freiburg ab. Aus einer studentischen Initiative entwickelte sich der Verein S.U.S.I e.V. welcher Umnutzungsmöglichkeiten der Kasernengebäude entwickelte. Nach dem Abzug der französischen Armee 1992 erwarb die Stadt Freiburg das Gelände für 40 Millionen DM vom Bund und erließ eine Entwicklungssatzung. Der Beschluss über die Aufstellung eines Bebauungsplans und eine zeitgleiche Änderung des Flächennutzungsplans wurde gefasst (Sperling 2002a).

1993 übernahm die S.U.S.I vier der erhaltenen Kasernengebäude. In dieser Zeit wurde das Gelände von verschiedensten Gruppen temporär genutzt. Eine dieser Gruppen sind die Bauwägler, die sich noch heute im Gebiet befinden. Des Weiteren wird die Landesentwicklungsgesellschaft mit Treuhändleraufgaben beauftragt (LEG Baden-Württemberg 1999, 61f.). Die gemeinderätliche Arbeitsgruppe und die Projektgruppe Vauban nehmen ihre Arbeit auf und ein städtebaulicher Ideenwettbewerb wird von der Stadt Freiburg ausgeschrieben. 1994 gewinnt die ARGE Kohlhoff/Luz/Billinger den Ideenwettbewerb (Hüchtker; Scholz; Selle; Suttner-Schurr 2000, 154f.). 1995 legt die Stadtverwaltung den städtebaulichen Entwurf vor. Das 1994 gegründete Forum Vauban wird offizieller Träger der erweiterten Bürgerbeteiligung (Andreas Delleske 2013). Diese wird durch das Projekt „Fachliche Begleitung der erweiterten Bürgerbeteiligung“ der deutschen Bundesstiftung Umwelt gefördert (Hüchtker; Scholz; Selle; Suttner-Schurr 2000, 154f.).

1996-1999: Erste Entwicklungsschritte

1996 erfolgt die Offenlegung des Bebauungsplans und die Werbekampagne „Wohnfrühling“ beauftragt (LEG Baden-Württemberg 1999, 24f.), initiiert durch das Forum und die Stadt Freiburg, startet. Ziel ist die Bekanntmachung der Quartiersentwicklung und der Findung potentieller Bewohner (Hermann; Heuss 1996). Zum Abschluss der Kampagne bekundeten 1200 Menschen ihr Interesse in Vauban leben zu wollen (LEG Baden-Württemberg 1999, 151). Durch Fragebögen und Abstimmungen innerhalb der Werbekampagne kann sich das Forum Zusicherungen seitens der Bürger für die vom Forum gesetzten Ziele, vor allem für das autofreie Verkehrskonzept, sichern (Sperling; Forum Vauban e.V.; Öko Institut 1999).

In der Öffentlichkeit steigt die Bekanntheit des geplanten Stadtviertels immer mehr und es kommt zur Bildung zahlreicher Baugruppen. Die Vermarktung des ersten Bauabschnittes beginnt (LEG Baden-Württemberg 1999, 24f.).

Die Broschüre „Wohnen in Vauban- so kann es werden, wenn Bürger mitplanen“, wird Anfang 1996 veröffentlicht und informiert interessierte Bürger über das erarbeitete Verkehrskonzept des Forums (Stadt Freiburg 1994). Durch regelmäßige Diskussionen zwischen dem Forum und der Stadtverwaltung wird erreicht, dass der Gemeinderat den Beschluss fasst, drei von vier Baufeldern des ersten Bauabschnitts als stellplatzfreie Gebiete auszuweisen. Der Beschluss wird in den Bebauungsplan übernommen (LEG Baden-Württemberg 1999, 24f.). Im November desselben Jahres wird mit der Vermarktung des ersten Bauabschnitts begonnen. Im gleichen Monat kann der Abriss des Haus 037 durch das Forum verhindert werden und der Umnutzung in ein Bürgerhaus wird seitens der Stadt zugestimmt (Stadt Freiburg 2008).

1997 wird mit der Geländesanierung begonnen. Der Aushub des verunreinigten Bodens geht mit Erschließungsmaßnahmen für das zukünftige Viertel einher. Die Stadt Freiburg bediente sich, bei der Vergabe von Baugrundstücken, eines Grundstücksver-

gabeverfahrens. Über das Instrument eines so genannten „Blockprofils“ sollte soziale Vielfalt erzeugt werden. Kriterien waren unter anderem der Familienstand, die Kinderzahl, die vorgesehene Bauart (Niedrigenergie- oder Passivhaus), der Bau von Eigentums- oder Mietobjekten oder ein vorliegender Antrag auf Mietbeihilfe (Gauzin-Müller 2002). (Abb. 5)

	Mittelwert	Auswertung 12/96	Auswertung 12/98
<i>Eigentumsstruktur:</i>			
Mietwohnungen	30%	15%	39%
Eigennutzer	70%	85%	61%
<i>Sozialstruktur:</i>			
Arbeiter/ Angestellte/ Beamte	40%	22%	22%
höhere Beamte & Angestellte	35%	38%	57%
Freiberufler/ Selbstständige	25%	40%	21%
<i>Haushaltsstruktur:</i>			
Alleinerziehende	10%	3%	9%
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	60%	63%	65%
Ein-/ Mehrpersonen ohne Kinder	30%	31%	26%
<i>Herkunft:</i>			
Freiburg	75%	88%	76%
Außerhalb	25%	12%	24%
<i>Arbeitsplatz:</i>			
Freiburg	90%	78%	76%
Außerhalb	10%	22%	24%

(Angestrebte Mittelwerte und Bewerberlage 1996 und 1998)

Als Ergebnis wurden 75% der Grundstücke an Baugruppen vergeben. Im Frühjahr 1997 wird der Antrag für das sogenannte LIFE Projekt der EU zur Förderung der Umweltpolitik, bewilligt. Dadurch konnte die Umsetzung der ökologisch, fortschrittlichen Planungsansätze unter starker Bürgerbeteiligung im ersten Bauabschnitt finanziell unterstützt werden. Beim Forum Vauban, als Leiter des LIFE Projekts, konnten von 1997-1999 acht Voll- und Teilzeitstellen zur Durchführung des Projektes geschaffen werden (LEG Baden-Württemberg 1999, 117). Die Diskussionen um den zukünftigen Marktplatz und das Stadtteilzentrum verzögern die Fertigstellung des Bebauungsplans, der 1997 rechtskräftig wird. 1998 ist offizieller Baubeginn. Die Gebäude des Studentenwerks werden fertiggestellt und erste private Bauherren beziehen ihre Häuser (Sperling 2002a). Eine erste Änderung im Bebauungsplan ergibt sich 1998 durch den Beschluss des Gemeinderates, das ehemalige Offizierskasino zu einem Stadtteilzentrum um zu nutzen (Sperling 1998). Im selben Jahr wird aus dem Forum Vauban heraus der Verein für autofreies Wohnen gegründet, welcher aktiv die Umsetzung des gesamten Verkehrskonzeptes unterstützt. Es wird ein Freiburger Modell entwickelt, welches für autofreie Haushalte die Möglichkeit eröffnet von der Stellplatzerrichtung befreit zu werden (Hüchtker; Scholz; Selle; Suttner-Schurr 2000, 138).

1998 werden von der Stadt Freiburg und dem Forum Vauban Workshops veranstaltet, in denen Bürger gemeinsam mit lokalen Landschaftsarchitekten die Grünspangen und Wohnstraßen der ersten Wohnhenkel gestalten (Nobis 1998). Im Jahr 1999 beginnt die Vermarktung des zweiten Bauabschnitts (Tiltscher 1998) und der Stadtrat gibt seine Zustimmung für die Solarsiedlung (Großmann 1999).

2000- heute: Weitere Entwicklung

Das Aufgabenfeld des Forum Vauban widmet sich nunmehr der „Gemeinwesenarbeit mit dem Ziel der sozialen Integration und dem Aufbau lebendiger Nachbarschaften“ und wird offizieller Träger der Quartiersarbeit (Sperling 2004). Der erste Bauabschnitt wird Ende des Jahres weitestgehend fertiggestellt (Sperling 2002a). 2001 ist Baubeginn des 2. Bauabschnittes und das Haus 037, wird zum Stadtteilzentrum umgebaut. Die Vermarktung des 3. Bauabschnitts beginnt 2003. Zwei Jahre später wird der Stadtteilverein Vauban gegründet, nachdem 2004 das Forum Vauban in Konkurs ging (Forum Vauban

2004a). Das ÖPNV System wird 2006 durch den Bau der Straßenbahnlinie vervollständigt (VAG 2006) und die Infrastruktur für Jugendliche wird durch die Realisierung eines Jugendgeländes im nördlichen Bereich Vaubans nachgerüstet (JuKS Vauban 2009). 2009 wird ein weiterer Ideenwettbewerb zur Gestaltung der Eingangssituation von Vauban ins Leben gerufen (Glatz 2009). Nach einigen Auseinandersetzungen entscheidet man sich für den Bau eines Green City Hotel, welches 2013 fertig gestellt wird (Green City Hotel Vauban gGmbH 2013).

2. Methodisches Vorgehen

In diesem Abschnitt wird das methodische Vorgehen, bei der Datenrecherche und den Befragungen zur Überprüfung der sechs Zieldimensionen, beschrieben.

Auswertung Datenmaterial

Die Studenten starteten ihre Arbeit mit einer breiten Datenrecherche, um eine Übersicht über die bereits publizierten Schriftstücke von Vauban zu bekommen. Sie recherchierten im Internet, in Fachliteratur und hörten Fachvorträge zum Quartier Vauban u.a. von Carsten Sperling und Thomas Fabian. Im Folgenden wurde das von der Stadt Freiburg zur Verfügung gestellte Material ausgewertet und durch die Eigenrecherche vor Ort ergänzt.

Straßenbefragung

Die Straßenbefragung wurde zur quantitativen Erfassung möglichst vergleichbarer Meinungen genutzt. Zur Überprüfung der Zielerreichung wurde mit einem standardisierten Fragebogen und überwiegend mit geschlossenen Fragen gearbeitet.

Die Straßenbefragungen wurden durch Studenten der RWTH im Masterstudiengang Stadtplanung bzw. Architektur durchgeführt und fanden an fünf Tagen statt. Für die Straßenbefragungen wurde ein Fragebogen mit folgenden Leitfragen erstellt:

Was waren die Gründe, ins Quartier Vauban zu ziehen? Welche Qualitäten des Quartiers waren dabei von besonderer Bedeutung?

Wie wird die Situation heute eingeschätzt? Was sind aus der Sicht der Nutzerinnen und Nutzer die wesentlichen Qualitäten des Stadtteils? Welche Mängel hat er? Was gefällt den Bewohnerinnen und Bewohnern weniger oder gar nicht?

Was sollte man – nach den Erfahrungen im Quartier Vauban – in einem Stadtteil der Zukunft berücksichtigen?

Insgesamt konnten 100 Personen unterschiedlichen Alters und Geschlechts befragt werden. 13 Personen waren im Alter von 15-25 Jahren, 25 im Alter von 26-35 Jahren, 30 zwischen 36 und 45 Jahren alt, 11 im Alter von 46-55 Jahren und 21 Personen über 55 Jahre alt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a). (Abb. 6)

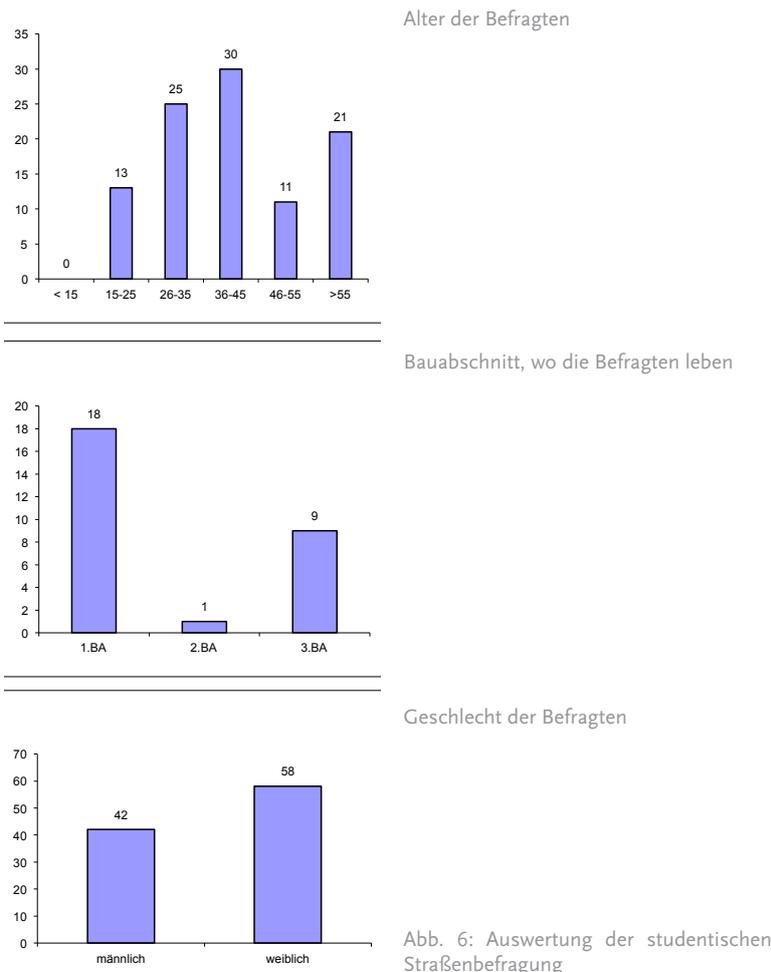


Abb. 6: Auswertung der studentischen Straßenbefragung

Schlüsselpersonengespräche

Die Schlüsselpersonengespräche wurden zur qualitativen Erfassung durchgeführt. Es wurde überwiegend mit offenen Fragen gearbeitet. Aufgrund der geringen Anzahl der Gesprächspartner ist darauf hin zu weisen, dass diese Erfassung nicht repräsentativ ist, jedoch Aufschluss gab, warum einige Ziele erreicht wurden und andere nicht. Besonders persönliche Meinungen konnten in Erfahrung gebracht werden und ergaben in Summe ein Blick von verschiedenen Perspektiven auf das Quartier.

Für die Schlüsselpersonengespräche wurden ausgewählte Personen von wissenschaftlichen MitarbeiterInnen des Lehrstuhls für Planungstheorie und Stadtentwicklung, sowie vom Lehrstuhl für Wohnbau der RWTH Aachen interviewt. Studierende waren bei einem Teil der insgesamt 27 Gespräche mit anwesend. Während der circa 1 stündigen Gespräche wurden Mitschriften angefertigt oder es wurde mit Gesprächsaufnahmen gearbeitet.

Zu den Schlüsselpersonen gehörten unter anderem städtische MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung Freiburg, ehemalige Mitglieder des Forum Vauban, Mitglieder des Stadtteilvereins, Regionalpolitiker unterschiedlicher Parteien sowie engagierte Bewohner die mit dem Quartier Vauban auf unterschiedlichste Weise verbunden sind. Die Gespräche fanden an verschiedenen Orten statt, von privaten Räumlichkeiten bis hin zu Büroräumen oder auch öffentlichen Treffpunkten. Für den Gesprächsverlauf wurde ein Leitfaden entwickelt, der individuell auf den Gesprächspartner angepasst wurde, sodass Themenschwerpunkte je nach Wissensbereich gesetzt werden konnten. Die Leitfragen der Gespräche behandelten die ursprünglich gesetzten Ziele zur Entwicklung des Quartiers und die Einschätzungen und Meinungen der Schlüsselpersonen zur Erreichung dieser. Außerdem wurde abgefragt, was man von Vauban lernen kann und wie zukünfti-

ge Quartiersentwicklungen verlaufen sollten. Hier zu wurde ein Fragebogen mit folgenden Leitfragen erstellt:

Was waren/sind die aus Ihrer Sicht die wesentlichen Ziele der Quartiersentwicklung Vauban?

In welchem Maße wurden sie erreicht/verfehlt/übertroffen? (ggf.: woran lag das?) Und, nach vorn gewandt:

Welche Ziele und Anforderungen sollte man bei Planung und Entwicklung eines neuen Quartiers ändern, an welchen sollte man festhalten?

(Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

Jugendbefragung

Im Quartier wohnen viele Jugendliche (Stadt Freiburg 2012c, 170). Ergänzend zu den übrigen Erhebungen im Projekt führten wir daher auch eine Straßenbefragung unter Jugendlichen durch. Im Hinblick auf die Planung eines neuen Stadtteils in Freiburg interessierte uns in Anlehnung an die Fragestellung des Gesamtprojektes: Was sind die Qualitäten von Vauban aus der Sicht der Jugendlichen? Wie bedürfnisgerecht sind die Strukturen im Stadtteil für sie? Was kann man hieraus für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte lernen? Dabei setzten wir Schwerpunkte bei den Themen Dichte, Nachbarschaft, Mobilität, Freiräume und Infrastruktur.

Für die Straßenbefragung wurde die Form des strukturierten bzw. standardisierten Interviews gewählt, das heißt: Die Fragen und deren Reihenfolge wurden in einem Fragekatalog festgelegt. Als Frageform wurde eine Mischung aus offenen Fragen und Fragen mit vorgegebenen Antwortoptionen gewählt. Die Interviews dauerten jeweils 10-15 Minuten.

Die Jugendbefragung fand am 14./15.06.2013 in Vauban statt. Sie wurde von fünf Studierenden durchgeführt. Befragt wurden insgesamt 13 Personen im Alter zwischen 13 und 20 Jahren. Acht von ihnen wohnen in Vauban; die fünf anderen besuchten den Stadtteil, um dort Freunde zu treffen.

Ergebnisse der Jugendbefragung gehen in diesen Bericht nur rudimentär ein. Sie wurden in einem separaten Bericht ausführlich dokumentiert (vgl. Rösener 2014).

3. Die sechs Zieldimensionen und weitere Erkenntnisse

Im Folgenden werden die ursprünglich gesetzten Ziele der Stadt Freiburg und des Forum Vauban innerhalb der sechs Zieldimensionen städtebauliche Struktur, Wohnen, Bevölkerung und Soziales, Mobilität, Umwelt und Prozess auf eine Zielumsetzung hin überprüft. Weitere Erkenntnisse, die über die Zieldimensionen hinausgehen, werden im Anschluss daran zusammenfassend dargestellt.

3.1 Städtebauliche Struktur

Grundsätzlich sollte eine „städtebaulich robuste Struktur, in einem durchmischten, vieltaligen, lebendigen Stadtteil“ (Stadt Freiburg 1994) entstehen. Überprüft wurden innerhalb der Zieldimension städtebauliche Struktur die ursprünglich gesetzten Ziele zu den Oberthemen Stadt der kurzen Wege, Parzellierung und Baustrukturen, Urbane Dichte, Verknüpfung mit dem Naherholungsgebiet/der Nachbargemeinde und Bestandserhalt.

Stadt der kurzen Wege

Übergeordnetes Ziel der Stadt Freiburg war einen „Stadtteil der kurzen Wege“ (Stadt Freiburg 1994) zu schaffen. Dies wird anhand der Teilziele innenstadtnaher Wohnraum, „Mischung der Nutzungen von Wohnen und Arbeiten“, „Entwicklung eines Stadtteilzentrums mit Geschäften für den täglichen Bedarf“ und „Entwicklung einer sozialen und kulturellen Infrastruktur“ untersucht.

Ziel „Innenstadtnaher Wohnraum“

Erstes Teilziel war es „innenstadtnahen Wohnraum“ zu schaffen (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde:

Das Quartier Vauban liegt 3 km von der historischen Altstadt entfernt und befindet sich innerhalb der Gemarkungsgrenze der Stadt Freiburg (BBSR 2013).

Bis 2012 konnte Wohnraum für 5300 Einwohner in circa 1796 Wohneinheiten geschaffen werden (BBSR 2013).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Die Schlüsselpersonen äußerten, dass es mit dem Quartier Vauban gelungen ist, innenstadtnahen Wohnraum zu realisieren, wodurch ein Wegzug von jungen Familien vermieden werden konnte. Vor allem die Nähe zu den Naherholungsgebieten und zum Stadtzentrum wird positiv bewertet (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 11: „Durch die Möglichkeit in Vauban zu leben, konnten wir trotz Vergrößerung unserer Familie im Stadtbereich wohnen bleiben. Hätte es zu diesem Zeitpunkt Vauban nicht gegeben, wären wir wahrscheinlich auf das Land gezogen.“

SPG 12: „Bevor wir nach Vauban gezogen sind, haben wir in der Freiburger Innenstadt gewohnt. In Vauban haben wir sowohl die Nähe zur Stadt als auch die zum Grün.“

Erkenntnisse aus der Jugendbefragung

Bei der durch die Studenten ausgeführten Jugendbefragung antwortete eine von den 13 befragten Jugendlichen auf die Frage: „Weniger gut in Vauban finde ich....“, „Vauban könnte näher an der Innenstadt liegen.“ (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d)

Fazit:

Mit der Entwicklung von Vauban konnte innenstadtnaher Wohnraum geschaffen und insbesondere ein Wegzug von jungen Familien in das Umland vermieden werden. Besonders die Nähe zu den Naherholungsgebieten und dem Stadtzentrum wird von vielen Bewohnern geschätzt.

Ziel „Mischung der Nutzungen von Wohnen und Arbeiten“

Ein weiteres Teilziel war die „Mischung der Nutzungen von Wohnen und Arbeiten“ (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde:

Im Bebauungsplan wurde das Verhältnis von Gewerbefläche zu Mischfläche und Wohnfläche definiert. Als Gewerbefläche waren im ersten B-Plan 6,0ha im Norden des Quartiers vorgesehen (Stadt Freiburg 1996). Im noch aktuellen B-Plan wurde die Gewerbefläche verkleinert (Stadt Freiburg 2011). Heute befinden sich Gewerbeflächen

entlang der zentralen Achse, im Norden des Quartiers, und an der Merzhauser Straße. Bei dem Gewerbe handelt es sich um Läden für den täglichen, mittelfristigen und langfristigen Bedarf, sowie Dienstleistungsgewerbe. Zum Gewerbe des täglichen Bedarfs gehören beispielsweise zwei Supermärkte, ein Drogeriemarkt und der Quartiersladen. Gewerbe des mittelfristigen Bedarfs sind zum Beispiel in Form eines Second Hand Ladens, eines Buchladens und eines Geschenkeartikelladens vorhanden. Das Gewerbe des langfristigen Bedarfs ist unter anderem vertreten durch ein Fahrradgeschäft. Im Dienstleistungsgewerbe sind beispielsweise ein Hotel, mehrere Arztpraxen, ein Friseursalon und eine Bank vorzufinden (Microsoft Corporation 2013).

Ein Ziel des städtebaulichen Ideenwettbewerbs war es, 600 Arbeitsplätze zu schaffen. Im Jahr 2011 betrug die Anzahl der Arbeitsplätze in Vauban 400 (Stadt Freiburg 1994).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In den Schlüsselpersonengesprächen erhielten wir Hinweise dazu, warum weniger Gewerbe als ursprünglich geplant, realisiert werden konnte. Als Grund wurde die hohe Nachfrage nach Wohnraum und eine Deckung zusätzlich anfallender Infrastrukturkosten genannt. Entlang der Vaubanallee befindet sich, wie auch im ersten Bebauungsplan vorgeschrieben Gewerbe in den Erdgeschosszonen. In den Gebieten im Norden wurden Bereiche der ursprünglich geplanten Gewerbezone in Mischgebiet und Bereiche des Mischgebiets in Wohngebiet umgewandelt. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 13: „Wohnen und Arbeiten wurde nicht wie geplant umgesetzt. Das Gewerbe wurde umgenutzt in Mischgebiet.“

SPG 24: „Die geplanten Gewerbeflächen an der Vaubanallee wurden umgesetzt. Die Gewerbezone im Norden war ursprünglich etwas größer geplant. Da Extraeinnahmen für die Sanierung des Bodens und die Entwicklung der Infrastruktur benötigt wurden, musste man Gewerbegrundstücke in Mischgebiete und Mischgebiete in Wohngebiete umwandeln.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde berichtet, dass es für Baugruppen häufig schwierig war Gewerbe in den Erdgeschosszonen der Vaubanallee zu entwickeln. Gründe hierfür waren, fehlende Erfahrung und finanzielle Vorleistungen. Eine fachliche Unterstützung hätte, laut der Schlüsselperson, evtl. zu mehr Gewerbeeinheiten an der Vaubanallee geführt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 19: Es war schwierig für unsere Baugruppe Gewerbetreibende zu finden, wir hatten ja keine Erfahrung. Letzendlich sind wir in finanzielle Vorleistung gegangen und haben selbst einen Laden eröffnet. Wäre mehr Unterstützung da gewesen hätte es bestimmt mehr Gewerbetreibende gegeben.“

In einigen Schlüsselpersonengesprächen wurde erwähnt, dass die Kombination von Wohnen und Arbeiten in Vauban gut umsetzbar ist (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 20: „Wohnen und Arbeiten in den eigenen vier Wänden lassen sich in Vauban gut miteinander kombinieren.“

SPG 12: „Seit ich in Vauban lebe, arbeite ich von zu Hause aus.“

Von einer Schlüsselperson wird Vauban als Wohnstandort und nicht als Standort mit gemischten Nutzungen bewertet (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 12: „Vauban ist ein Wohnstadteil“.

Fazit:

Im Quartier ist eine Mischung der Nutzungen von Wohnen und Arbeiten vorhanden. Es entstanden jedoch weniger Gewerbeflächen als zu Beginn der Entwicklung geplant war und die angestrebte Anzahl der Arbeitsplätze wurde nicht erreicht. Besonders in den Baugruppen wurde von anfänglichen Schwierigkeiten bei der Erdgeschossvergabe an Gewerbetreibende berichtet.

Ziel „Entwicklung eines Stadtteilzentrums mit Geschäften für den täglichen Bedarf“

Das Teilziel „Entwicklung eines Stadtteilzentrums mit Geschäften für den täglichen Bedarf“ war ebenfalls, vor Beginn der Entwicklung, durch die Stadt Freiburg gesetzt (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Im Bebauungsplan wurden, entlang der Vauban Allee, gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschosszonen vorgesehen (Stadt Freiburg 2008). Schwerpunkte der Versorgungsinfrastruktur befinden sich heute entlang der Merzhauser Straße, mit dem Paula-Moder-sohn Platz, und dem östlichen Teil der Vaubanallee. Der tägliche Bedarf wird im Quartier durch zwei Supermärkte, einen Drogeriemarkt, zwei Bäcker, eine Apotheke sowie einem wöchentlich statt findenden Bauernmarkt gedeckt. Zusätzlich verfügt das Gebiet über weitere Kleingewerbe. Im westlichen Teil der Vauban Allee befinden sich deutlich weniger Gewerbeansiedlungen als im Eingangsbereich bis zur Mitte der Vauban Allee (Microsoft Corporation 2013).

Erkenntnisse aus der Straßenbefragung:

Bei der, durch die Studenten, ausgeführten Straßenbefragung antwortet auf die Frage: „Ist das Ziel, ein Quartier der kurzen Wege zu schaffen erreicht worden?“ von 100 Befragten, 79 Personen mit „voll erreicht“, 15 Personen mit „erreicht“ und sechs Personen mit „teilweise erreicht“.

Aus der Straßenbefragung geht hervor, dass ein Großteil der Befragten „Vauban“, als ein Quartier der kurzen Wege einstufen (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a). (Abb.7)

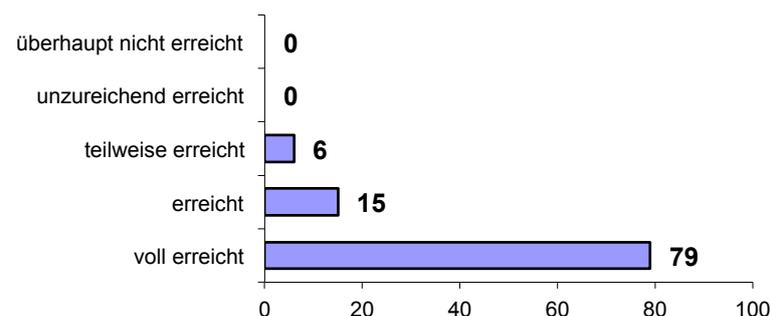


Abb. 7: Straßenbefragung: Das Quartier sollte ein Quartier der kurzen Wege sein?

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In fast allen Gesprächen mit den Schlüsselpersonen wurde bestätigt, dass die Entwicklung eines Stadtteilzentrums entlang der Vaubanallee und der Merzhauser Straße mit Geschäften für den täglichen Bedarf gelungen ist und dass diese als sehr wichtig für das Quartier erachtet werden. Besonders die fußläufige Erreichbarkeit wird positiv bewertet. Eine Schlüsselperson teilte mit, dass das Einkaufsangebot, insbesondere der Markt auch von den angrenzenden Vierteln genutzt wird (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 18: „Die vorhandene Infrastruktur ist ausreichend für die Bewohner. Ich brauche wirklich nicht in die Stadt zu fahren, um meinen Alltag zu bestreiten. Was nicht vorhanden ist und benötigt wird, wird entweder in den vorhandenen Läden bestellt oder durch Nachbarn mitgebracht. Die angrenzenden Stadtteile, wie Merzhausen, nutzen die gute Infrastruktur des Viertels. Vor allem der Bauernmarkt zieht die Bewohner der Umgebung an.“

SPG 1: „Zur Nutzungsdurchmischung kann gesagt werden, dass es alles gibt was man für den täglichen Bedarf benötigt.“

SPG 11: „Es gibt sehr kurze Wege zur kommerziellen Infrastruktur.“

Von einigen Schlüsselpersonen wurde geäußert, dass sie sich noch mehr Geschäfte und Treffpunkte, vor allem entlang der Vaubanallee wünschen. Ursprünglich seien dort mehr Geschäfte geplant gewesen (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 11: „Vauban ist ein urbanes Dorf geworden. Ursprünglich waren mehr Läden entlang der Vaubanallee geplant. Ich wünschte mir, es wäre gelungen, entlang der Vaubanallee noch mehr Gewerbe zu schaffen. Der Quartiersladen, der Bäcker und der Second-Hand-Laden für Kinder sind z.B. wichtige Treffpunkte. Noch mehr Treffpunkte wären schön.“

Von zwei Schlüsselpersonen wurde bemängelt, dass das Preissegment der Geschäfte sehr hoch und somit nicht für alle Gruppen gleichermaßen zugänglich ist. Besonders für Studenten ist das Angebot in den Geschäften zu teuer. Lediglich der ALDI und der REWE Supermarkt hätten Preise, die auch für Studenten bezahlbar wären (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 26: „Die Infrastrukturen im Quartier sind nicht auf Studenten ausgerichtet. Die meisten Geschäfte sind zu teuer und bezahlbare Gastronomie gibt es im Quartier nicht. Die Gastronomie SÜDEN ist sehr beliebt, wird aber wegen dem Preissegment oft nur genutzt, wenn z.B. die Eltern zu Besuch kommen. Der REWE und der Aldi Supermarkt werden von vielen Studenten genutzt. Es gibt eine Nutzungsmischung im Quartier aber die entspricht nicht den Bedürfnissen der Studenten.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wird ebenfalls bestätigt, dass es kurze Wege gibt, aber dass die Distanzen zu den Infrastruktureinrichtungen unterschiedlich sind (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 12: „Kurze Wege gibt es. Es kommt aber darauf an, wo man wohnt.“

Untersuchungen der Studenten:

Durch Distanzmessungen haben die Studenten herausgefunden, dass die Infrastruktureinrichtungen von den einzelnen Bauabschnitten unterschiedlich gut erreichbar

sind. Aus dem dritten Bauabschnitt sind es 650m, aus dem zweiten 450m, und aus dem ersten Bauabschnitt 260m bis zur Merzhauser Straße. Zum Quartiersladen sind es vom dritten Bauabschnitt 300m, vom Zweiten 150m, und vom Ersten 350m.

Während die Bewohner des ersten und zweiten südlichen Bauabschnittes nur kurze Wege zurücklegen müssen, haben die Bewohner des dritten und des zweiten nördlichen Bauabschnittes weitere Wege zu den Infrastruktureinrichtungen (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013b).

Fazit

Vauban besitzt entlang der Merzhauser Straße und der Vaubanallee eine ausgewogene Mischung von Geschäften des täglichen Bedarfs, die über die Grenzen von Vauban hinaus genutzt werden. Den Aussagen der Schlüsselpersonengespräche können wir entnehmen, dass das bisherige Angebot noch ausgeweitet werden könnte. Besonders die gute Erreichbarkeit wird von den Vauban Bewohnern geschätzt, allerdings variiert diese, je nach dem, in welchem Bauabschnitt man wohnt. Das Angebot in den Geschäften wird als hochpreisig beschrieben.

Ziel „Entwicklung einer sozialen und kulturellen Infrastruktur“

Abschließend wurde innerhalb des übergeordneten Zieles „Stadt der kurzen Wege“ das Teilziel „Entwicklung einer sozialen und kulturellen Infrastruktur“ (Stadt Freiburg 1994) untersucht.

Fakten/ Befunde

Die öffentlichen sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen umfassen eine Grundschule, fünf Kitas, zahlreiche Spielplätze sowie eine Jugendeinrichtung und Familieninitiative (Sperling; Forum Vauban e.V.; Ökoinstitut e.V. 1999). Außerdem verfügt das Quartier im Haus 037 über ein Stadtteilzentrum in dem sich das Stadtteilbüro, Gastronomie und Kulturangebote sowie diverse zu nutzende Räume in unterschiedlichen Größen befinden. Dazu gehören zum Beispiel Büroräume für Initiativen und Vereine, Ateliers und ein Stadtteilsaal für bis zu 100 Personen (BBSR 2013).

Befunde Straßenbefragung

Auf die Frage: „Wurde das Ziel, ein kompaktes, städtisches Quartier, mit guter sozialer und kultureller Infrastruktur erreicht?“ antworteten von 100 Befragten, 34 Personen mit „voll erreicht“, 39 Personen mit „erreicht“ und 19 Personen mit „teilweise erreicht“.

Die Anzahl der Personen die das Ziel als „unzureichend erreicht“ oder „überhaupt nicht erreicht“ einstufen lag insgesamt nur bei acht Personen. Die Mehrzahl der Befragten bewertete das Ziel als erreicht. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a)

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In einem der geführten Gespräche wurden die Wege zur sozialen und kulturellen Infrastruktur als sehr kurz bewertet. Das Haus 037 wird neben den Vereinen und Gruppen, als wichtig für das soziale und kulturelle Leben in Vauban eingestuft. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Es gibt sehr kurze Wege zur sozialen und kulturellen Infrastruktur.“

Allerdings ergaben Schlüsselpersonengespräche, dass es aufgrund falscher Bedarfsermittlungen zunächst eine Unterversorgung des Quartiers mit Kitas, Grundschulplätzen und Jugendeinrichtungen gab, die im Nachhinein nachgebessert werden mussten. So wurde zum Beispiel die ursprünglich 3-zügige geplante Grundschule dem Bedarf angepasst und 5-zügig realisiert und ein Jugendgelände eingerichtet. Viele dieser Nachbesserungen wurden erst umgesetzt, nachdem die Bewohner erheblichen Druck auf die Stadt ausübten oder durch Eigeninitiative umsetzten. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

Befunde Jugendbefragung

Eine Frage der Jugendbefragung war, „Wie ist das Infrastrukturangebot für dich? Welche Angebote nutzt du?“ Darauf antworteten von den 13 befragten Jugendlichen, ein Jugendlicher mit „sehr gut“, sieben Jugendliche mit „gut“, ein Jugendlicher mit „mittel“, zwei Jugendliche mit „schlecht“. Bei den Antworten wird das Jugendzentrum Juks, als wichtige Infrastruktur angesehen. Die Jugendlichen die das Infrastrukturangebot als schlecht bezeichnen, bemängeln vor allem die fehlende Infrastruktur für Jugendliche ab 18. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d).

Fazit

Das Gebiet ist mit Geschäften für den täglichen Bedarf ausgestattet. Soziale und kulturelle Infrastruktur, ist nach einigen Nachbesserungen, dem Bedarf entsprechend vorhanden. Jedoch variieren die Erreichbarkeit und die Abstände zu den unterschiedlichen Bauabschnitten.

Fazit Stadt der kurzen Wege

Mit der Entwicklung von Vauban konnte innenstadtnaher Wohnraum geschaffen werden. Besonders die Nähe zur Innenstadt und zu den Naherholungsgebieten wird von vielen Bewohnern geschätzt. Im Quartier konnte eine Mischung von Wohnen und Arbeiten umgesetzt werden. Es entstanden jedoch weniger Gewerbeflächen als zu Beginn der Entwicklung geplant waren und die angestrebte Zahl der Arbeitsplätze im Quartier wurde nicht erreicht. Das Gebiet ist mit Geschäften für den täglichen Bedarf ausgestattet. Dieses Angebot wird auch von den umliegenden Stadtteilen genutzt. Soziale und kulturelle Infrastruktur sind, nach einer nachträglichen Anpassung, dem Bedarf entsprechend vorhanden. Jedoch variiert die Erreichbarkeit zu den Infrastruktureinrichtungen je nach Bauabschnitt.

Parzellierung und Baustrukturen

Ziel „kleinteilige Parzellierung“ und „vielfältige Baustrukturen“

Das Gebiet sollte seitens der Stadt Freiburg „kleinteilig parzelliert“ sein und „vielfältige Baustrukturen“ zulassen (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Die Parzellengröße variiert zwischen 162qm für Einzelbauherren und 5400qm für Baugruppen oder kommerzielle Investoren. Für die Einzelbauvorhaben konnte zwischen einer Parzellenbreite von 6,0m und 9,0m gewählt werden (Sperling 2013). Für den ersten und zweiten Bauabschnitt wurde mit vier Geschossen und für den dritten mit fünf Geschossen eine maximale Bauhöhe im Bebauungsplan festgesetzt. Vorgaben hinsichtlich Dachform, Materialwahl oder privater Freiraumgestaltung wurden nicht festgelegt, dadurch ist die Gestaltung der Gebäude sehr unterschiedlich (Stadt Freiburg 1996).

Zusätzlich zu den Vorgaben im Bebauungsplan wurden seitens der Stadt Blockprofile im Grundstücksvergabeverfahren erstellt, die vielfältige Baustrukturen förderten. Neben den sozialen Kriterien waren die vorgesehene Bauart und die Miet- und Eigentumsformen Kriterium für die Blockzusammenstellung (Gauzin-Müller 2002).

Erkenntnisse aus der Straßenbefragung

Bei der, durch die Studenten, ausgeführten Straßenbefragung antworteten auf die Frage: „Wurde eine gestalterische Vielfalt im Quartier umgesetzt?“ von 100 Befragten, 29 Personen mit „voll erreicht“, 45 Personen mit „erreicht“ und 22 Personen mit „teilweise erreicht“. Die Anzahl der Personen, die das Ziel als „unzureichend erreicht“ einstufen lag bei vier. Die Mehrzahl der befragten Bewohner beurteilt das Quartier als gestalterisch vielfältig. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a)

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In den Schlüsselpersonengesprächen wurde berichtet, dass die Vielfältigkeit der Bebauung vom ersten zum dritten Bauabschnitt abnimmt. Die gestalterischen Freiheiten werden von einigen Schlüsselpersonen gelobt und als Grund für die hohe Vielfalt der Bebauung und die Identifikation mit dem Viertel genannt. Vereinzelt empfinden Schlüsselpersonen diese Vielfalt als „architektonisches Chaos“. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 12: „Die Vielfältigkeit in der Bebauung lässt vom ersten bis zum dritten Bauabschnitt nach. Die Lebendigkeit des Bauabschnittes steht im Gegensatz zum doch eher trist wirkenden dritten Bauabschnitt.“

SPG 13: „Durch die gestalterischen Freiheiten konnte jeder Bauherr und jede Baugruppe seine individuellen Vorstellungen verwirklichen. Dadurch identifizieren wir uns heute sehr mit unserem Zuhause.“

SPG 24: „Es gibt eine Vielfalt an Architektur und eine Kleinteiligkeit durch z.B. Baugruppen.“

SPG 11: „Vor allem im ersten Bauabschnitt ist das Ergebnis ein architektonisches Chaos.“

In zwei der geführten Schlüsselpersonengespräche wurde von einer Bevorzugung von Baugruppen mit ökologischen, sozialen und barrierefreien Konzepten bei dem Grundstücksvergabeverfahren berichtet (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 24: „Baugruppen mit ökologischen, sozialen oder barrierefreien Konzepten wurden bei der Grundstücksvergabe bevorzugt.“

SPG 9: „Durch die Blockprofile hatten wir mit unserem Baugruppenkonzept Vorrang bei der Grundstücksvergabe, wahrscheinlich hätte im Normalfall ein Investor die größeren Chancen gehabt.“

Fazit

Die kleinteilige Parzellierung und vielfältige Baustrukturen sind in den einzelnen Bauabschnitten unterschiedlich ausgeprägt. Im ersten Bauabschnitt und im angrenzenden zweiten Bauabschnitt sind die Vielfalt und die Kleinteiligkeit größer als im dritten Bauabschnitt. Der erste und zweite Bauabschnitt wurde vorwiegend durch private Bauherren und alternative Bauträger entwickelt, der dritte Bauabschnitt stärker durch klassische Wohnungsbauträger. Die Vielfältigkeit der Baustrukturen wurde ermöglicht durch die gestalterischen Freiheiten im Bebauungsplan und zusätzlich gefördert durch die Erstellung von Blockprofilen. Die Schlüsselpersonengespräche berichteten, dass die gestalterischen Freiheiten zur Identifikation mit dem Stadtteil beitragen. Andere bezeichnen dies als Grund für das „architektonisches Chaos“ im Quartier.

Urbane Dichte

Das Ziel der Stadt Freiburg in Vauban eine „urbane Dichte“ (Stadt Freiburg 1994) zu erzeugen, wird anhand der Teilziele „Wohnungsbau in überwiegend verdichteter Geschossbauweise“ und „hohe Wohnqualität bei angemessener Dichte“ (Stadt Freiburg 1994), untersucht.

Ziel „Wohnungsbau in überwiegend verdichteter Geschossbauweise“

Erstes Teilziel der Stadt Freiburg war „Wohnungsbau in überwiegend verdichteter Geschossbauweise“ (Stadt Freiburg 1994) zu realisieren.

Fakten/ Befunde

Ein Steuerungselement ist die Geschossflächenzahl, welche in der Wettbewerbsauslobung mit 1,0 angesetzt war. Im aktuellen Bebauungsplan von 2011 ist eine Geschossflächenzahl von 1,4 zu finden. Auf Nachfrage konnte diese Anhebung der Geschossflächenzahl mit der Vermarktung der Grundstücke, die sich vor allem an den Belangen von Einzelbauherren und Baugruppen orientierte begründet werden. Außerdem spielte die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme eine tragende Rolle (Veith 2014).

Die ursprünglich in der Wettbewerbsauslobung angestrebte Anzahl der Geschosse betrug 3-4 Geschosse. Im aktuellen Bebauungsplan wurde für den ersten und zweiten Bauabschnitt eine Gebäudehöhe von max. 3 Geschossen und im dritten Bauabschnitt eine maximale Höhe von fünf Geschossen festgeschrieben (Stadt Freiburg 2011).

Fazit

Die ursprünglich angesetzte Geschossflächenzahl wurde im Zeitraum zwischen Wettbewerbsauslobung und Bebauungsplanaufstellung angehoben. Die Anzahl der Geschosse wurde für den dritten Bauabschnitt mit Bebauungsplanaufstellung von maximal 4 auf 5 Geschosse angehoben.

Ziel „hohe Wohnqualität bei angemessener Dichte“

Ein weiteres Teilziel war eine „hohe Wohnqualität bei angemessener Dichte“ zu erzielen.

Fakten/ Befunde

Zur Einschätzung der Dichte wurden die Einwohnerzahlen pro Hektar von Vauban mit den Einwohnerzahlen pro Hektar von Rieselfeld verglichen. Rieselfeld ist ebenfalls ein stark verdichtetes Quartier in Freiburg, welches ungefähr zur gleichen Zeit wie Vauban entwickelt wurde. Das Quartier Vauban besitzt 135 Einwohner pro Hektar, im Vergleich dazu beträgt die Einwohnerzahl von Rieselfeld 100 Einwohner pro Hektar. Die durchschnittliche Einwohnerzahl für die Gesamtstadt Freiburg liegt bei 50 Einwohnern pro Hektar.

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Die Dichte in Vauban wird unterschiedlich wahrgenommen. Einige Schlüsselpersonen äußerten, dass auf wenig Fläche viel möglich gemacht und eine gute Mischung zwischen Wohnraum und Freiraum erreicht wurde. Viele der Befragten schätzen deshalb die hohe Dichte, die einhergehende soziale Kontrolle, die gute Infrastruktur und das soziale Miteinander im Quartier. Allerdings äußerten sich auch Einige, dass die Dichte am Limit des Erträglichen sei. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 1: „Es gibt eine gute Relation von Wohnfläche im Verhältnis zur Personenanzahl. Zur Dichte kann gesagt werden, dass auf wenig Fläche viel möglich gemacht wurde. Deshalb sieht man über die hohe Dichte gerne hinweg.“

SPG 6: „Insgesamt ist eine gute Mischung zwischen Wohnraum und Freiraum erreicht worden, Urbanität heißt auch Nähe.“

SPG 18: „Die Dichte ist in Ordnung aber an manchen Stellen schon am Limit. 3 Geschosse sind optimal, 4 Geschosse sind am Limit und 5 Geschosse sind zu hoch. Der neue Eingangsreich mit Hotel ist zu hoch und massig.“

SPG 12: „Die Dichte ist am Rande der Erträglichkeit, das Maximum ist erreicht.“

In einem Schlüsselpersonengespräch erfuhren wir, dass es in Vauban anfangs kaum Gartenzäune, Architektur durch die man durchgucken konnte und keine Gardinen gab. Mittlerweile gibt es Gartenzäune und Gardinen. Die lichte, blickdurchlässige Architektur wurde blickdichter gemacht. Leute suchen inzwischen Privatheit. Das muss aber nicht bedeuteten, dass das Quartier als zu dicht empfunden wird. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

Erkenntnisse aus der Jugendbefragung

In der Jugendbefragung wurde die Frage gestellt: „Die Häuser in Vauban sind sehr dicht aneinander gebaut. Wie gefällt dir das?“. Von insgesamt 13 Befragten antwortete 1 Jugendlicher mit „sehr gut“, 5 Jugendliche mit „gut“, 2 Jugendliche mit „ok“, 4 Jugendliche mit „schlecht“ und 1 Jugendlicher mit „weiß nicht“. Insgesamt konnte festgestellt werden, dass die Jugendlichen die mit „sehr gut“ bis „gut“ antworteten, die Nähe zur Nachbarschaft schätzten, die Jugendlichen die mit „schlecht“ antworteten kritisierten genau dies. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d)

Fazit

Vauban ist im Vergleich zur Gesamtstadt ein sehr dicht besiedeltes Quartier in Freiburg. Die Dichte in Vauban wird unterschiedlich wahrgenommen. Einige befragte Schlüsselpersonen loben die gelungene Mischung zwischen Wohnraum und Freiraum und nennen die hohe Dichte als Grund für eine soziale Kontrolle und das gute Miteinander im Quartier. Allerdings wird die Dichte auch von einigen Schlüsselpersonen am Rande des erträglichen beschrieben. Zeichen dafür sind Sichtschutzmaßnahmen, wie Zäune, Gardienen etc. die immer häufiger im Quartier zu sehen sind. Bei den Jugendlichen herrscht geteilte Meinung über die Nähe zur Nachbarschaft.

Fazit Urbane Dichte

Die ursprünglich angesetzte Geschossflächenzahl wurde im Zeitraum zwischen Wettbewerbsauslobung und Bebauungsplanaufstellung angehoben. Die Anzahl der Geschosse wurde für den dritten Bauabschnitt mit Bebauungsplanaufstellung von maximal 4 auf 5 Geschosse erhöht.

Die Dichte von Vauban ist höher als die des Stadtteils Rieselfeld und der Gesamtstadt. Festzuhalten ist, dass diese durch den Großteil der Schlüsselpersonen als angemessen empfunden wird. Häufig erwähnt wird dabei das gute Verhältnis zwischen Bebauung und Freiflächen. Einige Schlüsselpersonen empfinden Vauban als zu dicht, nehmen dies aber wegen der guten Infrastruktur und der kurzen Wege in Kauf. Ein Wunsch nach mehr Privatsphäre wird durch einige Sichtschutzmaßnahmen deutlich.

Verknüpfung mit dem Naherholungsgebiet und der Nachbargemeinde

Ziel „Öffnung der Bebauung zum Naherholungsgebiet und zur Nachbargemeinde“

Die Stadt Freiburg schrieb in den Wettbewerbsunterlagen eine „Öffnung der Bebauung zum Naherholungsgebiet und zur Nachbargemeinde“ fest (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Bereits im städtebaulichen Entwurf waren drei Grünspangen vorgesehen die von Nord nach Süd verlaufen sollten. Durch ihre Umsetzung wurde das Quartier an das Naherholungsgebiet mit dem Dorfbach angebunden. Die Verknüpfung der Bebauung zur Nachbargemeinde Merzhausen erfolgt ebenfalls über die Grünspangen, mit Fuß- und Radwegführungen, die über das Naherholungsgebiet führen (LUZ 1995).

Erkenntnisse aus der Straßenbefragung

Bei der, durch die Studenten ausgeführten Straßenbefragung antworteten auf die Frage: „Gibt es in Vauban ein gutes Angebot an öffentlichem Grünraum?“ von 100 Befragten, 61 Personen mit „voll erreicht“, 26 Personen mit „erreicht“ und 11 Personen mit „teilweise erreicht“. Die Mehrzahl, der befragten Bewohner, beurteilen das Angebot an öffentlichem Grünraum als zufriedenstellend (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a).(Abb. 8)

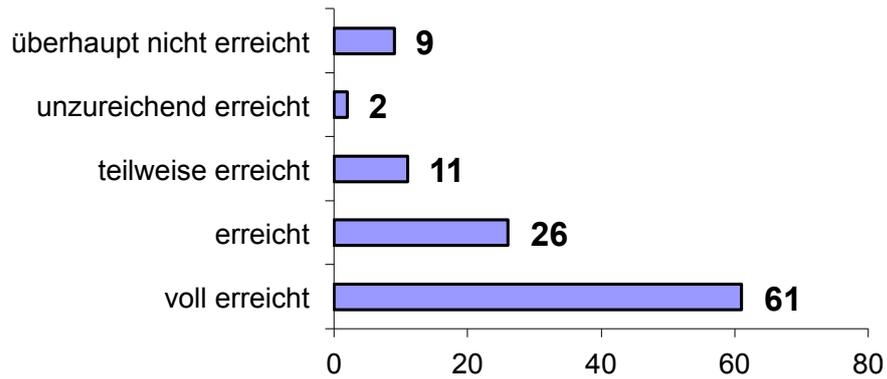


Abb. 8: Straßenbefragung: Das Quartier sollte ein gutes Angebot an öffentlichem Grünraum haben.

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In den Gesprächen mit den Schlüsselpersonen wurden der Sichtbezug und die fußläufige Erreichbarkeit zu den Grünflächen als gelungen beschrieben und als Besonderheit für das Quartier Vauban gesehen (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 18: „Die Anbindung an die Natur ist toll. Ich bin mit dem Hund in drei Minuten im Grünen“

SPG 26: „Die Anbindung an die umliegende Landschaft ist gut gelungen.“

Fazit

Durch die Planung der Grünspannen bis zum Dorfbach und zum angrenzenden Naherholungsgebiet öffnet sich die Bebauung nach Süden. Dadurch wurde eine direkte Anbindung zur Nachbargemeinde und dem Naherholungsgebiet geschaffen. Der Bezug zur Grünstruktur wird von vielen Schlüsselpersonen als gelungen bewertet und als Besonderheit für das Quartier Vauban gesehen.

Bestandserhalt

Ziel „die alten Baustrukturen weitestgehend zu erhalten“

Ziel des Forum Vauban war, „die alten Baustrukturen weitestgehend zu erhalten“ (Forum Vauban e.V. 1996).

Fakten/ Befunde

Das Studentenwerk erwarb sechs und die S.U.S.I vier der ehemaligen Mannschaftsgebäude direkt vom Bund. Diese wurden zu Wohnbauten umgenutzt. Zusätzlich dazu wurden im Quartier das Haus 037, als Stadtteilzentrum und das DIVA Gebäude, als Dienstleistungs- und Gewerbebau erhalten. Von den Bestandsgebäuden, wurden 12 Gebäude erhalten und umgenutzt. Im Widerspruch dazu steht das ursprünglich gesetzte Ziel „Abriss sämtlicher Gebäude“ der Stadt Freiburg (Stadt Freiburg 1994).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In den Schlüsselpersonengesprächen wurde der Umfang in dem die Baustrukturen erhalten wurden, sehr unterschiedlich bewertet. Einerseits äußern einige Personen, dass die Anzahl von Wohnraum nur durch einen Abriss der Bestandsgebäude erreicht werden konnte. Auf der anderen Seite werden die durch den Abriss anfallenden Altlasten und die damit ansteigende CO₂ Bilanz, kritisch bewertet. Außerdem wurde berichtet, das Vauban durch den Abriss der übrigen Bestandsgebäude an Identität verloren hat. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 1: „Die hohe Dichte hätte mit einem größeren Bestandserhalt nicht erreicht werden können.“

SPG 14: „Eine Umnutzung der Bauten hätte mit einer energetischen Sanierung in der CO₂-Bilanz positiver ausgesehen als der Abriss und Neubau.“

SPG 12: „Durch den beinahe flächendeckenden Abriss wurde Vauban ein Großteil der Identität genommen.“

Ziel „Erhalt der alten Baumstruktur und des Dorfbaches mit Ufervegetation“

Ein weiteres Ziel der Stadt und des Forums war der „Erhalt der alten Baumstruktur und des Dorfbaches mit Ufervegetation“. Dieses Ziel wird im Kapitel Umwelt behandelt.

Fazit Bestandserhalt

Von den ehemaligen Bestandsgebäuden konnten 12 Gebäude erhalten und umgenutzt werden. Der Erhalt ist vor allem dem besonderem Engagement des Forum Vauban zu verdanken. Aus den Schlüsselpersonengesprächen erfuhren wir, dass das Quartier durch den Abriss der alten Gebäude an Identität verloren hat. Auf der anderen Seite äußerten Einige, dass sonst nicht ausreichend Wohnraum hätte entstehen können. Die Ergebnisse zum Ziel „Erhalt der alten Baumstruktur und des Dorfbaches mit Ufervegetation“ sind im Kapitel Umwelt aufgeführt.

Fazit Städtebauliche Struktur

Die angestrebten Teilziele, die der Zieldimension „städtebauliche Struktur“ zugeordnet wurden, konnten weitestgehend umgesetzt werden. Festzuhalten ist, dass die Realisierung der Ziele in den drei Bauabschnitten unterschiedlich stattgefunden hat.

Mit der Entwicklung von Vauban ist es gelungen, innenstadtnahen Wohnraum zu schaffen. Eine Mischung von Wohnen und Arbeiten konnte realisiert werden, jedoch entstanden weniger Gewerbeflächen als zu Beginn der Entwicklung geplant waren. Die angestrebte Zahl der Arbeitsplätze im Quartier wurde nicht erreicht. Die Ausstattung des Quartiers mit Geschäften für den täglichen Bedarf wird in den geführten Gesprächen durchschnittlich als gut beurteilt. Soziale und kulturelle Infrastruktur sind, nach einer durchgeführten Bedarfsanpassung, der Nachfrage entsprechend vorhanden. Jedoch ist festzuhalten, dass die Erreichbarkeit der Infrastruktureinrichtungen und die Abstände zu den unterschiedlichen Bauabschnitten variieren.

Auch die kleinteilige Parzellierung und die vielfältige Baustruktur sind in den einzelnen Bauabschnitten unterschiedlich ausgeprägt. Im ersten Bauabschnitt und im angrenzenden zweiten Bauabschnitt sind die Vielfalt und die Kleinteiligkeit größer, als im dritten Bauabschnitt, der stärker durch klassische Wohnungsbausträger entwickelt wurde. Die erreichte Vielfältigkeit der Baustrukturen wurde durch die gestalterischen Freiheiten im Bebauungsplan ermöglicht und zusätzlich gefördert durch die Erstellung von Blockprofilen.

Die ursprünglich angesetzte Geschossflächenzahl wurde im Zeitraum zwischen Wettbewerbsauslobung und Bebauungsplanaufstellung angehoben. So wurde die Anzahl der Geschosse für den dritten Bauabschnitt mit Bebauungsplanaufstellung von maximal 4 auf 5 Geschosse erhöht.

Für die Dichte von Vauban ist festzuhalten, dass diese höher als die des Stadtteils Rieselfeld und der Gesamtstadt ist. Ergebnis der geführten Gespräche ist, dass diese durch den Großteil der Befragten als angemessen empfunden wird. Häufig erwähnt wird dabei das gute Verhältnis zwischen Bebauung und Freiflächen. Einige Schlüsselpersonen empfinden Vauban als zu dicht, nehmen dies aber wegen der guten Infrastruktur und der kurzen Wege in Kauf. Trotzdem zeigen vereinzelte Sichtschutzmaßnahmen den Wunsch nach mehr Privatsphäre einiger Bewohner.

Die Bebauung öffnet sich durch die Planung der Grünspangen nach Süden. Durch die Grünspangen wurde eine direkte Anbindung zur Nachbargemeinde und dem Naherholungsgebiet geschaffen, was von vielen Bewohnern geschätzt wird.

Einige der ehemaligen Bestandsgebäude konnten vor allem durch das Engagement des Forum Vauban erhalten und umgenutzt werden.

3.2 Wohnen

Innerhalb der Zieldimension Wohnen wurden die ursprünglich gesetzten Ziele zu den Themenbereichen Wohnbedarf und Art der Bebauung, Wohnraum für Familien und Bauen in selbstorganisierten Gruppen untersucht.

Wohnraumversorgung und Art der Bebauung

Zum Themenbereich Wohnbedarf und Art der Bebauung wurden die Ziele „unterschiedliche Wohn-, und Eigentumsformen“, „Vielfalt des Wohnraumangebotes“, „spürbaren Beitrag zur Befriedigung des hohen-, mittel- und langfristigen Wohnbedarfs in Freiburg“, „Flexibilität und Variabilität von Haus- und Grundrisstypen“ und „Differenziertes, zoniertes Freiraumkonzept für die Wohnnutzung“ überprüft.

Ziel „unterschiedliche Wohn-, und Eigentumsformen“ und „Vielfalt des Wohnraumangebotes“

Ziel der Stadt Freiburg war es, „unterschiedliche Wohn-, und Eigentumsformen“ anzubieten und eine „Vielfalt des Wohnraumangebotes“ zu erreichen (Stadt Freiburg 1994, 30).

Fakten/ Befunde

Die vorkommenden Eigentumsformen in Vauban sind Mietwohnungen und Eigentumswohnungen in Einzeleigentum, Genossenschaftseigentum, Erbbaurecht und Baugruppen (Sperling 2013).

Das Wohnungsgemeinde besteht aus Einfamilienhäusern in Reihenhausbauweise, Geschosswohnungen, Maisonette Wohnungen, Zimmer in Wohngemeinschaften, Ferienwohnungen und Hotelzimmern (Sperling 2013).

Erkenntnisse aus der Straßenbefragung

Auf die Frage „inwieweit ist es gelungen in Vauban vielfältige Wohnformen anzubieten, antworteten von 100 Befragten, 29 Personen mit „voll erreicht“, 37 Personen mit „erreicht“ und 24 Personen mit „teilweise erreicht“. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass ein Großteil der Befragten die Schaffung von vielfältigen Wohnformen als erreicht einstufen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a)

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In den Gesprächen mit den Schlüsselpersonen wurde erwähnt, dass es in Vauban hauptsächlich Eigentum und kaum Mietwohnungen gibt. In Vauban findet man experimentelle Wohnformen die den Gemeinschaftsgedanken in den Fokus stellen und Platz lassen für alternative Lebensentwürfe, davon hätte es mehr geben können, äußerten einige der Befragten. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 6: „Der Anteil der Mietwohnungen liegt bei 20%.“

SPG 11: „ Wir hatten damals die Möglichkeit sowohl als Einzelbauherr als auch in einer Baugruppe Wohnraum zu realisieren. Heute sind wir froh, in der Gemeinschaft einer Baugruppe zu leben. Wenn meine Eltern zu Besuch sind haben wir die Möglichkeit eines der Gästezimmer anzumieten.“

SPG 26: „ S.U.S.I gibt Raum für alternative Lebensentwürfe. Sie organisiert und verwaltet sich selbst und ist gemeinwohlorientiert.“

SPG 14: „Ich hätte mir mehr alternative Wohnprojekte gewünscht, heute ist das Verhältnis zwischen eher konservativen und alternativen Wohnformen sehr unausgewogen.“

Fazit

In Vauban wurden unterschiedliche Wohn-, und Eigentumsformen realisiert. Das Verhältnis dieser zueinander wird jedoch durch einige Schlüsselpersonen als zu unausgewogen bewertet.

Ziel „spürbarer Beitrag zur Befriedigung des hohen-, mittel- und langfristigen Wohnbedarfs in Freiburg“

Ziel der Stadt Freiburg war es, einen „spürbaren Beitrag zur Befriedigung des hohen-, mittel- und langfristigen Wohnbedarfs in Freiburg“ zu decken. Dies sollte durch die Schaffung von Wohnraum für 5000 Personen in 2000 Wohneinheiten und zusätzlich 600 Studentenwohnplätzen und 200 Wohnplätzen in der S.U.S.I geschehen (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Bis 2013 haben 5522 Personen in Vauban Wohnraum gefunden. (Abb.16) In der S.U.S.I konnten 260 (Wikimedia Foundation Inc. 2013) und im Studentenwerk 600 Wohnplätze entstehen (Sperling 2002b).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In den Gesprächen mit den Schlüsselpersonen kam zum Ausdruck, dass die neu entwickelten Gebiete Vauban und Rieselfeld nur kurzzeitig für eine Entlastung auf dem Wohnungsmarkt sorgen konnten. Eine Schlüsselperson begründete den Druck auf den heutigen Wohnungsmarkt durch politische Entscheidungen der Vergangenheit und sieht als mögliche Lösung eine aktive Liegenschaftspolitik der Stadt Freiburg. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Es war eine politische Entscheidung keine neuen Baugebiete auf den Markt zu bringen. Deshalb ist der Druck auf den Wohnungsmarkt nun wieder so hoch. Die Stadt Freiburg müsste aktive Liegenschaftspolitik führen.“

Fazit

Durch die Entwicklungen von Vauban und Rieselfeld konnte der Druck auf dem Wohnungsmarkt mittelfristig entschärft werden. Die Bevölkerungsprognose geht jedoch davon aus, dass die Bevölkerung in Freiburg bis zum Jahr 2026 um 7,5% gegenüber dem heutigen Stand wachsen wird (Stadt Freiburg 2012b). (Abb15). Heute sind die Stadtteile Vauban und Rieselfeld ausgelastet, sodass die Nachfrage nach Wohnraum wieder aktuell ist.

Ziel „Flexibilität und Variabilität von Haus- und Grundrisstypen“ und „flexibler Wohnraum“

Die Stadt Freiburg setzte sich zum Ziel eine „Flexibilität und Variabilität von Haus- und Grundrisstypen“ im Quartier zu erzielen (Stadt Freiburg 1994).

Das Ziel „flexibler Wohnraum“ wurde ebenfalls durch das Forum Vauban formuliert (Forum Vauban 1995). Es sollten „keine überdimensionierten, sondern den Wohnbedürfnissen angepasste Wohnungen“ entwickelt werden. Ein Schwerpunkt der Wohnraumentwicklung lag dabei auf „behindertengerechtem, barrierefreiem und integriertem Wohnen“ (Forum Vauban 1995).

Fakten/ Befunde

Flexibilität und Barrierefreiheit von Grundrissen und Wohngefügen wurden in einigen Baugruppen berücksichtigt. Ein Beispiel hierfür sind die Kleehäuser in denen die 24

Wohneinheiten in flexibler Schottenbauweise errichtet wurden. Die Erschließung über Laubengänge ermöglicht die Zusammenlegung oder das Trennen von Wohneinheiten. In den Wohnungen wurde weitgehend auf barrierearme Grundrisse geachtet. Die Schwellenfreiheit, sowie die Breite von Türen und Laubengängen, Aufzüge und Badeinrichtung entsprechen den Anforderungen an ein barrierefreies Wohnen. Zusätzlich sind alle Gemeinschaftsräume barrierefrei erschlossen (Lange 2008). Ein weiteres Projektbeispiel sind die barrierefreien Bauten der GENOVA. Über Laubengänge wurden alle Wohneinheiten an einen Aufzug gekoppelt (Fabian 2013).

In vielen Bauprojekten wurde zunächst aus Kostengründen auf einen Aufzug verzichtet. Allerdings besteht häufig die Möglichkeit einen Aufzug nach zu rüsten. Dies kann über die Laubengänge geschehen oder über dafür vorgesehene Innenflächen (Fabian 2013).

Das Ziel des Forums „keine überdimensionierten, den Wohnbedürfnissen angepassten Wohnungen“ zu entwickeln lässt sich an Hand der Wohnfläche pro Person analysieren.

Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person liegt in Vauban bei 31,6qm, im Vergleich zur Stadt Freiburg bei 65,9qm (Stadt Freiburg 2012c). Vor allem in Baugemeinschaften werden Infrastruktur und Räume gemeinsam genutzt, sodass Wohnraum eingespart wird (Fabian 2013).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Die Schlüsselpersonen berichteten, dass bei der Gebäudeplanung der Neubauten häufig über eine Flexibilität der Grundrisse nachgedacht wurde. In einigen Wohnprojekten lassen sich Wohnungen trennen oder verbinden. Die Wohnungen wurden oft barrierefrei gebaut und das Nachrüsten eines Aufzuges wurde bei der Planung berücksichtigt. In den alten Kasernengebäuden (Studentendorf, S.U.S.I) befinden sich Studentenzimmer und WGs, die Grundrisse variieren kaum. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

Fazit

Zur Zeit sind in Vauban nur wenige Geschosswohnungen über einen Aufzug erschlossen. In den Schlüsselpersonengesprächen wurde jedoch mehrfach erwähnt, dass vor allem in Baugruppen die Nachrüstung eines Aufzuges in der Planung berücksichtigt ist. Die Grundrisse können in einzelnen Projekten, durch die Flexibilität und Barrierefreiheit, den sich ändernden Lebensbedürfnissen angepasst werden.

Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person in Vauban ist nur circa halb so groß wie die in der Gesamtstadt.

Ziel „differenziertes, zoniertes Freiraumkonzept für die Wohnnutzung“

Angestrebt wurde, durch die Stadt Freiburg, ein „differenziertes, zoniertes Freiraumkonzept für die Wohnnutzung“ (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Das Freiraumkonzept gliedert sich in private, halböffentliche und öffentliche Bereiche. Insbesondere die privaten Freiräume wurden klein gehalten, zu Gunsten der Qualität der gemeinsamen öffentlichen Freiflächen. Ein Großteil der Wohnungen verfügt über einen privaten Freiraum in Form eines kleinen Gartens, Balkons oder einer Terrasse (LUZ 1995).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Alle Schlüsselpersonengespräche lobten das gelungene Freiraumkonzept. Auch wenn die privaten Freiflächen nur von geringer Größe sind, verzichteten die meisten gerne auf mehr Fläche zugunsten der großen öffentlichen Freiflächen. Als Freiflächen können in Vauban nicht nur die Grünspangen sondern auch die Straßenräume gezählt werden. Mehrfach wurde bestätigt, dass die Freiflächen gut an die Wohnflächen gekoppelt sind und dadurch eine hohe Wohnqualität entstanden ist. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 22: „Der kleine Garten hier reicht mir, er ist eine Erweiterung des Wohnraumes.“

SPG 11: „Das besondere an Vauban ist die hohe Wohnqualität. Wir haben viel Freiraum an der Grünspange und viel Wohnraum mitten in der Stadt.“

SPG 26: „Die Grünflächen haben eine große Qualität und werden häufig zur Naherholung genutzt.“

SPG 24: „Vauban besitzt viele qualitativ hochwertige private und öffentliche Freibereiche.“

SPG 6: „Insgesamt ist eine gute Mischung zwischen Wohnraum und Freiraum erreicht worden.“

SPG 9: „Gemeinschaftsflächen bieten Raum für Kinder, die Straßen und Gärten werden zum erweiterten Wohnzimmer.“

Erkenntnisse aus der Jugendbefragung

Bei der Jugendbefragung wurde gefragt: „Die privaten Gärten in Vauban sind verhältnismäßig klein. Wie findest du das aus deiner Sicht?“. Von 13 Befragten Jugendlichen antworteten, sechs Jugendliche mit „ausreichend groß“, vier Jugendliche mit „zu klein“, ein Jugendlicher mit „kommt drauf an“ und zwei Jugendliche mit „weiß nicht“.

Durch die Befragung konnte in Erfahrung gebracht werden, dass sechs der Befragten Jugendlichen die privaten Gärten als ausreichend groß empfinden. Vier der Befragten fanden sie zu klein. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d)

Fazit

In Vauban sind die Freiräume von privat zu öffentlich abgestuft. Den Schlüsselpersonengesprächen konnte entnommen werden, dass die Qualität der gemeinsamen Freiflächen sehr geschätzt wird und die Fläche der privaten Außenräume ausreichend ist.

Ziel „Wohnraum für Familien in dem neuen Quartier fördern“

Ein Ziel der Stadt Freiburg war es, „Wohnraum für Familien in dem neuen Quartier zu fördern, um einen Umzug in das Umland zu vermeiden“ (Stadt Freiburg 1994). Dafür sollten „Familienfreundliche Wohnkonzepte“ (Forum Vauban e.V. 1995) geplant werden.

Fakten/ Befunde

Das Viertel ist neben dem zweiten großen neuen Stadtteil Freiburgs, dem Rieselfeld, das jüngste und kinderreichste in Freiburg. Circa 30 % aller Bewohner sind unter 18 Jahre alt (Stadt Freiburg 2012a)

In Vauban ist die Anzahl der Mehrpersonenhaushalte und der Anteil an Haushalten mit Kindern im Vergleich zur Gesamtstadt sehr hoch. Der Anteil der Einpersonenhaushalte ist hingegen deutlich niedriger. Der Anteil 4-Personenhaushalten liegt bei 31,1%. In der Gesamtstadt Freiburg dagegen nur bei 7,7% (Stadt Freiburg 2012d)

Erkenntnisse aus der Straßenbefragung

In der studentischen Straßenbefragung antworteten auf die Frage „Wohnen Sie alleine, mit Kindern, in einer Partnerschaft oder WG?“ von den 100 Befragten, 53 Personen an, dass Sie in einer Familie mit Kindern wohnen (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a).

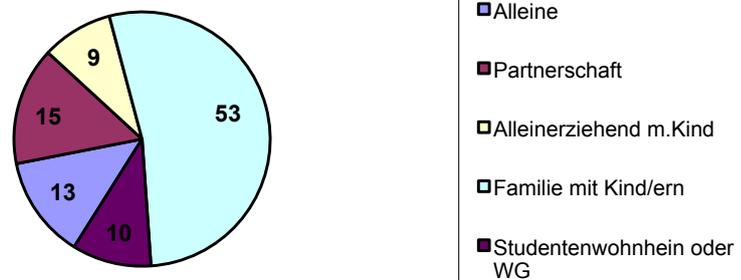


Abb. 9: Straßenbefragung: Wohnen Sie allein mit Kindern oder in einer WG?

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In den Gesprächen mit den Schlüsselpersonen wurde bestätigt, dass es viele Familien mit Kindern im Quartier gibt und diese besonders zur Identität beitragen (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 26: „Es gibt viele Kinder, die ein spezielles Flair ausmachen.“

Wir erhielten in einem Schlüsselpersonengespräch den Hinweis, dass es für Familien mit Kindern günstige Darlehen gab (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 18.: „Die Stadt Freiburg vergab günstige Darlehen für Familien mit Kindern. Ab drei Kindern lohnte es sich so richtig aufs Vauban zu ziehen.“

Durch eine Schlüsselperson wird das Ziel, „preisgünstiges Bauen und Wohnen für Familien“ als erreicht eingestuft (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 11: „Ein Ziel was das preisgünstige Bauen und Wohnen für Familien.“

Das Ziel wurde zu 100% erreicht.“

Fazit

Die Befunde zeigen, dass es gelungen ist vielen Familien Wohnraum zu bieten und das Quartier dadurch eine besondere Identität erhält. Außerdem wurde von Schlüsselpersonen berichtet, dass es günstige Darlehen für Familien gab.

Fazit Wohnbedarf und Art der Bebauung

Durch die Entwicklungen von Vauban und Rieselfeld konnte der Wohnbedarf in Freiburg mittelfristig gedeckt werden. Der Schwerpunkt lag dabei auf Wohnraum für Familien. Heute sind die Stadtteile Vauban und Rieselfeld ausgelastet, sodass die Nachfrage nach Wohnraum wieder aktuell ist.

In Vauban wurden unterschiedliche Wohn-, und Eigentumsformen realisiert. In einzelnen Bauprojekten können die Grundrisse sich ändernden Lebensbedürfnissen angepasst werden. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person in Vauban ist nur circa halb so groß wie die in der Gesamtstadt. In Vauban stufen sich die Freiräume von öffentlich nach Privat ab. Die Qualität der gemeinsamen Freiflächen wird von den Bewohnern sehr geschätzt und die Größe der privaten Außenräume als ausreichend bezeichnet.

Bauen in selbstorganisierten Gruppen

Ziel „Bauen in selbstorganisierten Gruppen“

Ein Ziel des Forums war das „Bauen in selbstorganisierten Gruppen“ (Forum Vauban e.V. 1995). Dafür sollten vor allem Baugruppenprojekte unterstützt und bevorzugt behandelt werden bei der Grundstücksvergabe (Gauzin-Müller 2002).

Fakten/ Befunde

Das Forum Vauban informierte in Kooperation mit der Stadtverwaltung über die Wohnbaumöglichkeiten im zukünftigen Modellstadtteil und war der präsenste Ansprechpartner unter anderem bei der Baugruppenfindung und Beratung (Naturkonzept Freiburg im Breisgau 2013a).

An erster Stelle für die Grundstücksvergabe standen Menschen mit einer Projektidee und nicht Investor und Architekt (Naturkonzept Freiburg im Breisgau 2013b). Im Stadtteil Vauban gibt es heute circa 60 Baugruppen (Delleske 2013b).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In einer Befragung wurde geäußert, dass selbstorganisiertes Bauen als Ziel angesetzt war (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 11: „Ziel war es nach der Konzeptphase und der politischen Arbeit, die Grundstücke zu kaufen und selbst zu bebauen.“

Mehrfach wurde erwähnt, dass durch das zeitgleiche Bauen und das Bauen in Baugrup-

pen schon frühzeitig soziale Bindungen entstanden sind (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 18: „Zusammenhalt der Bewohner ist vor allem entstanden durch zeitgleiches Bauen vorwiegend in Baugruppen.“

Die Schlüsselpersonen bestätigten, dass der Fokus bei der Grundstücksvergabe auf gemeinschaftlichen Bauprojekten lag. Insbesondere für das Bauen in Baugruppen wird von positiven Erfahrungen berichtet. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „In Vauban lag der Schwerpunkt auf gemeinschaftlichem Bauen.“

SPG 22: „Baugruppe: ist ein klasse Sache. Es braucht Zeit, es waren auch emotionale Auseinandersetzungen, aber das kann auch Spaß machen.“

Die Schlüsselpersonen erzählten, dass die Beratungsangebote des Forums Vauban genutzt wurden. Das Forum hat sehr geholfen, Wohnwünsche zu konkretisieren und umzusetzen. In einem Schlüsselpersonengespräch wird der Anteil der Baugruppen und Genossenschaften als hoch und das Ziel des gemeinschaftlichen Bauens als erreicht eingestuft. Die Begründung warum im dritten Bauabschnitt mehr Bauträger Grundstücke entwickeln konnten, wird in einigen Schlüsselpersonengesprächen durch den ausgeübten Druck der Bauträger auf die Stadt begründet. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „Das Forum hat Baugruppen bei der Umsetzung ihrer Wohnwünsche geholfen. Das Ziel des gemeinschaftlichen Bauens ist erreicht worden“

SPG 18: „Das Forum hat zukünftige Bauherren beraten und unterstützt. Die Hilfe vom Forum wurde auch häufig in Anspruch genommen. Das Ziel des gemeinschaftlichen Bauens ist erreicht worden“

SPG 1: „Ich denke im dritten Bauabschnitt mussten auch die Bauträger bedient werden, sonst wäre seitens der Baulobby der Druck zu groß geworden auf die Stadt.“

Fazit

Das Ziel „Bauen in selbstorganisierten Gruppen“ konnte in einer Vielzahl von Projekten umgesetzt werden. Diverse Beratungsangebote des Forums, sowie eine bevorzugte Grundstücksvergabe an Baugruppen unterstützten dies.

Mehrfach wurde erwähnt, dass durch das zeitgleiche Bauen und das Bauen in Baugruppen schon frühzeitig soziale Bindungen entstanden sind.

Die Schlüsselpersonen bestätigten, dass der Fokus bei der Grundstücksvergabe auf gemeinschaftlichen Bauprojekten lag. Insbesondere für das Bauen in Baugruppen wird von positiven Erfahrungen berichtet. Der Anteil der Baugruppen nimmt vom ersten zum dritten Bauabschnitt ab.

Fazit Wohnen

Der Druck auf den Wohnungsmarkt konnte durch die Entwicklungen von Vauban und Rieselfeld mittelfristig entschärft werden. Vor allem für viele Familien wurde Wohnraum geschaffen. Heute sind die Stadtteile Vauban und Rieselfeld ausgelastet, sodass die Nachfrage nach Wohnraum wieder aktuell ist.

In Vauban wurden unterschiedliche Wohn-, und Eigentumsformen realisiert, jedoch wird das Verhältnis dieser zueinander als unausgewogen bewertet. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person in Vauban ist nur circa halb so groß wie die in der Gesamtstadt.

Die Freiräume im Quartier sind von privat zu öffentlich abgestuft und gut mit dem Wohnraum verknüpft. Den Schlüsselpersonengesprächen konnte entnommen werden, dass die Qualität der gemeinsamen Freiflächen sehr geschätzt wird und die Fläche der privaten Außenräume ausreichend ist. In einem Großteil der geführten Schlüsselpersonengespräche wurde geäußert, dass eine hohe Wohnqualität im Quartier erzielt wurde. Dies wird durch die Schlüsselpersonen unter anderem durch die geringe Fluktuation begründet.

Eine Flexibilität und Variabilität von Haus- und Grundrisstypen konnte in einzelnen Bauvorhaben umgesetzt werden. Vor allem in gemeinschaftlichen Bauprojekten wurde eine mögliche Anpassung an sich ändernde Lebensbedürfnisse bei der Planung berücksichtigt.

Das Bauen in selbstorganisierten Gruppen konnte in einer Vielzahl von Projekten umgesetzt werden. Diverse Beratungsangebote, sowie eine bevorzugte Grundstücksvergabe an Baugruppenprojekte unterstützten dies. Jedoch ist eine Abnahme der Baugruppen vom ersten zum dritten Bauabschnitt zu verzeichnen.

3.3 Bevölkerung, Soziales

Preiswerter, öffentlich geförderter Wohnungsbau

Ziel „Förderung von preiswertem, öffentlich gefördertem Wohnungsbau“ (Wettbewerbsauslobung S. 14)

Ein Ziel der Stadt Freiburg und des Forum Vaubans war, die Förderung von preiswertem, öffentlich gefördertem Wohnungsbau. Laut der Wettbewerbsauslobung waren 22,5% sozialer und 27,5% preiswert finanziert Wohnungsbau geplant. Die unterschiedlichen Sozialstrukturen sollten städtebaulich nicht ablesbar sein (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Der Mietspiegel 2013 gibt an, dass die Mieten in Freiburg innerhalb der letzten zwei Jahre durchschnittlich um 3,3% gestiegen sind. Der Anteil von privatem Wohnungsbaubestand für gesamt Freiburg beträgt 80% (Gewos 2013). (Abb. 10)

In Vauban findet man fast ausschließlich privates Eigentum und kaum Mietwohnungen. Sollten ursprünglich einmal 25% der Wohnungen in Vauban Sozialwohnungen sein, wurde dieser Anteil auf 10% gekürzt. Heute gibt es rund 2000 Wohnungen, knapp 400 davon sind Sozialwohnungen. Der Großteil des Wohnungsbestandes sind Eigentumswohnungen: 1300 gibt es davon im Quartier (Hinz&Kunz gemeinnützige Verlags- und Vertriebs GmbH 2012).

Öffentlich geförderter Wohnungsbau befindet sich in geringem Maße im dritten

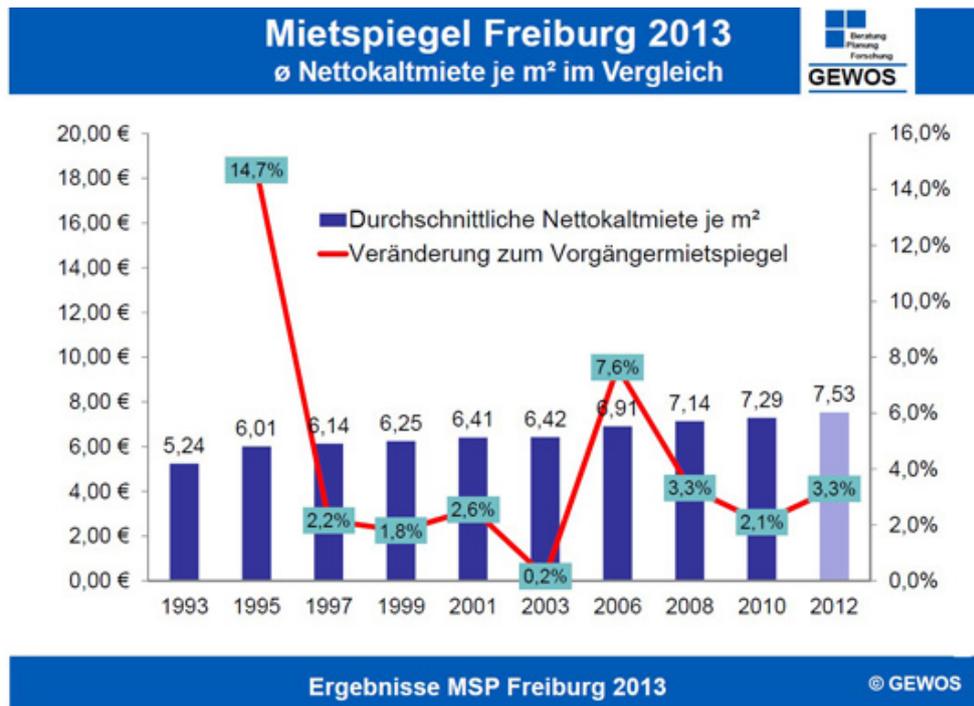


Abb. 10: Mietspiegel Freiburg 2013

Bauabschnitt, im ersten und zweiten Bauabschnitt ist kein öffentlich geförderter Wohnungsbau realisiert worden. Viele der zu Beginn öffentlich geförderten Wohnungen sind bereits aus der Bindung herausgefallen, sodass der Anteil der öffentlich geförderten Wohnungen abgenommen hat (Sperling 2013).

Mit der Erstellung von Blockprofilen sollte eine Durchmischung der Sozialstrukturen in den Baublöcken stattfinden. Dies wurde durch die Kriterien Berufsgruppe und Anspruch auf Mietförderung umgesetzt (LEG Baden-Württemberg 1999).

In einigen Baugruppen des ersten und z. Bauabschnitts war es möglich ohne Eigenkapitaleinlage zu bauen (Sperling 2013).

Durch eine kleinteilige Parzellierung der Grundstücke, sollten diese für viele Bauwillige erschwinglich sein. Heute ist die Bebauung so gut wie abgeschlossen. Die Nachfrage nach Baugrundstücken ist aber nach wie vor sehr hoch, weshalb die Quadratmeterpreise für die Baugrundstücke gestiegen sind. Dieser Preisanstieg schlägt sich auf die Quadratmeterpreise der Wohnungen wieder. Bei den Projekten die zuletzt fertiggestellt wurden liegen die Quadratmeterpreise für Eigentumswohnungen bei bis zu 3500 Euro (Capital 2012).

Der Stadtteil Vauban ist heute nach dem Stadtteil Herdern, mit 4.500 Euro pro Quadratmeter, der Stadtteil, wo die zweithöchsten Grundstückspreise erzielt werden (RegioTrends; Laniot 2011).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Die Schlüsselpersonengespräche bestätigen, dass die Grundstücksquadratmeterpreise zu Beginn kostengünstig waren, jedoch wird vereinzelt geäußert, dass die Preise im Vergleich zu anderen Vierteln noch hoch angesetzt waren. Heute sind die Immobilienpreise die zweithöchsten in Freiburg. Laut der Schlüsselpersonengespräche konnten geringe Baukosten durch kleine Grundstücke, Mehrfamilienhäuser und das Fehlen von Stellplätzen erzielt werden. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 13: „2001 waren die Preise noch anders. Die Preise sind unglaublich stark gestiegen.“

Die Immobilie könnte man mit Gewinn verkaufen. Vauban ist kein billiges Wohnquartier mehr.“

SPG 24: „Nach dem Villen-Gebiet in Herdern werden in Vauban die zweithöchsten Grundstückspreise Freiburgs erzielt.“

Durch ein Schlüsselpersonengespräch haben wir erfahren, dass einheitliche Grundstückspreise, ohne Lagedifferenzierung vergeben wurden. Außerdem kritisieren viele Schlüsselpersonen den geringen Anteil von Mietwohnungen und sozial geförderten Wohnungen in Vauban. Viele erklären sich diesen geringen Anteil mit der fehlenden staatlichen Unterstützung für Sozialwohnungen. Einige Schlüsselpersonen berichteten, dass durch einige Baugruppen günstiger Wohnraum angeboten wurde. Die wenigen Sozialwohnungen die es gegeben hätte wären heute aus der Bindung herausgefallen und günstigen Wohnraum gäbe es heute nur noch in der S.U.S.I und im Studentenwerk. Die hohen Mietpreise wären Ausdruck der hohen Nachfrage an zu wenig angebotenen Wohnraum. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 6: „Mit dem Anteil von öffentlich gefördertem Wohnungsbau bin ich nicht zufrieden. Es hätte mehr sein können, wenn das Land die Fördermaßnahmen nicht eingestellt hätte. Die Baugruppen haben dann zum Teil dafür gesorgt, dass doch kostengünstiger Wohnraum geschaffen werden konnte. Die Preisentwicklung die heute in Vauban vorzufinden ist, war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht vorhersehbar.“

SPG 24: „ Heute gibt es wenig Grundstücke und viel Nachfrage. Damals war die Grundstücksvergabe einfacher, da die Nachfrage gedeckt werden konnte.“

SPG 14: „Der Anteil von sozialem Wohnungsbau müsste deutlich höher sein. Nach 10 Jahren sind die ersten Mietpreisbindungen schon ausgelaufen, weshalb der Anteil an sozialem Wohnungsbau immer weiter abnehmen wird. Eine soziale Mischung wurde nicht erreicht.“

SPG 9: „Die Mietpreise gehen in die Höhe und es gibt nicht genug Raum für den sozialen Wohnungsbau. Im neugebauten Hotel beträgt der Quadratmeterpreis 3600 und im V8 3800 . Es gibt zu viel Nachfrage für zu wenig Angebot.“

Einige Schlüsselpersonen äußerten das durch das Bauen in Baugruppen nicht immer Kosten gespart werden konnten, da diese am Ende der Bauzeit sich meist nach oben korrigierten (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 1: „Als preisgünstiges Wohnviertel kann Vauban nicht bezeichnet werden, im Durchschnitt gesehen wurde in den Baugruppen vieles teurer als ursprünglich angedacht. Auch die Vorsätze vieler Baugruppen kostengünstig zu bauen, wurde selten umgesetzt. Man kann günstiger Wohnen in Freiburg“

Durch ein Schlüsselpersonengespräch konnte in Erfahrung gebracht werden, dass die Sicherung des preiswerten Wohnraums in der S.U.S.I anhand eines Miethaus-Syndikats erfolge. Das Miethäuser Syndikat ist eine nicht-kommerziell organisierte Beteiligungsgesellschaft zum gemeinschaftlichen Erwerb von Häusern, um langfristig bezahlbare Wohnungen und Raum für Initiativen zu schaffen. (Miethäuser Syndikat GmbH 2013)

Fazit

Der Anteil von privatem Wohnungsbaubestand in Freiburg beträgt 80%, daher ist der Einfluss der öffentlichen Hand auf die Miet- und Bodenpreise in Freiburg gering. In Vauban ist nur geringfügig sozial geförderter Wohnungsbau umgesetzt worden. Durch den hohen Anteil der Baugruppen und Genossenschaften im Quartier, sowie der kleinteiligen Parzellierung der Grundstücke konnte zum damaligen Zeitpunkt trotzdem kostengünstiges Bauen ermöglicht werden. Mittlerweile ist die Nachfrage nach Wohnraum höher als das Angebot, zusätzlich sind heute schon einige Wohnungen aus der Mietpreisbindung gefallen, sodass aktuell nur noch wenige preiswerte Wohnungen auf dem freien Markt verfügbar sind.

Soziale Durchmischung

Ziel „Verschiedene Bevölkerungsgruppen zusammenzubringen“ und „soziale Durchmischung im Quartier“

Ziel des Forum Vaubans war es, „verschiedene Bevölkerungsgruppen zusammenzubringen“ und so eine „soziale Durchmischung im Quartier“ zu erreichen. Neue Ansätze des sozialen Zusammenlebens sollten realisiert werden, wobei der Eigeninitiative und Selbsthilfe verstärkt Bedeutung zukommen sollte (Forum Vauban e.V. 1995).

Fakten/ Befunde

Die Akademikerdichte in Vauban ist sehr hoch. Menschen mit Migrationshintergrund gibt es kaum (Schäfer 2009).

In Vauban ist der Ausländeranteil mit 10,7% niedriger als die gesamtstädtische Quote von 12,1%. Anders sieht es bei den Bewohner/innen des Studentenwerks aus, über ein Fünftel (22,7%) haben eine nichtdeutsche Staatsangehörigkeit. In der S.U.S.I liegt die Ausländerquote bei 6,7% (Stadt Freiburg 2005a).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Das Ziel „soziale Durchmischung im Quartier“ konnte laut interviewten Schlüsselpersonen nicht erreicht werden. Die Bevölkerung besteht nach Aussage der Schlüsselpersonen hauptsächlich aus Akademikern. Als Grund wird hierfür der hohe Anteil an Eigentum genannt. Um dies zu vermeiden hätte man mehr günstigen Mietwohnungsbau realisieren und genossenschaftliches Wohnen stärker fördern müssen. Außerdem besitzt Vauban einen geringen Ausländeranteil. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 1: „Um eine größere soziale Vielfalt im Quartier zu erreichen, hätte mehr sozialer Wohnungsbau und ein höherer Mietanteil realisiert werden müssen.“

SPG 24: „Ich persönlich möchte nicht in Vauban leben – zu viel Akademiker, zu viel Neunkluge, zu viel Grüne. Das Konzept ist toll aber die Bevölkerungszusammensetzung ist zu einseitig.“

SPG 14: „Eine soziale Mischung gibt es nicht, da fast alles Eigentum ist und das automatisch

zur Selektion führt.“

SPG 1: „Es leben viele alte Eltern mit kleinen Kindern in Vauban, was daran liegen mag, dass es einen hohen Anteil an Akademikern und Eigenheimen gibt, die erst mal finanziert werden müssen.“

SPG 9: „Soziale Durchmischung wurde nicht erreicht. Es gibt nur 11% Migranten.“

SPG 18: „Seitens der Bewohner gab es den Wunsch nach mehr Durchmischung. Dies wurde nicht erreicht, da die Stadt die Grundstückspreise festgelegt hat. „Wir sind ein ziemlich elitärer Haufen hier. Bei der GENOVA existiert noch eine Verhältnismäßig gute soziale Durchmischung, da man versucht die Mieten so niedrig wie möglich zu halten. Dies funktioniert nur, da es der GENOVA mittlerweile finanziell recht gut geht.“

SPG 24: „Vauban ist von der Bevölkerungsstruktur monostrukturiert.“

Im Gegensatz dazu wird in einem Schlüsselpersonengespräch von einer Vielfalt der Bewohner gesprochen.

SPG 2: „Vauban hat eine vielfältige Bewohnerstruktur.“

Einige der Befragten äußerten, dass Vauban in „Inseln“, bestehend aus dem Studentendorf, der S.U.S.I und dem restlichen Wohngebiet, aufgeteilt sei. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 26: „Der größte Bezug der Studenten herrscht zur S.U.S.I, die sehr offen ist und einen ähnlichen Lebensstil hat. Die Nachbarschaft wird z.B. durch den Besuch der S.U.S.I-Bewohner in der Studentenbar gepflegt. Aber dieser Kontakt ist auch nicht eng. Zum restlichen Quartier gibt es keinen Kontakt. Das Studentendorf hat eine Insellage innerhalb des Quartiers und eher einen starken Bezug zur Innenstadt. Man sieht sich als Randgruppe im Familienstadtteil. Dies äußert sich auch dadurch, dass viele Studenten den Straßenhaltepunkt Peter-Thumb-Str. nutzen und nicht den Paula-Modersohn-Platz. Dadurch kommen viele Studenten in Ihrem Alltag gar nicht mit dem Quartier in Berührung. Sogar die Stadtteil-Zeitung „Vauban actuel“ wird nicht im Studentendorf verteilt.“

SPG 13: „In Vauban gibt es viele unterschiedliche Lebenswelten.“

Fazit

Eine soziale Durchmischung konnte in Vauban nicht erreicht werden. Schlüsselpersonen äußerten, dass die meisten Bewohner Akademiker seien und es kaum Ausländer in Vauban gebe. Es wurde von parallel existierenden Inseln im Quartier berichtet, wie das Studentendorf, die S.U.S.I und das restliche Vauban. Die Bevölkerungsschicht ist sozial homogen.

Infrastruktur für Familien

Ziel „familien- und kinderfreundliche Infrastruktur“

Ein weiteres Ziel der Stadt Freiburg (Stadt Freiburg 1994) und des Forum Vaubans (Forum Vauban e.V. 1995) war es, eine „familien- und kinderfreundliche Infrastruktur“ zu schaffen.

Fakten/ Befunde

Die Infrastruktur in Vauban umfasst eine Grundschule inklusive mehrerer Betreuungseinrichtungen und einer Begegnungsstätte für Kinder, mehrere Kindergärten und Kitas. Auf eine kinderfreundliche Gestaltung der Grünspangen wurde Wert gelegt (Städtische Arbeitsgruppe Vauban 1994).

Befunde Schlüsselpersonengespräche

Die befragten Schlüsselpersonen berichteten, dass Vauban eine sehr familien- und kinderfreundliche Infrastruktur besitzt. Besonders die kurzen Wege zu den Infrastruktureinrichtungen werden sehr geschätzt. Dadurch können viele Kinder den Schulweg oder Weg zum Kindergarten alleine machen. Ebenfalls wurde häufig erwähnt, dass es für eine Familie mit Kindern attraktiv war nach Vauban zu ziehen, da die Stadt günstige Darlehen an Familien vergab. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 18: „In Vauban gibt es viel Freiheiten und Raum für Kinder.“

SPG 11: „Das Quartier Vauban ist ein Paradies für Kinder. Das Besondere ist die Familien- und Kinderfreundlichkeit.“

SPG 14: „Vauban ist ein junger und familiengerechter Stadtteil.“

SPG 20: „Vauban ist ein Familienviertel. Für mich als Mutter war es ein großer Fortschritt, hierher zu ziehen. Das Kind konnte früh ohne Eltern draußen spielen und sich frei im Viertel bewegen. In Vauban gibt es Dreijährige, die mit ihren Rucksäcken alleine in den Kindergarten gehen!“

Fazit:

Durch die Nähe zu diversen Infrastruktureinrichtungen für Familien und Kinder, ist Vauban zu einem familienfreundlichen Quartier geworden. Ebenfalls wurde häufig erwähnt, dass es für eine Familie mit Kindern attraktiv war nach Vauban zu ziehen, da die Stadt günstige Darlehen an Familien vergab.

Nachbarschaften

Ziel „Überschaubare Nachbarschaften“

Besonderen Wert wurde seitens der Stadt auf die Planung überschaubarer Nachbarschaften gelegt. Dies sollte durch einen Wohnungsbau in überwiegend verdichteter Geschossbauweise, sowie ein differenziert zoniertes Freiraumkonzept erreicht werden (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Bei der Planung der Gebäude wurde auf eine Gliederung in private Räume, halböffentliche Räume und öffentliche Räume geachtet, um verschiedene Privatsphären und Begegnungsräume zu schaffen. Diese bestehen aus privaten (Balkon, private Gärten), halböffentlichen (Vorgartenzone) und großzügig angelegten öffentlichen Bereichen (Straßenraum, Grünspangen) (Sperling 2013).

Vor und während der Bauzeit wurden unterschiedliche Infoveranstaltungen angeboten, sodass viele Bauwillige bereits im Vorfeld Kontakte knüpften. Insbesondere spätere Bewohner von gemeinschaftlichen Bauprojekten konnten sich während des Planungsprozesses intensiv kennen lernen (Sperling 2013).

Durch das Stadtteilmagazin „Vauban actuel“ werden die Bewohner über Aktivitäten und Beteiligungsmöglichkeiten im Quartier informiert (Sperling 2013).

Erkenntnisse aus der Straßenbefragung

Innerhalb der studentischen Straßenbefragung antworteten auf die Frage: „Was gefällt Ihnen besonders an diesem Stadtteil?“ 11,3% von 100 befragten Personen „die gute Nachbarschaft“ (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a).

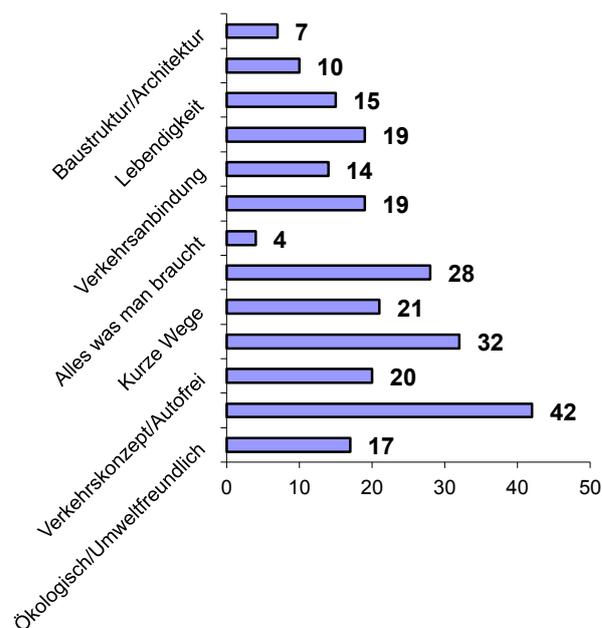


Abb. 11: Straßenbefragung: Was gefällt Ihnen besonders an diesem Stadtteil?

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Die Aussagen der Schlüsselpersonengespräche bestätigen, dass der Kontakt zu den anderen Bewohnern sehr eng ist. Besonders in den Baugruppen und Genossenschaften besteht ein gutes Miteinander der Bewohner. Durch ein hohes soziales Engagement können Angebote und Vorhaben realisiert werden, wie z.B. Stadtteilstiftung oder auch kleinere Bauvorhaben. Vereinzelt wurde angemerkt, dass vom ersten zum zweiten oder dritten Bauabschnitt kaum nachbarschaftliche Bezüge bestehen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „Die Nachbarschaften innerhalb der Baugemeinschaften funktionieren besonders gut aber in den anderen Teilen funktionieren diese nicht besser als in jedem anderen Stadtteil.“

SPG 18: „Die Nachbarschaften funktionieren im Vauban Viertel und vor allem bei der GENOVA ziemlich gut. Man passt aufeinander auf. Es gibt sehr viele Aktionen durch unterschiedlichste Gruppen.“

Als Gründe für gute Nachbarschaften werden von einigen Schlüsselpersonen gemeinschaftlich genutzte Bereiche, das Car-Sharing, die stellplatzfreien Straßenräume und die hohe Dichte genannt. Außerdem erzählte eine Schlüsselperson führte das Bestreben der Stadt in den Häuserzeilen Lücken zu vermeiden, bevor mit der Planung eines neuen Bauabschnitts begonnen wurde, schon frühzeitig zu einer Dichte die Nachbarschaften entstehen ließ. Durch die frühzeitige gemeinschaftliche Planung lernten sich viele Baugruppenbewohner bereits vor Baubeginn kennen.

SPG 1: „Gute Nachbarschaften werden gefördert durch Car-Sharing, Räume des Haus 037, welche die Bewohner anmieten können und durch Gastzimmer z.B. in den Kleehäusern für dessen Besuch.“

SPG 11: „Gut war auch, dass die Stadtplanung bestrebt war, in den Häuserzeilen Lücken zu vermeiden. Die Bauabschnitte/Zeilen wurden erst aufgefüllt, bevor mit der Planung im neuem Bauabschnitt begonnen wurde. Käufer von Grundstücken mussten spätestens nach 2 Jahren mit dem Bau beginnen; das war im Kaufvertrag festgelegt worden. So konnten Kleinquartiere und nachbarschaftliche Bezüge in ihnen wachsen.“

SPG 26: „Meine Baugruppe besteht aus 14 Haushalten, die sich vor der Planung schon kannten. Wir haben einen Gemeinschaftsgarten in unserer Mitte, es ist eine lebendige Gemeinschaft, ohne dass man vereinnahmt wird. Das gibt es viel in Vauban.“

Erkenntnisse aus der Jugendbefragung:

In der Jugendbefragung wurde insgesamt 13 Jugendlichen die Frage gestellt:

„Wie findest du die Nachbarschaft in Vauban?“, fünf Jugendliche mit „sehr gut“, vier Jugendliche mit „gut“, zwei Jugendliche mit „nicht gut“ und zwei Jugendliche mit „weiß nicht“ (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d).

Eine weitere Frage die gestellt wurde: „Mir persönlich gefällt in Vauban ganz besonders?“ Auf diese Frage antworteten drei der 13 Befragten „viele Bekannte, man kennt jeden“ (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d).

Durch die Gespräche mit den Jugendlichen und durch die Jugendbefragung konnte in Erfahrung gebracht werden, dass die meisten der befragten Jugendlichen die gute Nachbarschaft schätzen (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d).

Fazit

In Vauban gibt es eine besonders enge nachbarschaftliche Struktur. Dies liegt vor allem an den Baugruppen und Genossenschaftsprojekten, der hohen Dichte, den attraktiv gestalteten öffentlichen Flächen und dem großen sozialen Engagement der Bewohner.

Als Gründe für gute Nachbarschaften werden von einigen Schlüsselpersonen die frühe gemeinsame Planung, vor allem in den Baugruppen, gemeinschaftlich genutzte Bereiche, das Car-Sharing, die stellplatzfreien Straßenräume und die hohe Dichte genannt. Die Entwicklung der Bauabschnitte erfolgte stufenweise und der nächste Bauabschnitt wurde erst begonnen nach dem der vorherige weitestgehend vermarktet war. Dieses Prinzip führte zu einer frühzeitigen Dichte, die eine Nachbarschaft möglich machte.

Fazit Bevölkerung, Soziales

Der Anteil an privatem Wohnungsbaubestand in Freiburg beträgt 80%, dementsprechend ist der Einfluss der öffentlichen Hand auf die Miet- und Bodenpreise gering. In Vauban ist nur geringfügig sozial geförderter Wohnungsbau umgesetzt worden. Durch die kleinteilige Parzellierung der Grundstücke und den hohen Anteil an Baugruppen und Genossenschaften wurde zum damaligen Zeitpunkt kostengünstiges Bauen in Vauban ermöglicht. Mittlerweile ist die Nachfrage nach Wohnraum höher als das Angebot und zusätzlich sind schon einige der Sozialwohnungen aus der Mietpreisbindung gefallen, sodass heute nur noch wenige preiswerte Wohnungen in Vauban verfügbar sind.

Eine soziale Durchmischung konnte in Vauban nicht erreicht werden, vielmehr gibt es parallel existierende Inseln im Quartier wie das Studentendorf, die S.U.S.I und das restliche Vauban. Die Bevölkerungsschicht wird von den Befragten als sozial homogen eingestuft.

Durch die Nähe zu diversen Infrastruktureinrichtungen für Familien und Kinder, ist Vauban zu einem familienfreundlichen Quartier geworden.

Eine besonders enge nachbarschaftliche Struktur konnte, laut der Schlüsselpersonen, durch die vielen gemeinschaftlichen Bauprojekte, die hohe Dichte, die attraktiv gestalteten öffentlichen Flächen, inklusive des Straßenraums und das soziale Engagement der Bewohner entstehen.

3.4 Mobilität

Die Stadt Freiburg formulierte innerhalb der Zieldimension Mobilität die Ziele: „Verkehrsberuhigung“, „gute ÖPNV-Anbindung“, „Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs“ und „Auto- bzw. Stellplatzfreiheit“ (Stadt Freiburg 1994).

Eine Weiterentwicklung und Verschärfung der Ziele fand im Prozessverlauf durch das Forum Vauban statt (Forum Vauban 1996a).

Verkehrsberuhigung

Innerhalb des Zieles „Verkehrsberuhigung“ wurden die Teilziele: „Minimierung der Verkehrsflächen“, „Festlegung des Quartiers als Tempo 30 Zone“, „Ausweisung von Spiel-

und Wohnstraßen“, „Minimierung des motorisierten Individualverkehrs“ und „Straßen als Aufenthalts- und lebendige Kommunikationsräume“ definiert.

Ziel „Minimierung der Verkehrsflächen“

Als erstes Teilziel wird die Minimierung der Verkehrsflächen (Stadt Freiburg 1994) behandelt.

Fakten/ Befunde

Die Straßenquerschnitte orientieren sich an den für die Rettungsfahrzeuge benötigten minimalen Querschnittsmaßen. In den stellplatzfreien Bereichen im ersten und zweiten Bauabschnitt wurde eine Fahrbahnbreite von 4 m, anstelle der regulären Breite von 6 m, umgesetzt. Durch das Anlegen von 1,5 m breiten Randstreifen, die rechtlich zum Straßenraum gehören aber als Vorgartenzone mitgenutzt werden, konnte zusätzlich die Fahrbahnbreite minimiert werden (Delleske 2013c). (Abb.12)

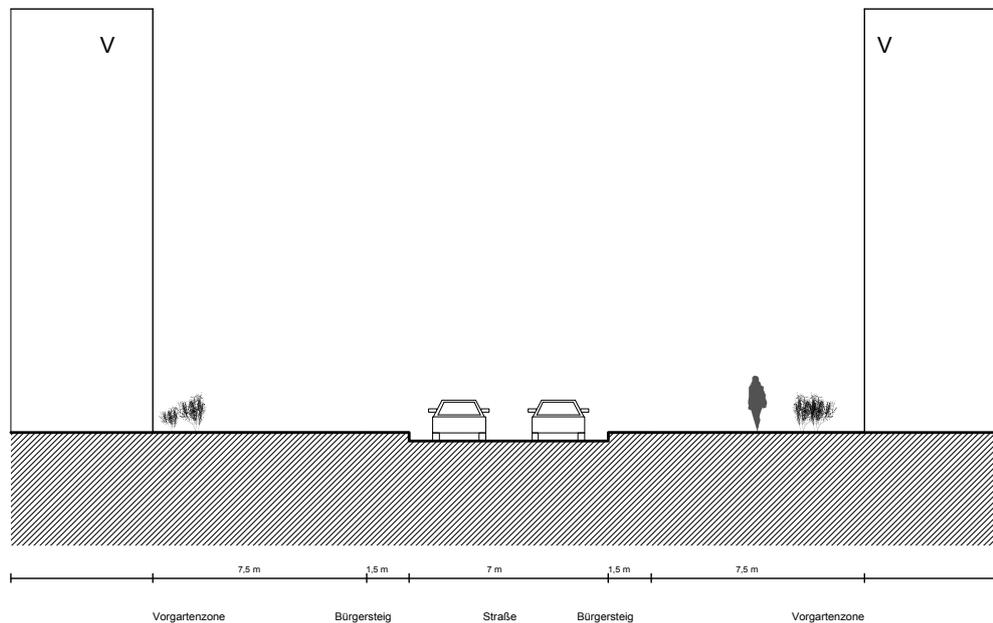


Abb. 12: Straßenquerschnitt Astrid Lindgren Straße, 2. Bauabschnitt

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In einem der Schlüsselpersonengespräche wurde beschrieben, dass durch die Stadt Freiburg in den 1,5 m breiten Randstreifen Bäume angepflanzt wurden und sie die Pflege der Bäume übernimmt. Die Bewohner konnten die Randstreifen zusammen mit ihren Vorgärten gestalten und übernehmen den Unterhalt dieser Bereiche. Durch diese Maßnahme werden die Randstreifen, die rechtlich zum Straßenraum gehören als Vorgartenzone und nicht als Fahrbahn wahrgenommen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 3: „ Die Bäume im Straßenraum der Wohnhenkel werden von der Stadt gepflegt. Für Bepflanzungen darunter sorgen die Bewohner. Dass diese eigentlich gar nicht zum Vorgarten gehören, ist kaum noch zu erkennen. Dadurch erscheint der Straßenraum oder die Fahrbahn viel schmaler.“

Fazit

In Vauban wurden die gesetzlich minimal notwendigen Straßenquerschnittsmaße realisiert. Zusätzlich konnten die Querschnittsmaße in den stellplatzfreien Wohnhenkeln durch das Anlegen von Randstreifen in den Vorgartenzonen, die rechtlich zum Straßenraum gehören, optisch verkleinert werden.

Ziel „Festlegung des Quartiers als Tempo 30 Zone“

Ein weiteres Teilziel der Stadt Freiburg zur Verkehrsberuhigung war die „Festlegung des Quartiers als Tempo 30 Zone“ (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Dem Verkehrskonzept der Stadt Freiburg ist zu entnehmen, dass sich mit Ausnahme der Merzhauser Straße und der Wiesentalstraße, auf denen Tempo 50 zugelassen sind, im Quartier nur Tempo 30 Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Spielstraßen und Rad- und Fußgängerwege befinden (Stadt Freiburg 2011c).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In einem Schlüsselpersonengespräch wurden das nicht Einhalten von Tempolimits und störende Durchgangsverkehre auf der Vaubanallee als Probleme genannt. Durch das Setzen von Pollern und der verbesserten Sichtbarkeit von Straßenschildern wurden die Durchgangsverkehre bereits eingeschränkt. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 13: „Es gibt Raser auf der Vaubanallee. Das ist ein Problem.“

SPG 13: „Zur Verkehrsberuhigung wurden auf Anfrage des Stadtteilvereins Poller auf der Vaubanallee gesetzt und die Sichtbarkeit von Straßenschildern verbessert.“

Fazit

Im Quartier Vauban ist nur auf den übergeordneten Straßen, am Rande des Quartiers, eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig. In allen anderen Straßen ist die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder sogar Schrittgeschwindigkeit einzuhalten. Die tatsächliche Einhaltung der maximalen Geschwindigkeiten ist jedoch abhängig von den Autofahrern in Vauban. Im Nachhinein wurden zur besseren Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen bereits Poller platziert um Durchgangsverkehre zu minimieren.

Ziel „Ausweisung von Spiel- und Wohnstraßen“**Fakten/ Befunde**

Alle an die Vaubanallee gekoppelten Wohnhenkel und die Straßen im Bereich zwischen der Vaubanallee und der Lise-Meitner-Straße sind als verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Spiel- oder Wohnstraßen ausgewiesen (LUZ 1995).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Die Qualität der Spiel- und Wohnstraßen wurde in fast allen Schlüsselpersonengesprächen thematisiert. Vor allem die Kinder im Quartier nutzen diese zum regelmäßigen Spielen. Die Sicherheit und Ruhe dieser Bereiche wird oft als Besonders und positiv erwähnt. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 26.: *„Es ist ruhig. Dass die Kinder auf der Straße spielen können, ist toll.“*

SPG 11: *„Draußen auf der Straße ist das Spielen nicht gefährlich.“*

In einem Schlüsselpersonengespräch wird als Verbesserungsvorschlag für die Wohnstraßen der Einsatz von Rigolen oder Bächle genannt. Dadurch könnte das nicht rechtmäßige Parken in den stellplatzfreien Bereichen vermieden werden. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 12.: *„Die Wohnstraßen sind sehr gut gelungen. Gegebenenfalls wären statt Riolen Bächle wie in der Innenstadt besser, weil sie ein Parken unmöglich machen würden.“*

Des Weiteren wird in einem Schlüsselpersonengespräch angemerkt, dass Radfahrer in den verkehrsberuhigten Bereichen zu schnell fahren. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 9: *„Einige Radfahrer fahren in den verkehrsberuhigten Bereichen zu schnell.“*

Fazit

Die Straßen in den Innenbereichen zwischen den Haupterschließungsstraßen wurden als verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Spiel- und Wohnstraßen ausgeführt. Die Qualität dieser Bereiche wird durch die befragten Schlüsselpersonen sehr geschätzt und vor allem durch die Kinder in Anspruch genommen. Als Problem wird das schnelle Fahren der Radfahrer in den beruhigten Bereichen von einer Schlüsselperson angesprochen.

Ziel „Minimierung des motorisierten Individualverkehrs“ und „Entwicklung eines autoarmen Stadtteils“

Als weitere Teilziele zur Verkehrsberuhigung wurden durch die Stadt Freiburg die „Minimierung des motorisierten Individualverkehrs“ (Stadt Freiburg 1994) und durch das Forum Vauban die „Entwicklung eines autoarmen Stadtteils“ (Forum Vauban e.V. 1996a) definiert.

Fakten/ Befunde

Die Minimierung des motorisierten Individualverkehrs lässt sich an der Anzahl von Bewohnern mit Pkw ablesen. Der Anteil der Bewohner mit Pkw an der Gesamtbevölkerung 2011 liegt für den Stadtteil Vauban mit 17,5 % deutlich unter dem Anteil für die Gesamtstadt Freiburg mit 40 % (Stadt Freiburg 2011d).(Abb.7)

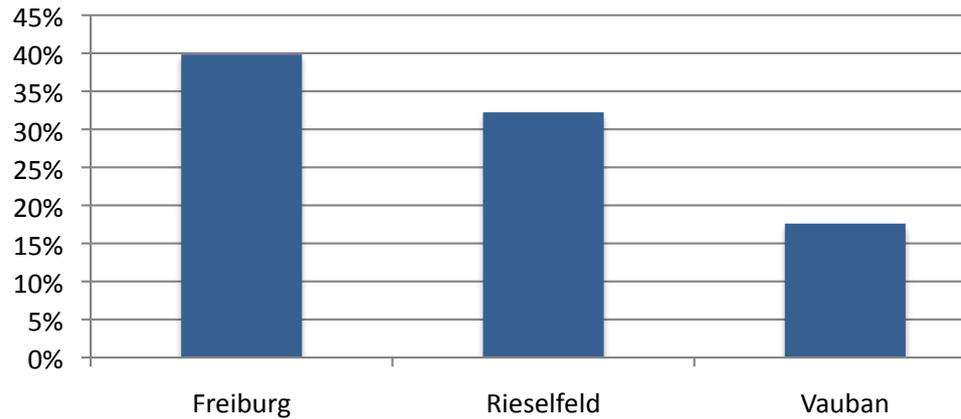


Abb. 13: Anteil der Bewohner mit PKW an der Gesamtbevölkerung 2011

2003 wurde durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. im Rahmen des Projektes „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Vauban“ eine Bewohnerbefragung durchgeführt, wobei der Modal Split des Weges zur Arbeit der Freiburger und der Vaubanbewohner analysiert wurde. Gesondert betrachtet wurden hierbei stellplatzfreie Bewohner mit und ohne Auto. Von den Befragten führen 37 % der Freiburger, 21,7 % der Vaubanbewohner mit Auto und keiner der Vaubanbewohner ohne Auto mit dem Auto zur Arbeit (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. 2003). (Abb.14)

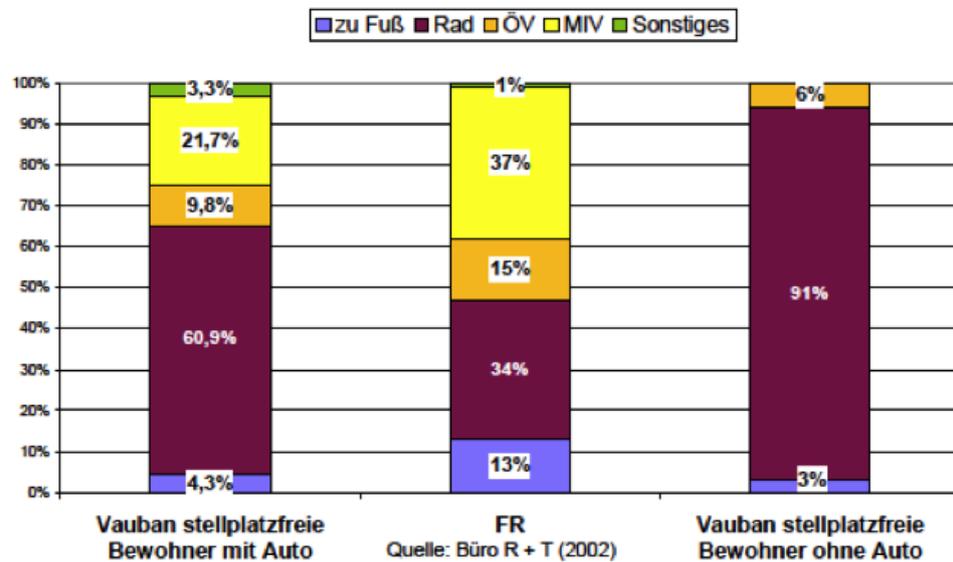


Abb. 14: Modal Split des Weges zur Arbeit der Freiburger und stellplatzfr. Vaubanbewohner mit und ohne Auto

Ebenfalls wurde innerhalb der Befragung die Verkehrsmittelnutzung von Freiburgern und Vaubanbewohnern abgefragt. Nur 9 % der Vaubanbewohner gaben an, das Auto zum Einkaufen zu nutzen, im Gegensatz zu 26 % der Freiburger (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. 2003). (Abb. 15)

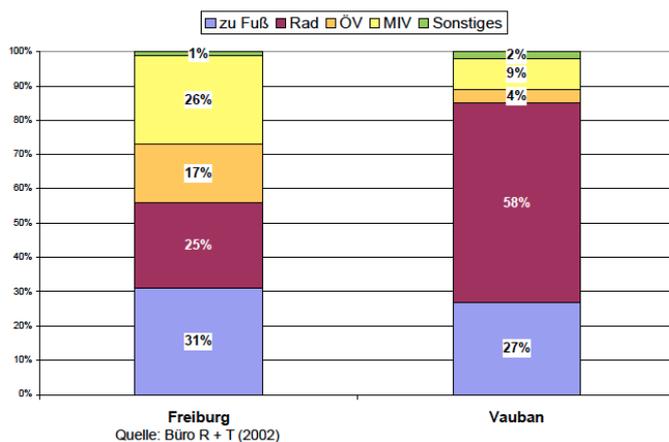


Abb. 15: Verkehrsmittelnutzung einkaufen

Ein weiteres Thema der Befragung war der Zeitpunkt der Abschaffung des eigenen Autos von den Bewohnern des Vauban-Quartiers. Hierzu gaben 57% der Befragten an, dass sie mit dem Einzug ins Quartier ihr Auto abgeschafft haben (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. 2003). (Abb.16)

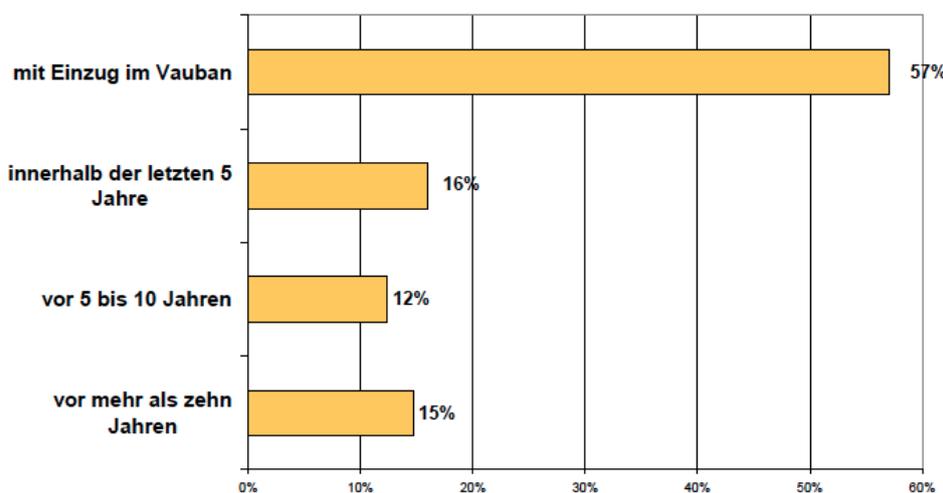


Abb. 16: Zeitpunkt der PKW Abschaffung

Die Wegeführung des Ziel- und Quellverkehrs, sowie der ÖPNV-Erschließung verläuft zu großen Teilen über die übergeordneten Straßen am Rande des Quartiers und die Haupteerschließungsstraße, der Vaubanallee. Die beiden Quartiersgaragen und der Parkplatz vom Studentenwerk befinden sich an der Merzhauser Straße bzw. der Marie-Curie-Straße und liegen somit am Rand der Wohnbauflächen. Durch diese Lage kann der Verkehr in den verkehrsberuhigten ersten zwei Bauabschnitten vermieden werden (Stadt Freiburg 2011c). Im dritten Bauabschnitt liegen die Tiefgaragenstellplätze ebenfalls in den Randbereichen allerdings müssen die Bewohner um dorthin zu gelangen die Vaubanallee und somit das gesamte Quartier queren. (Naturkonzept Freiburg im Breisgau 2013b).

Erkenntnisse der Straßenbefragung

Innerhalb der studentischen Straßenbefragung gaben auf die Frage „Wie bewegen Sie sich überwiegend im Alltag fort?“, 43 % der 100 Befragten das Fahrrad als überwiegend genutztes Fortbewegungsmittel an. 40% der Befragten nannten die S-Bahn oder den

Bus und 39% gaben an meist zu Fuß zu gehen. Das Auto wurde nur von 30% der Befragten als meist genutztes Fortbewegungsmittel angegeben. Mehrfachnennungen waren möglich (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a).

Die studentische Straßenbefragung kam zu dem Ergebnis, dass das Fahrrad für die Bewohner des Quartiers das am häufigsten genutzte Fortbewegungsmittel ist. Das Auto wurde nach den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem zu Fuß gehen als das am geringsten genutzte Fortbewegungsmittel angegeben (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a). (Abb.17)

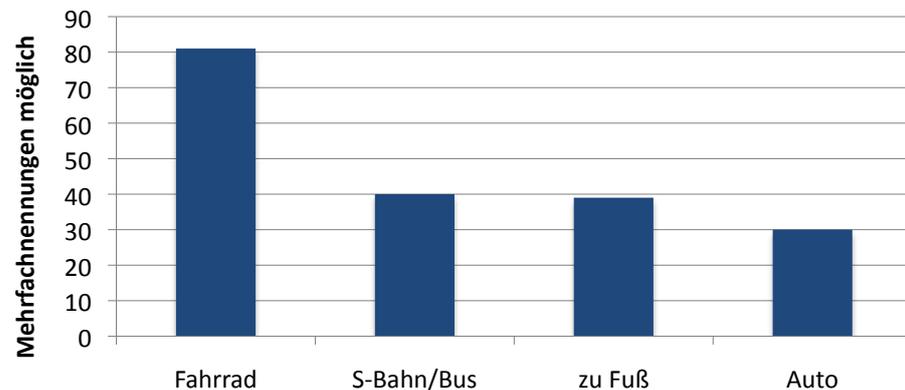


Abb. 17: Straßenbefragung: Wie bewegen Sie sich überwiegend im Alltag fort?

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Durch den Großteil der befragten Schlüsselpersonen wird eine Minimierung des motorisierten Individualverkehrs im Quartier als gelungen eingeschätzt. Die hohe Qualität des Quartiers wird auf die geringe Anzahl privater PKWs zurückgeführt. Im Vergleich mit anderen Quartieren wird das Verkehrskonzept in Vauban, von mehreren Schlüsselpersonen, als sehr fortschrittlich eingestuft. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 9: „Ein autoreduziertes Verkehrskonzept ist erreicht. Wenn ich in einer anderen Stadt bin, fühle ich mich um 20 Jahre zurückversetzt. Woanders ist es ja schwer, über die Straße zu kommen.“

SPG 1: „Das Ziel weniger oder kaum Autos im Quartier zu haben ist insgesamt gut gelungen. 100% autofrei ist es nicht aber für mich persönlich ist das Ziel voll erreicht worden.“

SPG 18: „Man kann ganz entspannt durch das Viertel spazieren. Hier ist es nicht so autodominiert.“

SPG 25: „Die autoreduzierten Straßen bringen eine hohe Qualität. Kinder können sich schon sehr früh selbständig durch das Quartier bewegen.“

SPG 1: „Das autoreduzierte Mobilitätskonzept wurde zwar nicht ganz erreicht aber zu 80% und ist aus meinen Augen trotzdem ein enormer Gewinn für das Quartier.“

Auch die überdurchschnittlich niedrige Anzahl von Bewohnern mit privatem PKW wird in einem Schlüsselpersonengespräch bestätigt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 24: „Es gibt hier viele Leute ohne Auto.“

Von einer Schlüsselperson wird die Erreichung einer Autoreduzierung auf die Wohnstraßen beschränkt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 12: „Das Quartier ist autoreduziert in den reinen Wohnbereichen.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wird angemerkt, dass es in Vauban auch viele Bewohner gibt, die nicht zufrieden mit der Autoreduzierung im Quartier sind und denen das Verkehrskonzept nicht weit genug geht (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 14: „Eine Verkehrsreduzierung in Vauban ist deutlich erreicht. Aber vielen Bewohnern geht das autoreduzierte Konzept nicht weit genug.“

Zur Änderung des Nutzerverhaltens oder sogar einer Abschaffung des privaten PKWs, beim Einzug ins Quartier, wurden von den Schlüsselpersonen unterschiedliche Erfahrungen mitgeteilt. Einige der Bewohner nutzten schon vor dem Einzug ins Vauban bevorzugt das Fahrrad oder den ÖPNV. Es gibt jedoch auch mehrere Schlüsselpersonen, die uns von einer Autoabschaffung beim Einzug ins Quartier oder nach einer gewissen Zeit berichteten. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 26: „Ich bin schon immer viel mit dem Rad oder dem ÖPNV gefahren. Mein Autogebrauch hat sich, mit dem Einzug ins Vauban, eigentlich nicht verändert.“

SPG 25: „Seit dem wir in Vauban leben fahren wir weniger Wege mit dem Auto als vorher.“

SPG 12: „Ich selber hatte bei dem Zuzug in das Quartier noch ein Auto habe dann aber auf das Auto verzichtet, weil ich es nicht mehr benötige.“

Einmal wurde die veränderte Relevanz des Autos bei Jugendlichen im Quartier angesprochen (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 9: „Auch bei Jugendlichen in Vauban ist das Auto nicht mehr so relevant.“

In einigen Schlüsselpersonengesprächen wird Car Sharing als gut funktionierende Alternative zum eigenen PKW angegeben, die durch viele Bewohner genutzt wird. Laut einer Schlüsselperson gibt es momentan 20 Car Sharing-Fahrzeuge von zwei Anbietern im Quartier und 430 Haushalte leben ohne eigenes Auto in Vauban. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 24: „Das Car Sharing wird gut angenommen.“

SPG 18: „In der GENOVA leben 36 Haushalte und nur ein Haushalt besitzt noch ein eigenes Auto. Car Sharing wird durch die Bewohner gut genutzt.“

SPG 14: „Im Quartier gibt es circa 20 Car Sharing-Fahrzeuge von zwei verschiedenen Anbietern 430 Haushalte haben kein eigenes Auto Die Car Sharing-Fahrzeuge werden gut genutzt.“

Als Problem beim Car Sharing im Quartier wird in zwei Schlüsselpersonengesprächen das Fehlen von offiziellen Car Sharing Parkplätzen angesprochen. Die Car Sharing Organisation wird aus diesem Grund bisher gezwungen, die Fahrzeuge inoffiziell im Quartier abzustellen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „ Car Sharing-Plätze gibt es teilweise in Garagen, teilweise auf Besucher-Stellplätzen. Auf den Besucherstellplätzen sind sie nicht offiziell ausgewiesen, Car Sharing-Autos stehen dort schwarz und erhalten hin und wieder ein Knöllchen, was dann die Car Sharing Organisation übernimmt.“

SPG 9: „Wunsch des Stadtteilverein ist es offizielle Car Sharing-Parkplätze an der Vaubanallee festzulegen. Dafür müsste laut Stadt der B-Plan geändert werden. Das ist bis heute nicht geschehen. Nun parken die Car Sharing-Autos dort inoffiziell und nehmen Knöllchen in Kauf, die sie hin und wieder bekommen.“

Als störend und unnötig wird von einigen Schlüsselpersonen die Auslieferung von vielen einzelnen Paketlieferungen durch unterschiedliche Paketlieferanten, innerhalb der verkehrsberuhigten Bereiche, empfunden. Als Lösung würde man sich eine zentrale Paketannahmestation wünschen. Für die weitere Verteilung der Lieferungen könnte man sich z.B. einen ehrenamtlichen Fahrdienst vorstellen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 13: „Der Postwagen fährt heute täglich durchs Quartier, um Pakete auszuliefern. Eine echt neue Idee ist die Einrichtung eines Paketpoints, wo alle Pakete von der Post abgeliefert und von den BewohnerInnen abgeholt werden oder durch einen möglicherweise ehrenamtlichen Fahrdienst weiterverteilt werden.“

SPG 25: „Was fehlt ist eine »Feinverteilung« – etwa, dass nur noch bis zum Paula-Moderohn-Platz von außen angeliefert wird und von dort intern weiterverteilt wird...“

Erkenntnisse der Jugendbefragung

In der Jugendbefragung gaben auf die Frage „Hast Du/ haben Deine Eltern ein eigenes Auto“, 7 der 8 in Vauban lebenden Jugendlichen an, mit ihren Familien Zugriff auf eine Auto zu haben. Fünf Haushalte verfügen über eine eigenes Auto, ein Haushalt nutzt einen Geschäftswagen und ein Haushalt teilt sich das Auto mit dem Nachbarn. Nur ein Haushalt verfügt über kein Auto. Von den Jugendlichen, die nicht in Vauban wohnen, verfügen alle Haushalte über einen eigenen PKW. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d)

Fazit

Den aufgeführten statistischen Daten und Untersuchungen ist zu entnehmen, dass eine Minimierung des motorisierten Individualverkehrs in Vauban umgesetzt werden konnte. Dieser Meinung sind auch die meisten der befragten Schlüsselpersonen. Es gibt, laut der geführten Schlüsselpersonengespräche, jedoch auch Bewohner, denen die erreichte Autoreduzierung nicht weit genug geht. Zur Änderung des Nutzerverhaltens werden in den Schlüsselpersonengesprächen unterschiedliche Erfahrungen mitgeteilt. Einige Personen berichteten, dass sie schon vor dem Einzug ins Vauban selten ein Auto nutzten, andere hingegen sprachen von einer Autoabschaffung in Vauban. Die Nutzung von Car-Sharing Fahrzeugen wird als Alternative zum eigenen Auto gut von den Bewohnern angenommen, jedoch kritisieren einige der Befragten, dass es keine offiziellen Car Sharing Parkplätze im Quartier gibt.

Ziel „Straßen als Aufenthalts- und lebendige Kommunikationsräume“

Ein weiteres Teilziel der Stadt Freiburg war die Realisierung von „Straßen als Aufenthalts- und lebendige Kommunikationsräume“ (Stadt Freiburg 1994)

Fakten/ Befunde

Die Aufenthaltsqualität in den Wohnstraßen dominiert über die Verkehrsfunktion. Anstelle von klar definierten Vorder- und Rückseiten der Häuser gibt es, zwei gleichermaßen erlebbare Vorderseiten. Dies äußert sich z.B. darin, dass nicht nur die Kinder sich den Raum als Spielfläche angeeignet haben, sondern sich auch Erwachsene häufig auf der Straßenseite ihres Hauses niederlassen (Delleske 2013c). Dies gilt insbesondere für die ersten zwei Bauabschnitte.

Erkenntnisse der Straßenbefragung

Bei der, durch die Studenten, ausgeführten Straßenbefragung antwortet auf die Frage: „Wurde das Ziel, Straßen mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, erreicht?“ von 100 Befragten, 39 Personen mit „voll erreicht“ und 41 Personen mit „erreicht“.

Aus der Straßenbefragung geht hervor, dass von den 100 Befragten 80 das Ziel, Straßen mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, als erreicht einstufen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a)

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In den durchgeführten Schlüsselpersonengesprächen wurden mehrfach Straßenfeste oder das Beisammensein der Bewohner im Straßenraum erwähnt. Einige Aussagen gehen sogar so weit, den Straßenraum als Lebensraum zu benennen, der die Kommunikation unter den Bewohnern fördert. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 9: „Wir feiern gerne und häufig mit unseren Nachbarn. Manche dieser Feste werden geplant und finden in regelmäßiger Taktung statt aber auch das spontane Beisammensein spielt sich häufig im Straßenraum ab.“

SPG 12: „Für die Nachbarschaft ist auch die Straße ein Lebensraum. Sie trägt zur Gemeinschaftsbildung bei. Zum Feiern werden z.B. einfach ein paar Tische und Stühle auf die Straße gestellt.“

SPG 13: „Auf die Straße vor dem Haus wurde auch schon mal eine Tischtennisplatte aufgebaut.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde erwähnt, dass Bewohner in einem Wohnenkel zum besseren Aufenthalt im Straßenraum Straßenbänke in den Randstreifen platzierten (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 25: „Unser Wohnenkel hat entlang der Fahrbahn mehrere Bänke aufgebaut. Diese können durch alle genutzt werden und erhöhen unsere Aufenthaltsqualität.“

Die Aufenthaltsqualität der Vaubanallee und das Verweilen der Bewohner auf dieser wurden in mehreren Schlüsselpersonengesprächen gesondert erwähnt (Lehrstuhl für

Planungstheorie 2013e).

SPG 7: „Die Vaubanallee ist eine Flaniermeile.“

SPG 9: „Auf der Vaubanallee befinden sich vor allem im Bereich des Quartiersladens, des Bäckers und des Second-Hand-Ladens für Kinder wichtige Treffpunkte. Hier verweilen vor allem bei schönem Wetter viele Bewohner.“

SPG 13: „Am Quartiersladen trifft man immer irgendwen. Wir bleiben oft nach dem Einkaufen noch mit Freunden vor dem Laden stehen.“

Erkenntnisse der Jugendbefragung

In der Jugendbefragung antworteten auf die Frage „Wie findest Du die Aufenthaltsqualität in den Straßen?“, 4 der 13 befragten Jugendlichen mit „sehr gut“ und 7 mit „gut“. Nur eine Person bewertete die Aufenthaltsqualität mit „nicht gut“ und eine Person wusste auf die Frage keine Antwort.

Der Jugendbefragung ist zu entnehmen, dass die Aufenthaltsqualität in den Straßen von fast allen befragten Jugendlichen als positiv bewertet wird. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d)

Fazit

Die Aufenthaltsqualität der Straßenräume wurde sowohl durch die Mehrzahl der befragten Schlüsselpersonen als auch in der Straßen- und Jugendbefragung als sehr positiv bewertet. Die Aussagen bezogen sich jedoch vor allem auf die ersten zwei Bauabschnitte. Gesondert wurde in den Gesprächen die Aufenthaltsqualität der Vaubanallee beschrieben und durch eine Schlüsselperson sogar als „Flaniermeile“ bezeichnet.

Fazit Verkehrsberuhigung

Das Ziel der Verkehrsberuhigung wurde im gesamten Quartier erreicht, ist jedoch in den Bauabschnitten, durch die Stellplatzfreiheit der ersten zwei Bauabschnitte und den Verlauf des Ziel- und Quellverkehrs unterschiedlich stark ausgeprägt.

Eine Minimierung der Verkehrsflächen konnte durch die Begrenzung der Straßen, auf die gesetzlich minimal notwendigen Straßenquerschnittsmaße, realisiert werden. In den stellplatzfreien Wohnhenkeln konnte eine zusätzliche Minimierung durch das Anlegen von Randstreifen in den Vorgartenzonen, erreicht werden.

Im Quartier Vauban ist nur auf den übergeordneten Straßen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig. Die Straßen in den Innenbereichen wurden als verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Spiel- und Wohnstraßen ausgeführt. Die Qualität dieser Bereich wird durch die befragten Schlüsselpersonen sehr geschätzt.

Den aufgeführten statistischen Daten und Untersuchungen ist zu entnehmen, dass eine Minimierung des motorisierten Individualverkehrs in Vauban umgesetzt werden konnte. Dieser Meinung sind auch die meisten der befragten Schlüsselpersonen. Es gibt, laut der geführten Gespräche, jedoch auch Bewohner, denen die erreichte Autoreduzierung nicht weit genug geht. Eine Änderung des Nutzerverhaltens, mit dem Einzug ins Vauban wird nur teilweise in den Schlüsselpersonengesprächen bestätigt. Das Angebot von Car-Sharing Fahrzeugen wird als Alternative zum eigenen PKW gut von den Bewohnern angenommen, jedoch kritisieren einige der Befragten, dass es keine offiziellen Car Sha-

ring Parkplätze im Quartier gibt.

Die Aufenthaltsqualität der Straßenräume wurde sowohl durch die Mehrzahl der befragten Schlüsselpersonen als auch in der Straßen- und Jugendbefragung als sehr positiv bewertet. Die Aussagen bezogen sich jedoch vor allem auf die ersten zwei Bauabschnitte und die Vaubanallee.

ÖPNV- Anbindung

Ziel „gute ÖPNV-Anbindung“ (Stadt Freiburg)

Die Stadt Freiburg legte vor der Entwicklung von Vauban fest, dass das zusätzlich entstehende Verkehrsaufkommen „hauptsächlich auf die öffentlichen Verkehrsmittel“ gelenkt werden sollte. Eine „Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel“ sollte durch den geplanten Stadtbahnanschluss erfolgen (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Der Stadtteil wird zurzeit durch vier Buslinien erschlossen. Diese binden den Stadtteil an das Zentrum von Freiburg, das Hexental, den Stadtteil Ehrenkirchen, den Stadtteil St. Georgen und den Endhaltestellen der Stadtbahnlinien 5 und 7 an.

Die Stadtbahnlinie 3 war bereits Bestandteil der Wettbewerbsauslobung und wurde 2006 mit einem Verlauf zentral durch das Quartier und drei Haltepunkten im Quartier realisiert. Das Stadtzentrum ist über die Linie 3 in zehn Minuten erreichbar (Stadt Freiburg 2008).

Eine gute Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen ist durch die geringen Abstände zu allen Bauabschnitten gegeben. Die Studierenden stellten durch das Platzieren von Radien fest, dass für viele Bewohner die Abstände zu den Stadtbahnhaltestellen geringer als die zu den Quartiersgaragen sind. (Abb. 18)

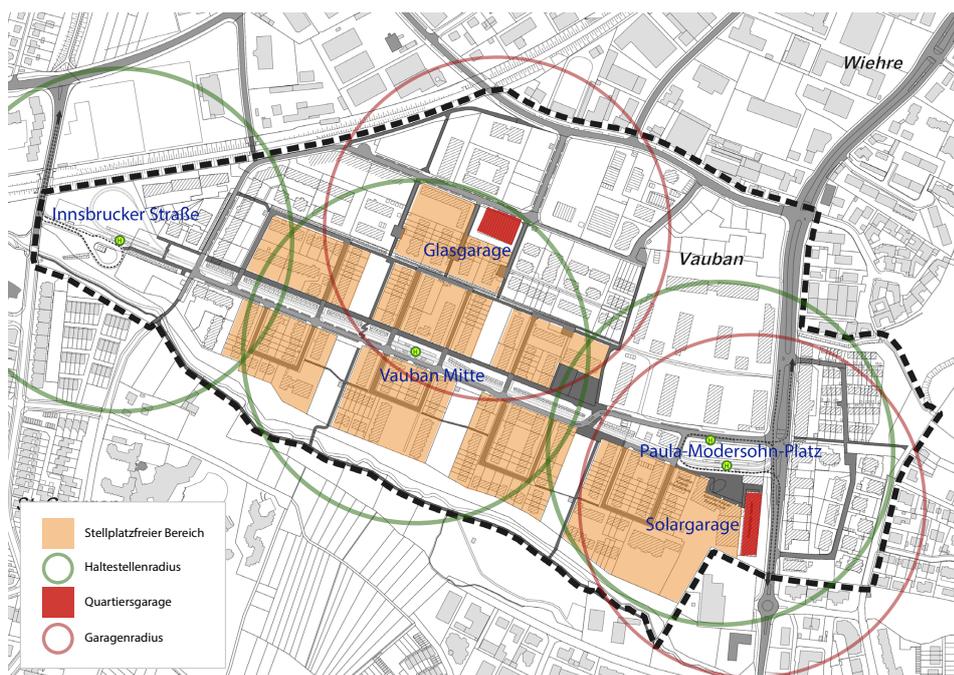


Abb. 18: Erreichbarkeit ÖPNV- Haltestellen und Quartiersgaragen

Die Bus-bzw. Stadtbahnlinien sind sehr unterschiedlich getaktet. In die Innenstadt fahren wochentags im 15 min. Takt und sonntags im 30 min. Takt ÖPNV-Linien.

Der Befund, dass im Quartier jeder zweite Bewohner eine Bahn-Card besitzt (Sperling 2013), ist ein weiterer Beweis für die regelmäßige Nutzung des ÖPNV durch die Bewohner.

Erkenntnisse aus der Straßenbefragung

Bei der, durch die Studenten, ausgeführten Straßenbefragung antworteten auf die Frage: „Wurde das Ziel, gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar zu sein, erreicht?“, 87% der 100 Befragten mit „voll erreicht“ und 8% mit „erreicht“.

Aus der Straßenbefragung geht hervor, dass 95% der Befragten das Ziel als voll erreicht einstufen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a) (Abb. 19)

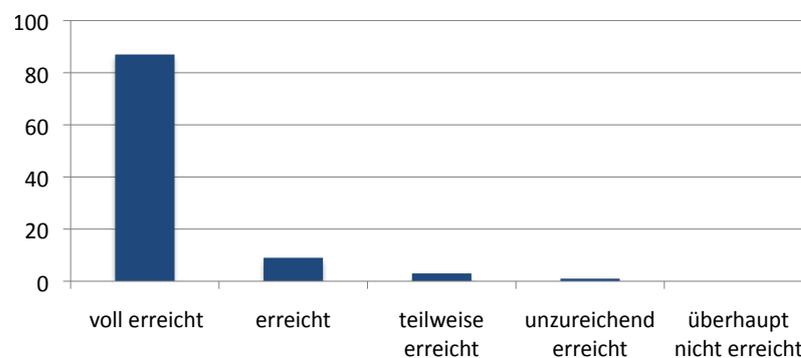


Abb. 19: Straßenbefragung: Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In den meisten der geführten Schlüsselpersonengespräche wurde die ÖPNV-Anbindung sehr positiv bewertet und als Basis für das Leben ohne Auto gesehen. Vor allem die gute Anbindung an den Hauptbahnhof wurde häufig als besondere Qualität bezeichnet. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 9: „Wir fahren alle viel mit der Straßenbahn. Der ÖPNV in Vauban ist super.“

SPG 11: „Die gute verkehrliche Anbindung macht das Leben für Familien ohne Auto möglich.“

SPG 13: „Die ÖPNV Anbindung ist sehr gut. Alles ist ohne Auto gut erreichbar.“

SPG 18: „Die Anbindung an den Hauptbahnhof funktioniert gut. Längere Strecken fahre ich deshalb nur mit der Bahn.“

In zwei Schlüsselpersonengesprächen wurde auf den Realisierungszeitpunkt der ÖPNV-Anbindung im Jahr 2006 in Vauban eingegangen und die Übergangszeit vor dem Bau der Stadtbahn bewertet. Eine Schlüsselperson empfand die Übergangszeit ohne Straßenbahn als sehr lange und problematisch. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 6: „Wichtig ist die Infrastruktur, wie den ÖPNV, von Anfang an mit zu planen. Die Straba wurde zwar erst 2006 in Betrieb genommen aber vorher verkehrten bereits Buslinien im Quartier.“

SPG 13: „Der ÖPNV ist seit dem Bau der Straßenbahn sehr gut. Es war aber ein Problem, dass die Bahn erst so spät gebaut wurde.“

In den Schlüsselpersonengesprächen wurde vereinzelt die Sorge angesprochen, dass sich in Zukunft durch eine geplante Änderung der Linienführung die ÖPNV-Anbindung verschlechtern könnte. Vor allem ein Verlust der direkten Anbindung an den Hauptbahnhof würde die Qualität des ÖPNV in Frage stellen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „Momentan funktioniert der ÖPNV gut aber bald soll eine neue Stadtbahnlinie über Rotteckring gebaut werden. Dadurch würden sich möglicherweise Linienführungen ändern und man käme nicht mehr ohne Umsteigen zum Bahnhof.“

SPG 1: „..... die Qualität des ÖPNV ist vielleicht in Frage gestellt, wenn es durch neue Stadtbahn-Führungen keine direkte Anbindung zum Bahnhof mehr gibt.“

Bei den Schlüsselpersonengesprächen gab es eine Aussage zur ÖPNV-Anbindung, die die Anbindung als nicht optimal beschreibt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 26: „Der ÖPNV ist umständlich. Die Straßenbahn fährt nicht auf direktem Wege sondern mit Umweg zum Bahnhof. Der Straßenbahntakt ist nachts nicht gut. Ab halb eins geht nichts mehr.“

Erkenntnisse aus der Jugendbefragung

In der Jugendbefragung gaben auf die Frage „Wie sind die öffentlichen Verkehrsmittel für Dich?“, sieben der 13 Befragten „sehr gut“ und fünf „gut“ an. Eine Person traf zu der Frage keine Aussage. Der Jugendbefragung ist zu entnehmen, dass bis auf eine Person, die zu der Frage keine Aussage trifft, alle befragten Jugendlichen mit dem ÖPNV zufrieden sind. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d)

Fazit

Das Ziel, eine gute ÖPNV-Anbindung zu schaffen, wurde durch den Großteil aller befragten Personen als gelungen bewertet. Die Analyse des ÖPNV-Systems kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass die Anbindung zufriedenstellend ist.

Der Realisierungszeitpunkt der Stadtbahn wurde in einem Schlüsselpersonengespräch als spät und die Übergangszeit als problematisch bezeichnet.

Vereinzelt wurde in den Schlüsselpersonengesprächen die Sorge angesprochen, dass sich in Zukunft, durch eine geplante Änderung der Linienführung die ÖPNV-Anbindung verschlechtern könnte. Vor allem ein Verlust der direkten Anbindung an den Hauptbahnhof würde die Qualität des ÖPNV in Frage stellen.

Fußgänger und Radverkehr

Die Stadt Freiburg legte vor der Entwicklung von Vauban fest, dass durch das Quartier, zusätzlich entstehende Verkehrsaufkommen, „hauptsächlich auf die öffentlichen Verkehrsmittel“ gelenkt werden sollte. Eine „Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel“ sollte durch den geplanten Stadtbahnanschluss erfolgen (Stadt Freiburg 1994).

Untersucht wurden die Teilziele „Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs im Quartier“ und „Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs mit der Umgebung“ (Stadt Freiburg 1994).

Ziel „Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs im Quartier“

Im ersten Teilziel „Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs“ (Stadt Freiburg 1994) wurde die Situation im Quartier untersucht.

Fakten/ Befunde

In Vauban wurde ein vom Straßenverkehr getrenntes Fuß- und Radwegenetz umgesetzt. Dies ist an den Fuß- und Radwegeverbindungen der einzelnen Wohnhenkel, in den verkehrsberuhigten Bereichen und an der Zonierung der Vaubanallee zu erkennen. Im Straßenquerschnitt der Vaubanallee lässt sich ablesen, dass dem Kfz-Verkehr ein vergleichsweise breiter Fuß- und Radweg gegenübersteht (Stadt Freiburg 2012f). (Abb. 20)

Das Quartier Vauban besitzt einen deutlich abweichenden Modal Split im Vergleich zu Freiburg. Die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich zu früher, in Abhängigkeit vom heutigen Autobesitz, wurde 2003 in einer Bewohnerbefragung durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. im Rahmen des Projektes „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban“ abgefragt. Hierbei wurde zwischen den stellplatzfreien und den konventionellen Gebieten, also denen mit Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück, unterschieden. 34% der Befragten im stellplatzfreien und 42% der Befragten im konventionellen Gebiet gaben an, häufiger als früher mit dem Fahrrad zu fahren (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. 2003).

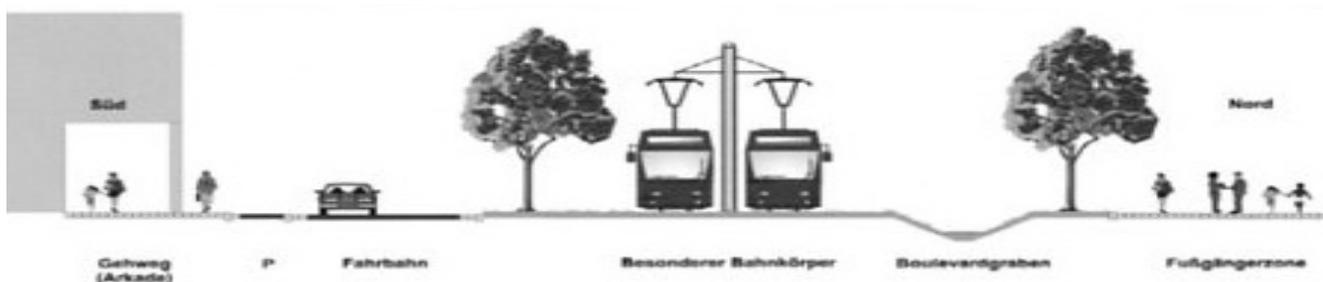


Abb. 20: Schnitt Vaubanallee

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Das Fahrradwegenetz im Quartier wurde in den geführten Schlüsselpersonengesprächen als durchweg gelungen beschrieben (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 24: „Vauban ist sehr fahrradtauglich.“

SPG 13: „In Vauban kann man sich optimal mit dem Fahrrad fortbewegen.“

SPG 22.: „Wir fahren alle viel Fahrrad oder Straßenbahn. Fahrradfahren in Vauban ist super.“

In drei der geführten Schlüsselpersonengespräche wurde die vorhandene Fahrradinfrastruktur für den ruhenden Verkehr thematisiert. Erwähnt wurde eine mangelnde Anzahl an Fahrradstellplätzen für Besucher im Quartier. Als Folge dessen blockieren oftmals Besucherfahräder die Bewohnerstellplätze. Inwieweit Fahrradtiefgaragen, Fahrradstellplätze oder die Erschließung dieser in die Planungen integriert wurden, war laut einem Schlüsselpersonengespräch abhängig vom Interesse der Bauherren, da es in Bezug hierauf keine baurechtlichen Vorgaben gab. Erwähnt wird in diesem Gespräch auch, dass besonders im dritten Bauabschnitt und in einigen öffentlichen Knotenpunkten Stellplätze für Fahrräder fehlen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14.: „Es werden mehr Fahrradstellplätze für Besucher gebraucht.“

SPG 12.: „Die Fahrradinfrastruktur, in Form von Stellflächen und die Erschließung dieser, wurde im Quartier unterschiedlich gut gelöst. Baurechtlich gab es hierzu keine Vorgaben. Vor allem einige private Bauherrenprojekte haben, aus eigenem Interesse, überdachte und offene Stellplatzflächen für Fahrräder und Anhänger oder Einfahrten zu Fahrradtiefgaragen in ihre Planungen integriert. Jedoch fällt besonders im 3. Bauabschnitt auf, dass Fahrräder häufig Bürgersteige blockieren. Auch in einigen öffentlichen Bereichen, wie den Haltestellen der Busse und der Straßenbahn oder der Glasgarage, fehlen Stellplätze für Fahrräder. Hinzu kommt, dass es keine Besucherstellplätze für Fahrräder gibt und deshalb Konflikte wegen Nutzung der privaten Stellplätze durch Besucher auftreten.“

SPG 13.: „Es nervt mich wirklich, wenn ich von der Arbeit komme und schon wieder alle Fahrradstellplätze unserer Baugemeinschaft mit irgendwelchen fremden Rädern vollgestellt sind. Manchmal ist sogar der ganze Eingangsbereich zugestellt.“

Eine unsichere Querungssituation für Schulkinder an der Grundschule wurde in einem Schlüsselpersoneninterview erwähnt. Diese wurde jedoch bereits verbessert. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 8.: „Die Buswendeschleife vor der Grundschule ist zu eng geplant worden. Eine Straßenquerung war insbesondere für Kinder schwierig und musste nachträglich angepasst werden.“

Erkenntnisse der Jugendbefragung

In der Jugendbefragung antworteten auf die Frage „Wie radfahrerfreundlich ist Vauban gestaltet?“, 7 der 13 Befragten mit „sehr gut“ und 6 mit „gut“. Der Jugendbefragung ist

zu entnehmen, dass alle befragten Jugendlichen Vauban als „radfahrerfreundlich“ beurteilen (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d).

Fazit

Das Ziel den Fußgänger- und Radverkehr im Quartier zu fördern wurde weitestgehend erreicht. Das Fahrrad ist für den Großteil der Bewohner das wichtigste Fortbewegungsmittel.

Mängel wie fehlende Fahrradinfrastrukturen für den ruhenden Verkehr wurden in einem Teil der Schlüsselpersonengespräche thematisiert. Hierzu wurden vor allem fehlende Flächen für Besucherfahrräder erwähnt. Dies gilt besonders für den dritten Bauabschnitt und für einige öffentliche Knotenpunkte. Inwieweit Fahrradtiefgaragen, Fahrradstellplätze oder die Erschließung dieser in die Planungen integriert wurden, war laut einer Schlüsselperson abhängig vom Interesse der Bauherren, da es in Bezug hierauf keine baurechtlichen Vorgaben gab.

Ziel „Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs mit der Umgebung“

Im zweiten Teilziel zur „Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs“ wurde der Fokus auf die Verknüpfung mit der Umgebung gelegt.

Fakten/ Befunde

Die Vernetzung mit der Umgebung wurde im Süden durch drei reine Fuß- und Radwegeverbindungen gelöst, die über den Dorfbach ins angrenzende Naherholungsgebiet führen. Im Nord- Westen wird das Quartier für Fußgänger und Radfahrer durch eine Unterführung der Bahntrasse zur Kursteiner Straße an die Umgebung angebunden. Die Anbindung im Westen verläuft über die Insbrucker Straße und ist neben den Fußgängern und Radfahrern auch für Taxen und Busse möglich. Im Norden und Osten gibt es drei Verknüpfungspunkte die auch für PKWs zulässig sind (Stadt Freiburg 2012f).

In der 2003 durchgeführten Befragung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt wurde der Modal Split des Weges zur Arbeit der Freiburger und der stellplatzfreien Vauban-Bewohner mit und ohne Auto abgefragt. Von den befragten Freiburgern gaben 34%, von den Vauban-Bewohnern mit Auto 60,9% und von den Vauban-Bewohnern ohne Auto 91% an, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Die Befragung kommt zu dem Ergebnis, dass das Fahrrad für Vauban-Bewohner das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist (Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrt e.V. 2003).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In einigen der geführten Schlüsselpersonengespräche wurde die Anbindung des Quartiers an die Innenstadt für Fahrradfahrer angesprochen und als schnell und praktisch beschrieben (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 11: „In die Stadt fahre ich fast immer mit dem Fahrrad. Das ist am praktischsten.“

SPG 13: „Zur Arbeit, in der Innenstadt, geht es am schnellsten und einfachsten mit dem Fahrrad.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde die Streckenführung in die Innenstadt bemängelt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 26: „... nur der Weg in die Stadt ist nicht toll.“

Erkenntnisse der Jugendbefragung

In der Jugendbefragung gaben auf die Frage „Wie bewegst Du Dich überwiegend in der Stadt?“, alle der 13 Befragten an, sich überwiegend mit dem Rad fortzubewegen. Zwei der 8 Befragten, die im Quartier wohnen, gaben an ebenfalls überwiegend zu Fuß zu gehen. Von den fünf Jugendlichen, die außerhalb des Quartiers wohnen, nutzen nur zwei überwiegend das Rad, die anderen gehen überwiegend zu Fuß (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d).

Die Jugendbefragung kam zu dem Ergebnis, dass das Fahrrad für alle Befragten das Hauptfortbewegungsmittel ist (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d).

Eine weitere Frage der Jugendbefragung lautete: „Wie ist Vauban aus Deiner Sicht mit dem Rad erreichbar?“. Auf die Frage antworteten 7 der 13 Befragten mit „sehr gut“ und 6 mit „gut“. Der Jugendbefragung ist zu entnehmen, dass alle befragten Jugendlichen Vauban mit dem Rad gut erreichbar finden (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d).

Fazit

Das Ziel den Fußgänger- und Radverkehr mit der Umgebung zu fördern wurde in den geführten Gesprächen unterschiedlich bewertet. Die Nähe zur Stadt spricht für das Fahrrad als grundsätzlich geeignetes Fortbewegungsmittel. Mängel wie unsichere Querungssituationen oder die fehlende Streckenqualität zur Innenstadt wurden in den geführten Gesprächen jedoch auch genannt.

Fazit Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs

Das ursprünglich gesetzte Ziel den Fußgänger- und Radverkehr im Quartier zu fördern wurde weitestgehend erreicht. Das Fahrrad ist derzeit für den Großteil der Bewohner das wichtigste Fortbewegungsmittel. Mängel wie fehlende Fahrradinfrastrukturen für den ruhenden Verkehr, insbesondere im 3. Bauabschnitt und an öffentlichen Knotenpunkten, wurden in einigen Schlüsselpersonengesprächen thematisiert.

Die angestrebte Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs mit der Umgebung wurde in den geführten Gesprächen unterschiedlich bewertet. Die Nähe zur Stadt wurde in den Gesprächen als grundsätzlich für das Fahrrad geeignet beschrieben, jedoch wurde auch auf Mängel wie unsichere Querungssituationen oder die fehlende Streckenqualität zur Innenstadt aufmerksam gemacht.

Wohnen ohne Auto

Ziele „stellplatz- bzw. autofreie Innenbereiche“ und „Bereiche für Wohnen ohne Auto“

Das Ziel der Auto- bzw. Stellplatzfreiheit wurde seitens des Forums Vauban und der Stadt Freiburg mit unterschiedlichen Schwerpunkten definiert. Das Forum formulierte als Ziel, in den Innenbereichen stellplatz- bzw. autofreie Bereiche zu planen (Forum Vauban e.V. 1996a). Die Stadt Freiburg gab an, dass Bereiche für „Wohnen ohne Auto“ gebildet werden könnten, „wenn sich dafür Nachfrage artikuliert“ (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

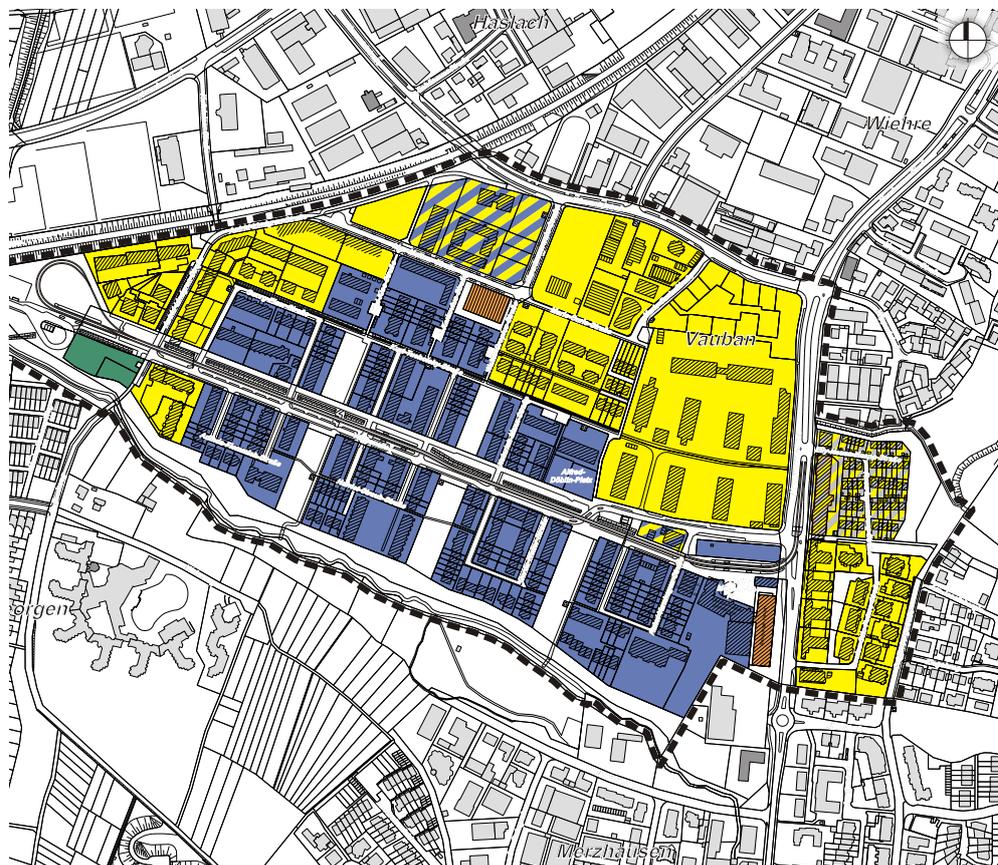
Im 1. und 2. Bauabschnitt wurden stellplatzfreie Bereiche in den Baufeldern entlang der Vaubanallee realisiert. Für den 3. Bauabschnitt wurden Tiefgaragen geplant, die direkt an die Wohnbauten gekoppelt sind. Durch die Gründung des Vereins für Autofreies Wohnen war eine Lösung der Stellplatzkosten von den Gebäudekosten möglich. Der im Normalfall zu erbringende Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück kann in Vauban durch den Erwerb eines Stellplatzes in einer Quartiersgarage oder durch den Beitritt in den Verein für autofreies Wohnen erbracht werden, welcher mit den Mitgliedsbeiträgen Reserveflächen für Stellplätze erwirbt. Durch die jährliche Bestätigung autofrei zu sein, ist eine spätere An- oder Abschaffung eines Autos noch möglich (Verein für autofreies Wohnen e.V. 2013). (Abb.21)



Privater Stellplatznachweis

Legende:

- Stellplatzfreie Grundstücke
- Stellplatznachweis für Gewerbe auf Grundstück möglich
- Stellplatznachweis auf Grundstück möglich
- Quartiersgaragen
- Solarsiedlung, freiwillig stellplatzfrei
- Sammelgarage
- Grundstück des Autofreiverein (Vorhaltefläche für dritte Quartiersgarage)



Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde eine Zufriedenheit mit dem umgesetzten Stellplatzfreikonzept ausgesprochen auch wenn dieses nicht zu 100% umgesetzt werden konnte (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 24: „Das Stellplatzfreikonzept konnte nicht zu 100% umgesetzt werden aber man ist zufrieden mit dem Ergebnis.“

Die durch das Stellplatzfreikonzept entstandenen Qualitäten wurden in vielen Schlüsselpersonengesprächen angesprochen und durch die Befragten sehr geschätzt. Hierzu wurden insbesondere das ruhige Wohnen, die hohe Aufenthaltsqualität und die Möglichkeit für Kinder auf der Straße zu spielen genannt. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14.: „Das Besondere am Quartier Vauban ist die Stellplatzfreiheit und spielende Kinder auf der Straße.“

SPG 12.: „Durch die Stellplatzfreiheit ist ein ruhiges Wohnen möglich.“

SPG 11.: „Durch die finanzielle Trennung in Autofrei und Stellplatzfrei, konnte eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht werden.“

In einigen Schlüsselpersonengesprächen werden die Besonderheiten und Möglichkeiten des Stellplatzfreikonzeptes erklärt. Eine Schlüsselperson erwähnte, dass zum heutigen Zeitpunkt 40% der Haushalte Mitglied im Autofrei Verein seien. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14.: „Das Prinzip wurde durchbrochen, so dass derjenige der kein Auto hat, keinen Stellplatz finanzieren muss.“

SPG 3: „Private Hauseigentümer sind für Dauer von jeweils einem Jahr von der Stellplatzpflicht befreit. Sie müssen die Befreiung stets erneuern. Jeder autofreie Haushalt ist Mitglied im Verein autofrei, zahlt dort einmalig x-Tausend Euro ein und hat einen virtuellen Stellplatz. Der Stellplatz kann am Rand vom Quartier bei Bedarf errichtet werden. Wenn ein Stellplatz gebraucht wird, also wenn ein Auto angeschafft wird, muss ein Stellplatz in einer der Quartiersgaragen gekauft werden. Die Kosten hierfür betragen 19:000 Euro. Dies gilt auch für private Car Sharing-Gemeinschaften.“

SPG 11: „Circa 40% der Familien sind heute Mitglied im Autofrei Verein.“

Die nicht einheitliche Umsetzung des Verkehrskonzeptes wird vielfach durch die befragten Schlüsselpersonen bedauert. Eine stärkere Unterstützung beim Stellplatzfreikonzept durch die Verwaltung wäre für einige der Befragten wünschenswert gewesen. Laut

einiger Schlüsselpersonen hat die Verwaltung nicht an das Konzept geglaubt und gegen die Umsetzung gearbeitet. Als ein Grund für die Erweiterung der ursprünglich geplanten stellplatzfreien Bereiche auf den zweiten Bauabschnitt, wurde in einem Schlüsselpersonengespräch die überdimensionierte erste Quartiersgarage genannt. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „Da die Stadt nicht an das Stellplatzfrei-Konzept geglaubt hat, wurden die zwei Parkgaragen bereits für den ersten Bauabschnitt geplant und realisiert. Diese waren extrem überdimensioniert und wurden nicht gebraucht. Erst mit dem 2. Bauabschnitt wurden die Parkgaragen des erster Bauabschnittes ausgelastet.“

SPG 14.: „Der wichtigster Punkt und die Grundlage für das Gesamtkonzept ist die Stellplatzfreiheit. Das Ziel wurde nicht erreicht. Das Modell verwässert in den späteren Bauabschnitten.“

SPG 15: „ Das Verkehrskonzept sollte aus einem Guss sein: gleiche Verkehrsziele für alle Teile des Quartiers. Stattdessen sollte erst nur ein Wohnhenkel stellplatzfrei sein, dann war die Garage zu groß geplant worden und die stellplatzfreien Bereiche wurden erweitert. In anderen Bereichen wurden Stellplätze zugelassen (z.B. auf Wunsch von Bauträgern). In Vauban gibt es nun eine Flickenschusterei.“

SPG 12.: „Die Stadt Freiburg hat das Verkehrskonzept nicht unterstützt und konfrontativ gegen die Wünsche der Bewohner gearbeitet, sodass dieses nur zu 2/3 realisiert werden konnte und der dritte Bauabschnitt wieder ausgewiesene Stellplatzflächen besitzt.“

Die qualitativen Unterschiede der verschiedenen Bauabschnitte wurden in einigen Schlüsselpersonengesprächen auf die inkonsequente Umsetzung des Verkehrskonzeptes zurückgeführt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 6: „Leider haben die Kräfte im dritten Bauabschnitt nachgelassen und wir waren nicht wachsam genug gegenüber der Verwaltung, die wieder in Ihren alten Trott zurückgefallen ist, deshalb auch die qualitativen Unterschiede der Bauabschnitte“.

In einem Schlüsselpersonengespräch wird als möglicher Grund für die Abweichungen des Verkehrskonzeptes im dritten Bauabschnitt, eine für die Stadt nicht schnell genug verlaufende Veräußerung der Grundstücke und eine fehlende Akzeptanz für das Konzept genannt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 12.: „ Ein vermutlicher Grund für die Tiefgaragenplätze im 3. Bauabschnitt war die Torschusspanik der Stadt, den letzten Bauabschnitt nicht schnell genug veräußern zu können und die fehlende Akzeptanz für das Verkehrskonzept.“

Laut einer weiteren Schlüsselperson werden die Qualitäten des Quartiers auch heute noch nicht überall in der Freiburger Politik erkannt und vereinzelte Probleme werden als Nichterfolg gedeutet (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 24: „Nicht jeder in der Politik erkennt die Qualitäten des Quartiers. Probleme mit einigen wenigen „Schwarzfahrern“ werden als Bestätigung für Nichterfolg genutzt.“

In drei der geführten Schlüsselpersonengespräche wurden Änderungen des Nutzerverhaltens durch das Stellplatzfreikonzept angesprochen. Da durch das Parken der Autos in den Quartiersgaragen der Abstand zum Auto größer ist, wird die Entscheidung zur Nutzung bewusster getroffen. In einem Gespräch wurde eine anfängliche Skepsis gegenüber den Quartiersgaragen geäußert, die sich jedoch nicht bestätigte. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Früher war das Auto immer vor der Tür und wurde entsprechend oft gefahren. Jetzt steht es in der Garage und wird nur für Fahrten zu Zielen genutzt, zu denen man schlecht hinkommt. Weil an das Auto nur umständlich heranzukommen ist. Wenn das Auto vor der Tür stünde, würde es mehr genutzt werden.“

SPG 13: „Der Stellplatz muss aber nicht direkt vor der Tür sein. Das finde ich schon ganz in Ordnung, dass man überlegt, brauche ich das Auto oder brauche ich es nicht. Das hilft der kritischen Hinterfragung des Autos.“

SPG 9: „Anfangs hatten wir gedacht, das sei umständlich mit der Garage, aber das hat seinen Charme.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde der Verbesserungsvorschlag geäußert, das Quartier an den Eingängen als stellplatzfrei zu kennzeichnen, um Missverständnisse mit Besuchern zu vermeiden (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 18.: „Die Stadt sollte die Eingänge des Quartiers als Stellplatzfrei kennzeichnen. So gibt es weniger Probleme mit nicht Ortskundigen, die mit dem Auto ins Quartier fahren.“

Als Mängel der Quartiersgaragen wurden in zwei Schlüsselpersonengesprächen die Breite der Kurven und die Höhe der Decken genannt. Außerdem wurde in einem Gespräch die Quartiersgarage an der Merzhauser Straße als Angstraum bezeichnet. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Das Parkhaus an der Merzhauser Straße ist nicht bedarfsgerecht geplant worden: Kurven sind zu eng, Wohnmobile passen nicht hinein. Es ist zudem ein Angstraum, was auf den Platz vor der Grundschule ausstrahlt. Das Parkhaus wird daher schlecht angenommen.“

SPG 25: „Die Garage wurde nicht für hohe gewerbliche Autos geplant. Diese passen nun nicht in die Garage hinein. Automatische Garagen würden die Nutzung stark vereinfachen.“

In einigen Gesprächen wurde die Meinung geäußert, dass die Kosten für einen Stellplatz in der Quartiersgarage zu hoch angesetzt seien. Durch die entstandenen Qualitäten im Quartier werden diese jedoch in Kauf genommen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 13: „Dass man für einen Stellplatz so viel Geld zahlt, tut weh.“

SPG 9: „Am Anfang gab es in der Familie viel Unmut darüber, dass sie für so viel Geld einen Garagenplatz kaufen sollten. Wegen der Qualitäten, die dadurch entstanden sind wissen wir es jetzt zu schätzen, das Auto auch wegzubringen. Aber glücklich ist man nicht mit der Lösung.“

In vielen der geführten Schlüsselpersonengespräche wurden Probleme mit dem Einhalten von Regeln und der Kontrolle dieser angesprochen. Erwähnt wurde hierzu der illegale Autobesitz ohne offiziellen Stellplatz oder das Parken von Bewohnerautos auf den Besucherstellplätzen oder in den stellplatzfreien Bereichen. Als mögliche Lösungsvorschläge wurden in einem Gespräch eine 24-Std.-Parkraumbewirtschaftung und höhere Preise für das Parken angesprochen. Andere Schlüsselpersonen sehen das Problem eher bei der zu langsam oder nicht stattfindenden Kontrolle der Stadt. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 9: „Grundsätzlich gut finde ich, dass die Straße autofrei ist. Aber sie ist es nicht. Hier gibt es Nachbarn, die sich nicht an Regeln halten. Die ihr Auto nicht oder woanders angemeldet haben oder ein Auto von zweien angemeldet haben. Mit dem Ergebnis, dass die Autos dann immer hier irgendwo herumstehen.“

SPG 14: „Die Stellplatzregeln werden von einigen Bewohnern unterlaufen. Viele Haushalte nutzen ein Auto, haben aber keinen Stellplatz. Circa 10-15% der Haushalte, die keinen Stellplatz haben, machen das so. Bei Verletzung der Stellplatz-Nachweis-Spielregeln ist das Baurechtsamt zuständig; es kann sie aber nicht kontrollieren. Der Verein führt Listen und weist nach, wenn ein Auto genutzt wird. Die Informationen werden an die Stadt weitergegeben. Die Höhe der Bußgelder variiert – es kann zusätzlich zu der Pflicht einen Stellplatz zu erwerben, circa 5 000 bis 8 000 Euro betragen. Ein Bußgeld von 50 000 Euro, wie im Autofrei-Vertrag als Maximalbetrag angegeben, wurde aber noch nie verhängt. Bei der Verfolgung der Vereins-Hinweise ist die Stadt zuweilen so langsam, dass Vorfälle nicht geahndet werden können, weil sie verjährt sind.“

SPG 11: „Für einige/viele/manche Autofahrer sind die Garagen doch zu weit entfernt. Sie parken auf Besucherparkplätzen oder vor dem Haus. Das Problem ließe sich ggf. durch eine 24-Std.-Parkraumbewirtschaftung und höhere Preise eindämmen. Dieser Vorschlag trifft allerdings bei der Stadt auf kein Gehör.“

SPG 13: „Wir haben ein Auto. Es wird für Fahrten zu den Arbeitsorten benötigt. Wir mussten dem Vermieter aber unterschreiben, dass wir kein Auto haben und keinen Stellplatz brauchen. Wir haben zunächst unser Auto auf den Besucherparkplätzen im Quartier abgestellt und dafür Knöllchen riskiert. Es gibt kein Anwohnerparken. Vor kurzem haben wir einen Tiefgaragenplatz in einem benachbarten Wohnkomplex gemietet, der außerhalb der stellplatzfreien Bereiche liegt. Für den Parkplatz zahlen wir 45 Euro / Monat. Es ist kein Problem, einen Stellplatz zu mieten.“

In zwei Schlüsselpersonengesprächen wurde die starke soziale Kontrolle in Bezug auf das Einhalten der Regeln des Stellplatzfreikonzeptes beschrieben. So wurden zum Beispiel durch Bewohner Aufkleber auf falsch parkende Autos geklebt. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Im Quartier gibt es Leute, die Kleber auf Autos kleben mit: Parke nicht mehr auf den Wegen. Die Kleber gehen richtig schwer ab. Das ist nicht mein Stil. Man kann's auch übertreiben. Aber ich ärgere mich auch über Leute, denen das Einhalten der Regeln schnuppe ist.“

SPG 9: „Es gab schon mal hin und wieder negative soziale Kontrolle: z.B. Zettel am Auto fürs Falschparken. Es gibt eine ganze Menge Dogmatiker im Viertel. Zum Glück sind's nicht unsere Nachbarn. Die braucht's vielleicht auch, um so etwas mal voran zu bringen. Aber im täglichen Umgang sind sie dann doch lästig.“

Die Probleme des Stellplatzfreikonzeptes für Notärzte oder Menschen mit Behinderung werden in einem Schlüsselpersonengespräch erwähnt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 13: „Auch der Notarzt darf seinen Wagen nicht vor dem Haus parken. Außerdem ist die Stellplatzfreiheit für Menschen mit Behinderung ein Problem.“

Vandalismus in der öffentlich zugänglichen Quartiersgarage wird in drei Schlüsselpersonengesprächen thematisiert und als gravierendes Problem dargestellt. Die Situation in der nicht öffentlich zugänglichen Quartiersgarage wird in einem Gespräch als besser gelöst beschrieben, da die Kosten geringer sind und zusätzlich die Möglichkeit der Lagerung besteht. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11.: „In der Garage gibt es Vandalismus. Wir zahlen da 21 Euro Miete im Monat, was ich sehr viel finde. In der Garage wird viel geschmiert und kaputt gemacht. Wenn es Vandalismus gibt, werden die Kosten auf die Stellplatzzinhaber umgelegt. Wir finanzieren das alles mit. Wir finanzieren auch den REWE mit, der da auch Stellplätze drin hat. Das ist sehr teuer.“

SPG 22.: „Ich bin immer wieder neidisch, wenn ich Neubauten hier sehe: Die haben einfach eine Tiefgarage. Das Problem ist nicht, dass das Auto weiter weg steht. Das Problem sind die hohen Kosten mit dem Risiko zerstoener Reifen. Man hat wenig Komfort für das, was man zahlt. Außerdem können wir nichts in der Garage lagern, da sie offen ist.“

SPG 22.: „Das andere Parkhaus –der Eiswürfel- ist zu, da kommt sonst niemand rein. Da gibt es kaum Vandalismus. Das ist viel billiger. Die haben teilweise die Hälfte bezahlt von dem, was wir bezahlen und konnten in dem Haus auch mal etwas drin lagern.“

Die Belastung der Parksituation in den angrenzenden Gebieten, durch das Quartier Vauban, wird in einem Schlüsselpersonengespräch als nicht relevant eingeschätzt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 13: „In den angrenzenden Quartieren gibt es keine übermäßige Belastung durch dort abgestellte PKW's. Es werden zwar mal Autos in angrenzenden Wohnbereichen geparkt. Einen hohen Parkdruck gibt es dort aber nicht.“

Erkenntnisse der Jugendbefragung

In der Jugendbefragung gaben auf die Frage „Wer in Vauban in einem parkplatzfreien Gebiet wohnt, darf sein Auto nur in einer Garage parken. Wie findest Du das?“, sechs der 13 befragten Jugendlichen an dieses gut zu finden. Sechs der Befragten gaben an das Konzept schlecht zu finden. Eine befragte Person nahm keine Stellung zu der Frage. Als Gründe für die negative Bewertung wurden, „nervig im Alltag“, „schlecht, wenn man in den Urlaub fährt“, „es ist nervig, abends das Auto wegzubringen“, „manche halten sich nicht dran“, „Garagen sind zu eng, mehrere Garagen wären besser“ und „es ist nervig, auch nicht nur kurz parken zu können“ angegeben (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d).

Fazit

Das Ziel stellplatzfreie Innenbereiche oder auch Bereiche für das Wohnen ohne Auto zu bilden, wurde in den ersten zwei Bauabschnitten umgesetzt. Die durch das Stellplatzfreikonzept entstandenen Qualitäten wurden in vielen Schlüsselpersonengesprächen angesprochen und sehr geschätzt. Hierzu wurden insbesondere die Vorteile des ruhigen Wohnens, die hohe Aufenthaltsqualität und die Möglichkeit für Kinder auf der Straße zu spielen genannt.

Das nicht Einhalten von Regeln, die fehlende Kontrolle dieser, Vandalismus in den öffentlichen Bereichen der Quartiersgaragen, die hohen Kosten beim Erwerb eines Stellplatzes und die Probleme für Notärzte oder Menschen mit Behinderung werden als gravierende Mängel des Stellplatzfreikonzeptes dargestellt. Außerdem sind viele Bewohner mit der inkonsequenten Umsetzung des Verkehrskonzeptes unzufrieden.

In einigen Schlüsselpersonengesprächen wurden Änderungen des Nutzerverhaltens durch das Stellplatzfreikonzept angesprochen. Da durch das Parken der Autos in den Quartiersgaragen der Abstand zum Auto größer ist, wird die Entscheidung zur Nutzung bewusster getroffen.

Die Befragung ergab, dass es keine Belastung der Parksituation in den umliegenden Gebieten gibt.

Fazit Mobilität

Die gesetzten Ziele im Bereich Mobilität können zu großen Teilen als erreicht bewertet werden. Durch eine intensive Kommunikation zwischen der Verwaltung, der Politik und des Forums wurden die teilweise noch abstrakt formulierten Ziele wesentlich weiterentwickelt. Die besonderen Qualitäten im heutigen Quartier basieren größtenteils auf dem Mobilitätskonzept, welches vor allem durch das besondere Engagement des Forums umgesetzt werden konnte.

Auffallend ist jedoch ein, in den verschiedenen Bauabschnitten, variierendes Mobilitätskonzept. Auffallend ist jedoch, dass das Verkehrskonzept nicht ganzheitlich, über alle Bauabschnitte hinweg, umgesetzt wurde. Im dritten Bauabschnitt sind z.B. die Stellplätze wieder an die Grundstücke gekoppelt wie es der Regelfall ist. Dadurch sinkt die Aufenthaltsqualität der Straßenräume im dritten Bauabschnitt.

Eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs konnte vor allem durch die gute ÖPNV-Anbindung, die Fahrradtauglichkeit und das Stellplatzfreikonzept erreicht werden.

Beim Stellplatzfreikonzept sind jedoch einige Mängel in der Praxis zu verzeichnen, wie das nicht Einhalten von Regeln, die fehlende Kontrolle dieser, Vandalismus in den öffentlichen Bereichen der Quartiersgaragen, die hohen Kosten beim Erwerb eines Stell-

platzes und die Probleme für Notärzte oder Menschen mit Behinderung.

Die Änderungen des Nutzerverhaltens durch das Verkehrskonzept konnte in einigen Schlüsselpersonengesprächen bestätigt werden. Durch das Parken der Autos in den Quartiersgaragen ist der Abstand zum Auto größer und die Entscheidung zur Nutzung wird bewusster getroffen.

Eine Belastung der Parksituation in den an das Quartier angrenzenden Gebieten wird als nicht relevant eingeschätzt.

3.5 Umwelt

Überprüft wurden innerhalb der Zieldimension „Umwelt“ die ursprünglich gesetzten Ziele mit den vier Oberthemen Energie, Entwässerung, Lärm und Vegetation.

Energie

Im Themenbereich Energie werden die Teilziele „Niedrigenergiebauweise“, „aktive und passive Solarnutzung“ und die Errichtung eines „Blockheizkraftwerkes mit der Nutzung eines Nahwärmenetzes“ untersucht.

Ziel „Niedrigenergiebauweise“

Als Erstes Teilziel wird die Errichtung der Gebäude in „Niedrigenergiebauweise“ untersucht. Im Auslobungstext des städtebaulichen Ideenwettbewerbs formulierte die Stadt Freiburg bereits das Ziel, den „Energieverbrauch und die Luftschadstoffe durch Niedrigenergiebauweise und effiziente Energieversorgung zu begrenzen“. Die Energiekennzahl von 65 kWh pro qm und Jahr wurde als Obergrenze vorgegeben (Stadt Freiburg 1994). Auch für das Forum Vauban war die Niedrigenergiebauweise ein klares Ziel (Forum Vauban e.V. 1996a). Der städtebauliche Entwurf sollte auf einen minimalen Energieverbrauch abgestimmt sein (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Im Bebauungsplan wurde schließlich für das gesamte Quartier Vauban die Niedrigenergiebauweise festgelegt und es wurden Grundstücke für Passivhäuser gekennzeichnet (Stadt Freiburg 2007).

In den Kaufverträgen mussten sich die Käufer verpflichten, ihr Gebäude in Niedrigenergiebauweise, nach dem Freiburger Rechenverfahren, zu errichten. Bei diesem Verfahren ist der Energiebedarfskennwert Heizwärme von 65 kWh pro qm Wohnfläche und Jahr einzuhalten und rechnerisch nachzuweisen (Notariat Freiburg im Breisgau 2000, 5).

Der Liegenschaftskarte der Stadt Freiburg ist zu entnehmen, dass die Niedrigenergiebauweise in Vauban flächendeckend umgesetzt wurde. Etwa ein Drittel der bebauten Grundstücke haben den Niedrigenergiehausstandard überschritten. Der Grundstückssanteil, der mit Plusenergiehäusern bebaut wurde, liegt bei 16% (Stadt Freiburg 2011e). (Abb. 22)

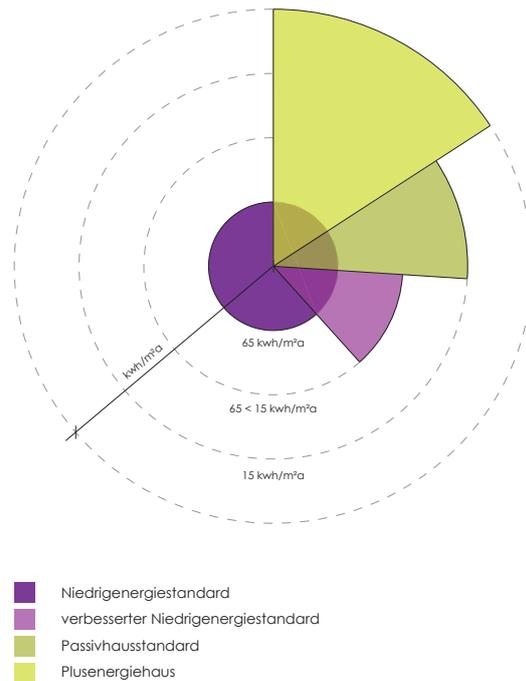


Abb. 22: Prozentualer Anteil der Grundstücke mit den vier verschiedenen Energiestandarts in Vauban

Erkenntnisse aus der Straßenbefragung

In der studentischen Straßenbefragung antworteten auf die Frage „Wurde das Ziel, Gebäude mit niedrigem Energieverbrauch zu errichten, erreicht?“ der 100 Befragten mit „voll erreicht“ und 21 mit „erreicht“. Mit „überhaupt nicht erreicht“ antworteten 3 der 100 Befragten und mit „unzureichend erreicht“ 7 Befragte. Zusammenfassend bewerteten das Ziel 80 der 100 Befragten mindestens mit „erreicht“ und nur 10 der Befragten mit „unzureichend“ oder „überhaupt nicht erreicht“. Die Straßenbefragung kam zu dem Ergebnis, dass der Großteil der Befragten das Ziel als erreicht einstufte (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013a). (Abb. 23)

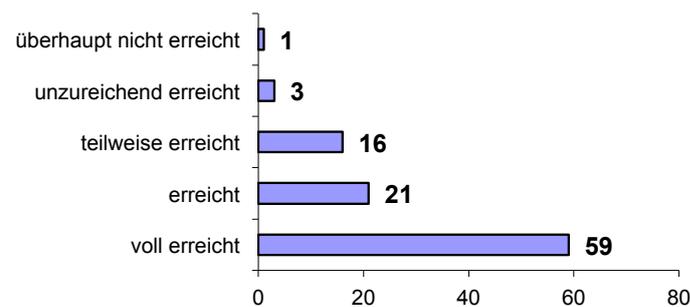


Abb. 23: Konnte das Ziel umgesetzt werden das in Vauban Gebäude mit niedrigem Energieverbrauch entstehen?

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In allen Schlüsselpersonengesprächen, in denen eine Aussage zur Errichtung von Niedrigenergiehäusern getroffen wurde, konnte bestätigt werden, dass standardmäßig Niedrigenergiehäuser geplant wurden. Außerdem wurde oftmals erwähnt, dass mehr Passivhäuser entstanden sind, als ursprünglich vorgesehen waren. Dies ist laut der Schlüsselpersonen auf die freiwillige Initiative einiger Bauherren zurückzuführen. Über dies hinaus wurden in der Solarsiedlung bereits Plus-Energie-Häuser errichtet. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Niedrigenergiehäuser sind der Gebäudestandart.“

SPG 13: „Es sind mehr Passivhäuser entstanden als im B Plan vorgesehen waren.“

SPG 24: „Energistandards wurden freiwillig übertroffen. Es wurden z.B. viele Passivhäuser freiwillig entwickelt, obwohl nur Niedrigenergiehäuser vorgeschrieben waren.“

SPG 14: „Uns war der Standard der Niedrigenergiebauweise viel zu tief angesetzt. Dank einiger innovativ denkender Menschen konnten viele Passivhäuser und in der Solarsiedlung sogar Plus-Energie-Häuser errichtet werden.“

In zwei Schlüsselpersonengesprächen wurde darauf hingewiesen, dass zur Entstehungszeit von Vauban Passivhäuser hoch innovativ waren. Aus heutiger Sicht würde der Standard wahrscheinlich höher liegen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „Man hätte noch mehr Passivhäuser bauen können aber damals war es eine Umbruchphase. Heute würde man mehr machen.“

SPG 11: „In Vauban wurden die ersten Passivhäuser Deutschlands errichtet.“

In einigen der geführten Schlüsselpersonengespräche wurden die Vorteile der Passivhausbauweise angesprochen. Vor allem mit dem Sparen von Energie und somit von entstehenden Kosten wurde für den Bau eines Passivhauses argumentiert. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „Für Passivhausbauten war keine aktive Werbung oder Förderung notwendig. Hauptargument für die Passivhausbauten war das Sparen von Geld.“

SPG 13: „Unser Haus ist warm, ohne dass wir heizen müssen.“

SPG 1: „Ökologisches Bauen ist keine Frage des Geldbeutels, denn im Nachhinein wird ein Haus günstiger, wenn man die Energieersparnis auf die Jahre gesehen bedenkt.“

In zwei Schlüsselpersonengesprächen wurde berichtet, dass bei der Grundstücksvergabe Kaufinteressenten bevorzugt wurden, wenn diese erklärten den Passivhausstandard einzuhalten (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 10: „Kaufinteressenten, welche sich verpflichteten in Passivbauweise zu bauen, wurden bei der Grundstücksvergabe bevorzugt.“

SPG 13: „Unsere Baugruppe wurde bei der Grundstücksvergabe bevorzugt, da wir uns schon früh entschieden hatten ein Passivhaus zu bauen.“

Fazit

Eine Niedrigenergiebauweise umzusetzen und damit den Energieverbrauch zu minimieren, wurde erreicht. Durch die freiwillige Realisierung der vielen Passivhäuser und einiger Nullenergiehäuser wurde der Niedrigenergiehausstandard etwa bei einem Drittel der bebauten Grundstücke überschritten. Auch in den geführten Befragungen und Gesprächen wurde dies bestätigt.

Ziel „aktive und passive Solarnutzung“

Das Forum Vauban setzte sich eine „weitreichende aktive und passive Solarnutzung“ zum Ziel (Forum Vauban e.V. 1995). Auch in der Wettbewerbsauslobung wurde durch die Stadt Freiburg beschrieben, dass die „Gebäude so anzuordnen“ seien, dass eine möglichst „optimale passive und aktive Solar-Energienutzung“ möglich sei (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

Durch den Bebauungsplan wurde die Realisierung von Solaranlagen auf den Dachflächen angeordnet. Alternativ durften die Dächer begrünt werden, falls die Realisierung von Solaranlagen als nicht möglich oder ineffizient erachtet wird. Die Bestandsbauten waren von dieser Regelung ausgenommen (Stadt Freiburg 2011a). (Abb. 24)

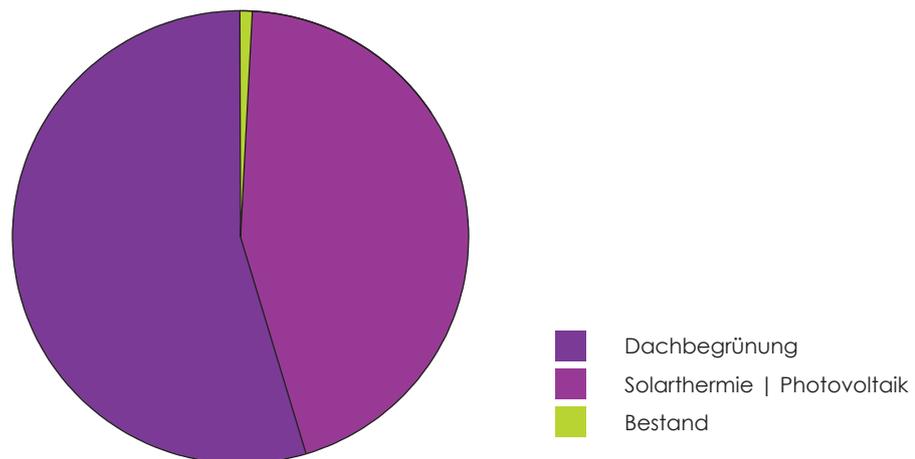


Abb. 24: Prozentualer Anteil der Grundstücke mit Solarthermie bzw. Photovoltaik und Dachbegrünung

Der aktuellen Liegenschaftskarte ist zu entnehmen, dass bis auf die Bestandsbauten alle Dachflächen entweder mit Solaranlagen ausgestattet oder begrünt wurden. Der Anteil der begrünter Dachflächen liegt insgesamt höher als der Dachflächen mit Solarthermie oder Photovoltaik (Stadt Freiburg 2011e).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Laut einigen Schlüsselpersonen wurde Solar-Energienutzung in Vauban häufig realisiert (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 13: „Photovoltaik gibt es jede Menge.“

SPG 26: „In Vauban wurden wirklich viele Solaranlagen gebaut.“

Fazit

Eine aktive und passive Solarnutzung wurde bei etwas weniger als der Hälfte aller Neubauten umgesetzt. Auch in den Schlüsselpersonengesprächen wurde von einer häufigen Solar-Energienutzung im Quartier gesprochen.

Ziel Errichtung eines „Blockheizkraftwerkes mit der Nutzung eines Nahwärmenetzes“

Sowohl von der Stadt Freiburg (Stadt Freiburg 1994) als auch vom Forum Vauban (Forum Vauban e.V. 1995) wurde die Errichtung eines Blockheizkraftwerkes mit der Nutzung eines Nahwärmenetzes als Ziel gesetzt.

Fakten/ Befunde

Innerhalb des Anschluss- und Wärmelieferungsvertrages im Kaufvertrag wird angegeben, dass das Baugebiet Vauban flächendeckend mit Fernwärme erschlossen wird und der Käufer sich verpflichtet seine Wärme nur aus der Versorgungszentrale des Versorgungsunternehmers zu beziehen. Diese Verpflichtung entfiel nur, wenn der Käufer die Wärme zur Deckung seines Eigenbedarfes mit solaren Energiequellen erzeugen konnte (Notariat Freiburg im Breisgau 2000, 5).

2002 wurde das BHKW in Betrieb genommen. Dem Nutzungsgrad ist zu entnehmen, dass 2011 81% der Haushalte an das BHKW angeschlossen waren. Ursprünglich war geplant das BHKW zum größten Teil mit Holz-Hackschnitzel anzutreiben und mit einem geringeren Einsatz von Erdgas zu arbeiten. Man musste dieses Verhältnis jedoch anpassen und das BHKW von einem Dampfmotor auf ein Erdgas/Biogas BHKW umrüsten, da die angestrebte Effizienz nicht erreicht werden konnte. 2011 lag der Einsatz von Erdgas beinahe doppelt so hoch als der von Holz-Hackschnitzeln (Vaubanactuel Gbr 2010, 4). (Abb.25)

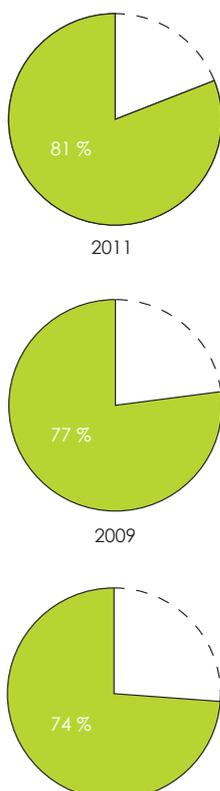


Abb. 25: Nutzungsgrad BHKW

Der Betreiber des BHKW Badenova gibt auf seiner Internetseite an, dass mit einem Gesamtwirkungsgrad von 96,4% alle Haushalte des Quartiers ganzjährig mit Strom und Gas aus dem BHKW versorgt werden können (Badenova 2011).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Den geführten Schlüsselpersonengesprächen ist zu entnehmen, dass eine hohe Akzeptanz für das BHKW mit Nahwärmenetz besteht (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 18: „Wir fanden gut, dass die Bewohner verpflichtet wurden das Nahwärmenetz zu nutzen.“

SPG 13: „Das Nahwärmenetz und das BHKW gibt uns ein Gefühl von Unabhängigkeit.“

In zwei Schlüsselpersonengesprächen wurden die technischen Probleme des BHKW und die Umstellung auf Erdgas erläutert. Über die heutige Effizienz des BHKW wurden unterschiedliche Meinungen geäußert. So wird diese von einer Schlüsselperson als „noch nicht optimal“ und von einer anderen Schlüsselperson als „einigermaßen effizient“ eingestuft. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Es wurde ein modernes Blockheizkraftwerk errichtet, welches jedoch zu der damaligen Zeit noch zu innovativ und technisch unausgereift war. Die Umstellung von Holzhackschnitzeln auf Erdgas erfolgte bereits aber das BHKW funktioniert noch immer nicht optimal.“

SPG 1: „Die Energieversorgung mit der Umsetzung eines Nahwärmenetzes hat gut geklappt. Das BHKW war von Beginn an sehr fortschrittlich und seit der Umstellung auf Erdgas ist es auch einigermaßen effizient.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde die Tatsache bestätigt, dass für Bauherren von Passivhäusern die Verpflichtung, das Nahwärmenetz mit dem BHKW zu nutzen, entfiel (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 13: „Da wir ein Passivhaus gebaut haben, brauchten wir uns logischerweise nicht an das Nahwärmenetz anzuschließen.“

Fazit

Das geplante Blockheizkraftwerk mit der Nutzung eines Nahwärmenetzes konnte umgesetzt werden. Alle Bauten, die nicht ihren Eigenbedarf an Wärme durch solare Energiequellen decken, wurden an das BHKW mit Nahwärmenetz angebunden. Um den häutigen Wirkungsgrad des BHKW zu erreichen, waren jedoch einige Anpassungen notwendig. Den geführten Schlüsselpersonengesprächen ist zu entnehmen, dass es eine hohe Akzeptanz bei den Bewohnern für das BHKW mit Nahwärmenetz gibt.

Fazit Energie

Eine Niedrigenergiebauweise, zur Minimierung des Energieverbrauchs, wurde flächendeckend umgesetzt. Durch die freiwillige Realisierung vieler Passivhäuser und einiger Nullenergiehäuser konnte das ursprünglich gesetzte Ziel sogar übertroffen werden.

Die angestrebte aktive und passive Solarnutzung wurde, durch die Vorgaben im Bebauungsplan, bei etwas weniger als der Hälfte aller Neubauten realisiert.

Ein Blockheizkraftwerk mit der Nutzung eines Nahwärmenetzes konnte umgesetzt werden. Die Gebäude, die nicht ihren Eigenbedarf an Wärme durch solare Energiequellen decken konnten, wurden an das BHKW mit Nahwärmenetz angeschlossen. Bei den Bewohnern gibt es eine hohe Akzeptanz für das BHKW mit Nahwärmenetz. Zur Erreichung des heutigen Wirkungsgrades des BHKW waren jedoch einige Anpassungen notwendig.

Entwässerung

Innerhalb des Themenbereichs „Entwässerung“ werden die Teilziele „geringstmögliche Versiegelung“ und „Regen- und Grauwassernutzung“ behandelt.

Ziel „geringstmögliche Versiegelung“

Ein formuliertes Ziel des Forum Vauban war eine „geringstmögliche Versiegelung“ im Quartier zu erreichen (Gauzin-Müller 2002).

Fakten/ Befunde

Durch die Stadt Freiburg wurde eine Begrenzung der Bodenversiegelung im Bebauungsplan vorgeschrieben (Stadt Freiburg 2007).

Die abflusswirksame Fläche von 15,4 ha im Gebiet, des modifiziert entwässerten Bereichs von insgesamt 16,0 ha, setzt sich aus direkt und indirekt entwässerten Flächen zusammen. Auch die begrünten Dachflächen, die in Vauban einen Anteil von über der Hälfte der gesamten Dachflächen ausmachen, tragen dazu bei. Aufgrund der vielen Terrassen und Balkone ist die Differenz, die sich aus den abgekoppelten Flächen ergibt, relativ groß. Abgekoppelte Flächen würden theoretisch von der Lage her in die Versickerungsanlage entwässern, können aber aufgrund ihrer Kombination mit anderen Flächen oder der Geländemorphologie nicht zum Abfluss beitragen (Jackisch 2012, 19).

Außerdem wurde durch die Stadt Freiburg das Ziel gesetzt, in Vauban „Wohnungsbau in überwiegend verdichteter Geschossbauweise“ und eine „hohe Wohnqualität bei angemessener Dichte“ zu realisieren. Diese Ziele werden in der Zieldimension „Städtebauliche Struktur“ unter „Urbane Dichte“ behandelt und sollten möglichst flächensparendes Bauen und somit eine geringstmögliche Versiegelung erzeugen.

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde der sparsame Flächenverbrauch angesprochen (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 13: „Im städtebaulichen Konzept wurden Baufelder mit hoher Dichte und große gemeinschaftliche Grünflächen, die frei von Bebauung sind, vorgesehen. Dadurch wurde der Flächenverbrauch möglichst gering gehalten.“

Fazit

Eine geringstmögliche Versiegelung konnte durch das städtebauliche Konzept und die Vorgaben im Bebauungsplan umgesetzt werden.

Ziel „Regen- und Grauwassernutzung“

Ziel des Forum Vauban war eine „Regen- und Grauwassernutzung“ im Quartier. Die Regenversickerung sollte möglichst in Teichen und Feuchtflächen erfolgen (Forum Vauban 1995).

Fakten/ Befunde

Die Stadt Freiburg legte durch den Bebauungsplan ein Mulden-Rigolen- System fest, um eine Regenwasserversickerung zu ermöglichen. Für Situationen, in denen die Umsetzung dieses Systems nicht möglich war, wurde das Einrichten einer Zisterne empfohlen, um das Regenwasser zu sammeln (Stadt Freiburg 2007).

Der größte Flächenanteil des Quartiers wird durch ein modifiziertes Trennsystem, mit Mulden-Rigolen-Versickerung, entwässert. Im südlichen Teil der Solarsiedlung, an der Merzhauser Straße, wird die Entwässerung über ein Trennsystem ohne Mulden-Rigolen- Versickerung, geregelt. Im Gewerbegebiet im Norden des Quartiers erfolgt die Entwässerung konventionell durch ein Mischsystem (Lange 2001).

Die ursprüngliche Wasserbilanz der jährlichen Niederschläge war mit einem, in das Grundwasser versickerndem Anteil von 81% geplant. Nach heutigen Quellen versickert in Vauban jedoch nur des jährlichen Niederschlages in das Grundwasser und 19% der anfangs geplanten 13% fließen in den Dorfbach ab (Jackisch 2012, 5).

Laut einer Evaluierung der Regenwasserversickerung im Quartier Vauban, konnte trotz schwieriger Rahmenbedingungen, wie dem schwach durchlässigen Boden, dem hohen Grundwasserstand, dem kontaminierten Boden oder den Einleitungsbeschränkungen in das aufnehmende Gewässer, eine naturnahe Regenwasserbewirtschaftung umgesetzt werden (Jackisch 2012, 19). (Abb. 26)

Die Forschungsarbeit des Instituts für Hydrologie kam zu dem Ergebnis, dass von den in 1,5 Jahren gemessenen Niederschlagsereignissen, 78% komplett von den Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen in Vauban zurückgehalten wurde und „die Niederschlagshöhe bis zu der ein kompletter Rückhalt stattfindet“, die Annahmen von 1996 übertrifft (Jackisch 2012, 15). Das Konzept wurde als erfolgreich und den Planungen entsprechend gewertet. Die Einzelereignisse wie Frost- und Schmelzperioden oder eine Vorsättigung durch vorangehenden Regen sind als nicht planbare Ausnahmen hinzunehmen (Jackisch 2012, 15). (Abb.27)

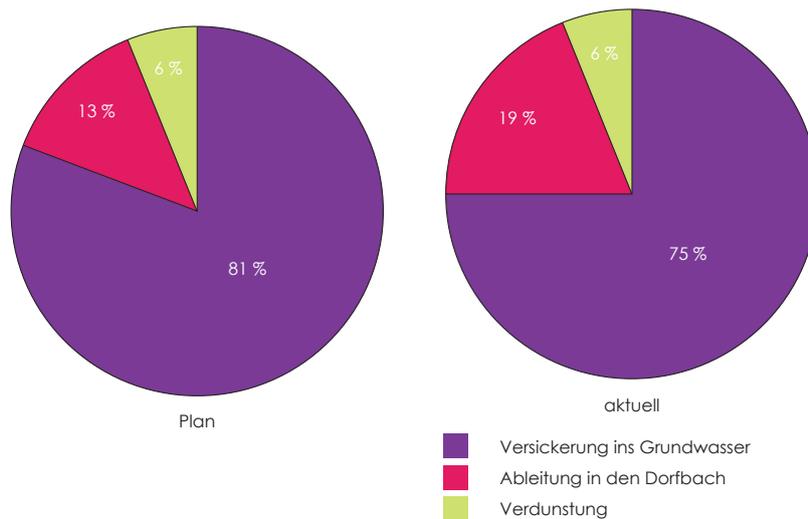


Abb. 26: Wasserbilanz der jährlichen Niederschläge



Abb. 27: Entwässerungssysteme auf dem Vauban Gelände

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In zwei der geführten Schlüsselpersonengespräche wurde bestätigt, dass die Regenwasserversickerung funktioniert (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 24: „Die Regenwasserversickerung funktioniert.“

SPG 11: „Die realisierten Regenwassersysteme funktionieren gut.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde der geleistete Beitrag des Forums, bei der Umsetzung des Rigolen-Systems, betont (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 14: „Das Rigolen-System war wichtig und das wurde unterstützt vom Forum.“

Fazit

In den vorliegenden Studien wird die Regenwasserversickerung als gelungen beurteilt. Im Quartier Vauban konnte trotz schwieriger Rahmenbedingungen, wie dem schwach durchlässigen Boden, dem hohen Grundwasserstand, dem kontaminierten Boden oder den Einleitungsbeschränkungen in das aufnehmende Gewässer eine naturnahe Regenwasserbewirtschaftung umgesetzt werden.

Auch von einigen im Quartier lebenden Schlüsselpersonen wird bestätigt, dass die Regenwasserversickerung in Vauban gut funktioniert.

Fazit Entwässerung

Die angestrebte geringstmögliche Versiegelung konnte durch das städtebauliche Konzept und die Vorgaben im Bebauungsplan umgesetzt werden.

Die Untersuchungen zur Regenwasserversickerung beurteilen diese als gelungen. In Vauban konnte trotz schwieriger Rahmenbedingungen eine naturnahe Regenwasserbewirtschaftung umgesetzt werden.

Die befragten Schlüsselpersonen, die eine Aussage zur Entwässerung treffen, bestätigen dies.

Lärm

Im Lärmgutachten innerhalb der Wettbewerbsauslobung der Stadt Freiburg wird auf die hohen Schallimmissionen, entlang der Bahnlinie und den angrenzenden Verkehrsstraßen (Merzhauser Straße und Wiesentalstraße), verwiesen. Diese sollten im Wesentlichen durch „Gliederung der Nutzungen“ und die „Errichtung von Schallschutzgebäuden entlang der Hauptlärmquellen mit geeigneter Nutzung“ oder durch die Grundrissgestaltung minimiert werden. (Stadt Freiburg 1994, 23)

Ziel „Gliederung der Nutzungen“

Als erstes Teilziel der Stadt Freiburg im Themenbereich Lärm wird die „Gliederung der Nutzungen“ (Stadt Freiburg 1994, 23) untersucht.

Fakten/ Befunde

Die Umsetzung eines Gewerbegebietes als Pufferzone im nördlichen Teil des zweiten und dritten Bauabschnittes ist nicht im geplanten Umfang realisiert worden. Dies ist an den Änderungen des Bebauungsplans abzulesen (Stadt Freiburg 1996).

So wurde an der Astrid-Lindgren Straße nicht wie geplant ein Jugendgelände oder eine Gewerbezone realisiert, sondern geförderter Wohnungsbau (Stadt Freiburg 2011a).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In den Schlüsselpersonengesprächen erhielten wir Hinweise dazu, dass eine Gliederung der Nutzungen nicht in dem Umfang, wie ursprünglich geplant, realisiert werden konnte. Als Gründe wurden die hohe Nachfrage nach Wohnraum und eine Deckung zu-

sätzlich anfallender Infrastrukturkosten genannt. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Das Gewerbegebietes im nördlichen Teil des 2. und 3. Bauabschnittes ist nicht im geplanten Umfang umgesetzt worden. Dadurch ist die Pufferzone zur Bahn kleiner ausgefallen.“

SPG 3: „Gewerbe wurde weniger umgesetzt als geplant, weil die Nachfrage nach Wohnungen größer war.“

SPG 24: „Die Gewerbezone im Norden war ursprünglich etwas größer geplant. Da Extraeinnahmen für die Sanierung des Bodens und die Entwicklung der Infrastruktur benötigt wurden, musste man Gewerbegrundstücke in Mischgebiete und Mischgebiete in Wohngebiete umwandeln.“

SPG 12: „Westlich der Astrid-Lindgren-Straße strebte die Verwaltung eine Wohnnutzung an. Der Stadtteilverein hat der Planung widersprochen. Der Verein wollte dort Platz für Jugendliche oder Gewerbe schaffen. Die Stadt hat aber Wohnen zugelassen.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde erwähnt, dass der Stadtteilverein sich weiterhin für einen Lärmschutz einsetzt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 8: „Der Stadtteilverein setzt sich nun für einen Lärmschutz ein und lädt Experten ein, die über Lärmschutzmöglichkeiten informieren. Die kostet viel Zeit und Energie; die Kosten hierfür muss der Verein selber tragen.“

Auch in den geführten Schlüsselpersonengesprächen wurde die Lärmbelastung als relevantes Problem des Quartiers benannt. Die Lärmbelastung durch die Bahnlinie im Norden wurde thematisiert. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 3: „Weniger gut finde ich die städtebaulich ungelöste Lärmbelastung durch die Bahn.“

SPG 12: „Heute müssen wir mit der Folge leben, dass Bewohner westlich der Astrid-Lindgren-Straße den Lärm der angrenzenden Bahngleise ertragen müssen.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde darauf hingewiesen, dass bei der Ausführung der Stadtbahnschienen durch den Einsatz von innovativen Techniken, die Geräuschenstehung minimiert werden konnte. Die Bewohner in den angrenzenden Wohnbauten sind deshalb keinen extremen Lärmbelastungen ausgesetzt. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Durch die Verwendung von besonderen Techniken bei den Stadtbahnschienen, haben die direkten Anwohner kein besonderes Lärmproblem.“

Erkenntnisse aus dem Stadteilmagazin „vauban actuel“

Der Stadteilverein wurde aktiv und machte auf die Lärmproblematik aufmerksam. In einem Artikel, der in der „vauban actuel“ erschien, heißt es: *„Viele Bewohner fühlen sich trotz Lärmschutzfenster nachts stark gestört und die Balkone nach Westen sind für eine Unterhaltung kaum geeignet.“* (Link; Schepers 2012, 7)

Fazit

Das Ziel die Nutzungen zu gliedern und dadurch eine Pufferzone zu den Hauptlärmquellen zu errichten, wurde durch die Realisierung von weniger Gewerbe- und Mischflächen und mehr Flächen für Wohnen nur teilweise umgesetzt.

In den geführten Schlüsselpersonengesprächen wurde die Lärmbelastung entlang der Bahnlinie im Nordwesten als relevantes Problem benannt. Der Stadteilverein hat, laut einer Schlüsselperson, bereits über Lärmschutzmöglichkeiten informiert, Experten eingeladen und setzt sich für einen Lärmschutz ein.

Ziel „Errichtung von Schallschutzgebäuden entlang der Hauptlärmquellen“

Zweites Teilziel innerhalb des Themenbereichs Lärm war die „Errichtung von Schallschutzgebäuden entlang der Hauptlärmquellen“ (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/ Befunde

An der Astrid-Lindgren Straße wurde ein Wohnblock mit gefördertem Wohnraum als Lärmpuffer errichtet. Einer Lärmbewertung der Stadt Freiburg ist zu entnehmen, dass diese städtebauliche Lärminderung zwar für die sich dahinter befindenden Wohnbauten und Freiflächen funktioniert aber der Wohnblock selbst erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt ist. Auf eine Lärmschutzwand oder vergleichbare Maßnahmen, entlang der Bahnlinie, wurde verzichtet. (Stadt Freiburg 2009, 35)

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In einigen der geführten Schlüsselpersonengespräche wurde die Lärmbelastung der Bewohner des Wohnblocks an der Bahnlinie angesprochen. Anwohner würden vor allem nachts unter der Belastung durch den Güterverkehr leiden (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 7: „Menschen, die an der Bahnlinie wohnen leiden unter dem Lärm und vor allem unter dem Güterverkehr nachts.“

SPG 20: „Ich finde es traurig, dass es in Vauban Wohnungen gibt, die wegen dem Lärm so eine geringe Wohnqualität haben. Die Situation an der Bahn hätte man bestimmt auch anders lösen können!“

Fazit

Entlang der Bahntrasse wurde ein Wohnblock als städtebaulicher Lärmschutz errichtet. Diese städtebauliche Lärminderung funktioniert für die sich dahinter befindenden Flächen und Bauten aber die Wohnqualität innerhalb des Gebäudes ist, durch die hohe Lärmbelastung, stark eingeschränkt. Auch in einigen Schlüsselpersonengesprächen wird die Lärmbelastung des Wohnblocks an der Bahnlinie thematisiert. Vor allem nachts

würden die Bewohner unter der Belastung durch den Güterverkehr leiden.

Fazit Lärm

Eine Gliederung der Nutzungen und somit die Errichtung einer Pufferzone zu den Hauptlärmquellen, konnte durch die Realisierung von weniger Gewerbe- und Mischflächen und mehr Flächen für Wohnen nur teilweise umgesetzt werden.

Entlang der Bahntrasse, als Hauptlärmquelle, wurde ein Wohnblock als städtebaulicher Lärmschutz errichtet. Diese städtebauliche Lärminderung funktioniert für die Flächen und Bauten hinter dem Lärmschutz aber die Wohnqualität innerhalb des Gebäudes ist, durch die hohe Lärmbelastung, stark eingeschränkt.

Auch in den geführten Schlüsselpersonengesprächen wurde die Lärmbelastung entlang der Bahnlinie im Nordwesten als relevantes Problem benannt. Bewohner des Wohnblocks würden vor allem nachts durch den Güterverkehr einer starken Lärmbelastung ausgesetzt. Der Stadtteilverein informiert über die Situation und setzt sich für einen Lärmschutz ein.

Vegetation

Innerhalb des Themenbereiches Vegetation wurden die Teilziele: „Erhalt und Sicherung des Dorfbaches mit seiner Ufervegetation“, „Erhalt des Baumbestandes“ (Stadt Freiburg 1994 und Forum Vauban e.V. 1995) und „Begrünungsmaßnahmen an Gebäuden“ (Forum Vauban e.V. 1995) behandelt.

Ziel „Erhalt und Sicherung des Dorfbaches mit seiner Ufervegetation“ / „Erhalt des Grüngürtels entlang des Dorfbaches“

Ein wichtiges Ziel der Stadt Freiburg war der „Erhalt und die Sicherung des Dorfbaches mit seiner Ufervegetation“ (Stadt Freiburg 1994). Auch das Forum Vauban formulierte in der Projektbeschreibung „den Erhalt des Grüngürtels entlang des Dorfbaches“ als Ziel (Forum Vauban 1995).

Fakten/ Befunde

Der St. Georger Dorfbach wurde als Naturschutzgebiet und renaturiertes Biotop ausgewiesen (Stadt Freiburg 1996). Zum Erhalt und zur Sicherung des Dorfbaches und seiner begleitenden Vegetation wurde zusätzlich ein 15m breiter Uferschutzstreifen festgelegt, der sich außerhalb der Entwicklungsmaßnahme befand und schon vor Beginn der Entwicklung in städtischem Eigentum war. Ein Teil der Fläche wird auch als Retentionsfläche bei Hochwasser benötigt (Gauzin-Müller 2002).

Fazit

Das Ziel den Dorfbach zu sichern und zu erhalten kann als erreicht eingestuft werden.

Ziel „Erhalt des Baumbestandes“

Ein weiteres Teilziel der Stadt Freiburg und des Forum Vauban im Themenbereich Vegetation war der „Erhalt des 60 Jahre alten Baumbestandes“ (Stadt Freiburg 1994 und Forum Vauban e.V. 1995). Die Chance, den der Baumbestand für die Gestaltung des Gebietes bietet, sollte sorgfältig genutzt werden. (Stadt Freiburg 1995)

Fakten/ Befunde

Die bestehenden Bäume wurden vor der Entwicklungsmaßnahme kartiert und durch das Forstwissenschaftliche Institut der Universität Freiburg bewertet (Stadt Freiburg 2005b). Die hochwertigen Bäume wurden fast vollständig erhalten und an der Vauban Allee durch Neupflanzungen ergänzt (Gauzin-Müller 2002). Trotz des starken Engagements der Bewohner, konnte ein Verletzen der Bäume an den Wurzeln, Stämmen und Kronen während der Baumaßnahmen nicht immer verhindert werden (Naturkonzept Freiburg im Breisgau 2013c).

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Auch in den Schlüsselpersonengesprächen wurde bestätigt, dass der alte Baumbestand gut erhalten werden konnte (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 11: „Der alte Baumbestand wurde nach einer Kartierung erhalten.“

SPG 3: „Der alte Baumbestand konnte erhalten werden. Das ist gut gelungen.“

Die besondere Qualität der alten Bäume für das Quartier wurde mehrfach in den Schlüsselpersonengesprächen erwähnt und als eigene Identität beschrieben (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 18: „Mir persönlich gefällt in Vauban besonders mein Grundstück mit dem alten Baumbestand.“

SPG 1: „Der gewachsene alte Baumbestand ist eine ganz besondere Qualität.“

SPG 13: „Durch den alten Baumbestand hatte das Quartier von Anfang an eine eigene Identität, die oftmals in anderen Neubaugebieten erst nach langer Zeit entsteht.“

Fazit

Das Ziel den Baumbestand zu erhalten kann als erreicht eingestuft werden. In den geführten Schlüsselpersonengesprächen wurde mehrfach die besondere Qualität der alten Bäume erwähnt.

Ziel „Begrünungsmaßnahmen an Gebäuden“

Die Umsetzung von „Begrünungsmaßnahmen an Gebäuden“ wurde zuerst als Ziel durch das Forum Vauban definiert (Forum Vauban e.V. 1995).

Fakten/ Befunde

Das Forum Vauban veranstaltete eine Informationsbörse, bei der die Bewohner Vaubans über die Möglichkeiten, den positiven Einfluss auf das Stadtklima und die Wohnqualität der Fassadenbegrünung aufgeklärt wurden. (Tiltscher 1998b, 3)

In den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes wurde darauffolgend vorgeschrieben, dass freie Fassadenflächen mit Rank-, Schling- oder Kletterpflanzen zu begrünen sind. (Stadt Freiburg 2001)

Trotz der Initiative durch das Forum Vauban und den textlichen Festsetzungen im Bebauungsplan wurde bis zum heutigen Zeitpunkt nur eine geringe Anzahl von geplanten Fassadensystemen in Vauban umgesetzt. Rank-, Schling- oder Kletterpflanzen, die ohne Systeme an Gebäuden hochwachsen sind häufiger zu beobachten. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013c)

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

In zwei Schlüsselpersonengesprächen wurde der Wunsch nach mehr begrünten Fassaden geäußert. Eine Schlüsselperson bestätigte, dass einige Bewohner Kletterpflanzen ohne Rankssysteme an ihren Gebäuden wachsen lassen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 26: „Es wäre schön, wenn es mehr begrünte Fassaden geben würde aber es ist auch so grün genug hier.“

SPG 1: „Es gibt in Vauban zwar nicht viele Fassadensysteme für Begrünung aber viele Bewohner lassen Kletterpflanzen an ihren Fassaden ranken.“

Fazit

Das Ziel Begrünungsmaßnahmen an Gebäuden zu realisieren wurde nur in Einzelfällen mit in die Planungen integriert. Oftmals haben die Bewohner jedoch, zu einem späteren Zeitpunkt Teile ihrer Fassaden begrünt. (Abb.28)

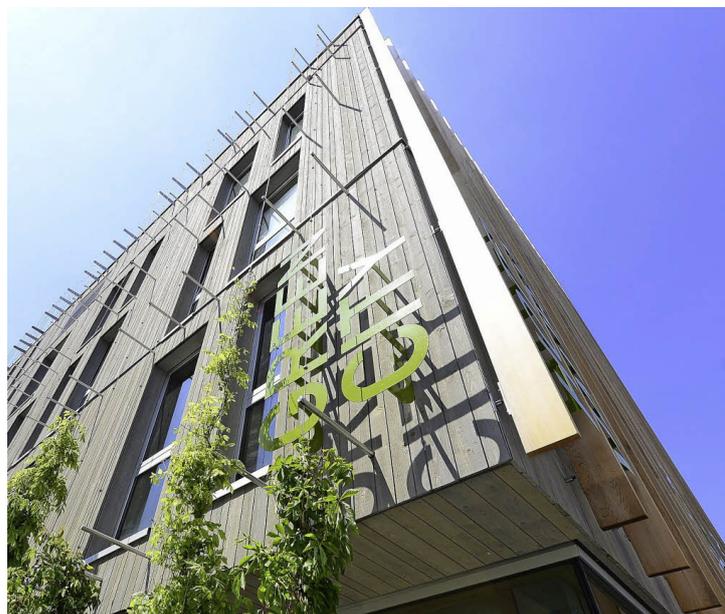


Abb. 28: Green City Hotel

Fazit Vegetation

Der Dorfbach und die Ufervegetation konnten gesichert und erhalten werden. Der 60 Jahre alte Baumbestand wurde kartiert und alle hochwertigen Bäume wurden erhalten. Die besondere Qualität der alten Bäume für das Quartier wurde mehrfach in den geführten Gesprächen betont und als stark identitätsstiftend bewertet.

Das Ziel Begrünungsmaßnahmen an Gebäuden zu realisieren, wurde nur in Einzelfällen in die Planung integriert. Laut einiger Aussagen von Schlüsselpersonen haben Bewohner jedoch eigenständig Teile ihrer Fassaden begrünt.

Fazit Umwelt

Die definierten Ziele im Handlungsfeld Umwelt wurden zu großen Teilen erreicht. Das Ziel, die Neubauten in Niedrigenergiebauweise zu errichten, wurde sogar übertroffen. Der Erhalt und die Sicherung des alten Baumbestandes und des Bachtales tragen heute zu den wesentlichen Qualitäten und zur Identität des Quartiers bei. Das Regenwasserversickerungskonzept wird als erfolgreich eingestuft. Einige andere Ziele, wie z.B. die aktive und passive Solarnutzung oder die Fassadenbegrünung hätten jedoch noch weitreichender umgesetzt werden können.

Die Meinungen der befragten Schlüsselpersonen im Umweltbereich sind zu großen Teilen positiv und werden von einigen Schlüsselpersonen zu 70 bis 80% als erreicht eingestuft (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 11: „ Die Ziele im Bereich Umwelt sind im Wesentlichen erreicht.“

SPG 1: „ Meiner Meinung nach wurden die Umweltziele zu 70% erreicht.“

SPG 6: „ In Vauban konnte man im Bereich Umwelt 80% der Ziele erreichen.“

Aber es gibt auch Stimmen, die in Vauban die Chance sahen, einen CO₂ neutralen Stadtteil zu errichten und das Quartier heute von den ökologischen Zielen weit entfernt sehen. Außerdem wird bemängelt, dass die meisten der heutigen Bewohner sich nicht mehr mit den ökologischen Ansätzen auseinandersetzen und identifizieren. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „ Die Vauban-Bewohner sind von den ökologischen Zielen weit entfernt. Vauban ist kein CO₂-neutraler Stadtteil. Der Großteil der Bewohner hat keinen Bezug zu den ökologischen Ansätzen des Quartiers und versteht diese auch nicht. Viele Bewohner nutzen und genießen die Qualitäten des Quartiers aber führen ein Leben, dass sie in jedem beliebigen Stadtteil auch führen könnten.“

3.6 Prozess

Die Stadt Freiburg wollte den Bürgern die Möglichkeit geben sich an den Entwicklungen der Stadterweiterungsgebiete der 90er Jahre, Vauban und Rieselfeld, zu beteiligen. Im Zuge dessen kommen die Begriffe „Erweiterte Bürgerbeteiligung“ und „Lernende Planung“ in Freiburg auf und werden als Schwerpunkte für den Planungsprozess definiert (LEG Baden-Württemberg 1999).

Erweiterte Bürgerbeteiligung und lernende Planung

Ziele „die Einrichtung einer erweiterten Bürgerbeteiligung“, „in einem kooperativen Prozess die Entwicklung des Stadtquartiers zu fördern“ und „aktive Mitwirkung der Bewohner“

„Die Einrichtung einer erweiterten Bürgerbeteiligung“ wurde noch vor der Erstellung des städtebaulichen Entwurfs als Ziel durch die Stadt Freiburg formuliert (Stadt Freiburg 1994). Ziel des Forums war es in einem „kooperativen Prozess die Entwicklung des Stadtquartiers zu fördern“ (Forum Vauban e.V. 1995). Die Stadt formulierte sinngemäß ein ähnliches Ziel, nämlich eine „aktive Mitwirkung der Bewohner“ zu erreichen (Stadt Freiburg 1994).

Fakten/Befunde

Für eine Umsetzung der Ziele wurde das Instrument der erweiterten Bürgerbeteiligung, erstmals in Freiburg verwendet. Dabei ging die Anwendung weit über die gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung hinaus. In Vauban geschah dies unter anderem durch Arbeitskreise, die eingerichtet wurden, um Ideen und Wünsche für einen neuen Stadtteil zu erarbeiten. Durch eine „lernende Planung“, konnten während des Planungsprozesses neue Erkenntnisse und Entwicklungen eingearbeitet werden, wodurch ein offener und flexibler Planungsprozess entstand (Sperling 2013).

In Vauban beteiligten sich Bürgerinnen und Bürger sowohl an der Aufstellung des städtebaulichen Entwurfs als auch an der Verabschiedung des Bebauungsplans. Für den organisierten Beteiligungsprozess und die soziale Quartiersarbeit wurde ein Budget aus der Entwicklungsmaßnahme bereitgestellt (Sperling 2002).

Durch die zusätzliche finanzielle Förderung einer „fachlichen Begleitung“, durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt war eine umfangreiche Bürgerbeteiligung, organisiert und moderiert durch das Forum Vauban, möglich (Sperling 2004). 1997 flossen weitere Gelder aus dem Umweltprogramm LIFE der EU in das Projekt (Forum Vauban e.V. 2004b).

Interessierte Bürger wurden zu Informations-, und Projektbörsen eingeladen (Sperling 2004). So fand z.B. die Kampagne „Wohnfrühling“ zur Öffentlichkeitsarbeit und Bewohnerfindung statt. Es wurden Befragungen unter anderem zum Mobilitätskonzept durchgeführt. Zusätzlich zu Beratungsangeboten erstellte das Forum zu verschiedenen Themenbereichen Informationsbroschüren wie z.B. die Broschüre „Wohnen in Vauban – so kann es werden, wenn Bürger mit planen“ (Forum Vauban e.V. 1996b) und unterstützte zukünftige Bewohner bei der Baugruppenfindung.

Erkenntnisse aus den Schlüsselpersonengesprächen

Durch die Schlüsselpersonengespräche wurde mehrfach bestätigt, dass die Bürger in Vauban intensiv beteiligt wurden. In mehreren Schlüsselpersonengesprächen wurde erwähnt, dass der Prozess der lernenden Planung mit viel Aufwand und Arbeit verbunden war. Nicht selten kam es zu Konflikten zwischen der Stadt und den Bürgern. Die Einschätzung, dass viele Qualitäten im Quartier ohne die Beteiligung der Bürger nicht entstanden wären, wurde in einem Großteil der geführten Schlüsselpersonengespräche getroffen. Laut einiger Schlüsselpersonen wären viele Ergebnisse besser gewesen, wenn nicht so viele Kompromisse notwendig gewesen wären. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 24: „Es gab eine intensive Beteiligung vor Ort. Ohne den Druck der Leute vor Ort auf die Politik und Verwaltung hätte man nicht so viel erreicht.“

SPG 14: „Die Umsetzung - der Prozess war beispielhaft und wenn die Stadt besser mitgezogen hätte, wäre es noch besser gewesen. Wir haben viele Kompromisse machen müssen die schlecht waren.“

SPG 18: „Wenn wir alles was wir wollten umgesetzt hätten wäre es noch besser geworden. Wir haben einiges erreicht und manchmal auch verloren. Die Stadt hat immer gegen uns gearbeitet.“

SPG 12: „Der Prozess wurde stark durch den Kampf mit der Stadt geprägt, wodurch die Stadt eigentlich gelernt haben sollte.“

SPG 6: „Weniger gut finde ich, dass Konzepte sehr schwer gegen die Verwaltung durchgesetzt werden mussten. Dies hat viel Energie und Zeit gekostet. Es gab nur knappe Mehrheitsentscheide im Gemeinderat.dass die, mit denen wir die Auseinandersetzungen hatten, heute mit Vauban werben und dabei nicht kommuniziert wird, dass die Erfolge von unten durchgesetzt wurden.“

In vielen Schlüsselpersonengesprächen wurde die Funktion des Forum Vaubans als grundlegend für den Prozess beschrieben. Insbesondere wurde die Mittlerfunktion zwischen den Bürgern und der Verwaltung angesprochen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 6: „Die Bürgerbeteiligung war sehr intensiv. Das Forum Vauban hat eine gute Mittlerfunktion gespielt...“

SPG 9: „Als einzelner Bürger hat man kaum einen Zugriff auf Informationen und Entscheidungen, daher war das Forum wie ein Sprechrohr und eine Lupe.“

In zwei Schlüsselpersonengesprächen wurde die Meinung geäußert, dass der Beteiligungsprozess im dritten Bauabschnitt nicht mehr so intensiv durchgeführt wurde wie im ersten und zweiten Bauabschnitt (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 13: „Die Bürgerbeteiligung hatte eine gute Struktur aber die Bauträger-Bereiche im drit-

ten Bauabschnitt sind sicher ohne Bewohnerbeteiligung durchgeführt worden.“

SPG 14: „Schon im dritten Bauabschnitt hat die Stadt die Bewohner nicht mehr über die Idee des Vauban Quartiers informiert. Damit wurde bewusst Widerstand vermieden. Wer kam, konnte kaufen. Die Vermarktung verlief nach rein wirtschaftlichen Gründen.“

In einigen Schlüsselpersonengesprächen konnten wir in Erfahrung bringen, dass die sehr intensive und dominante Beteiligung einiger Bewohner andere Bewohner von der Beteiligung fern hielt. Außerdem wurde geäußert, dass der Beteiligungswille in Vauban stärker ausgeprägt ist als in anderen Stadtteilen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 24: „Engagierte Gruppen vor Ort helfen aber dominieren auch vor Ort und schrecken andere Leute ab, setzten andere unter Druck.“

SPG 6: „In Vauban sind die Bürger sehr artikulationsfähig, mehr als Bürgergruppen aus anderen Stadtteilen. Es führt zu Ungleichgewichten, wenn schon wieder Vauban bedient werden soll.“

SPG 22: „Naja, die Leute, die an solchen Gruppen teilnehmen, die nehmen auch oft Extrempositionen ein. Da sind auch Dogmatiker dabei. Das hat uns damals gestört, dass da Leute dabei waren, die z.B. überlegt haben, man könnte gucken, dass man Esel als Lasttiere hält.... Also, dass gar keine Zufahrtsmöglichkeiten mit dem Auto bestehen. Das ist für mich völlig utopisch. Diese Gruppen wurden doch immer wieder sehr bestimmt von diesen extremen Positionen. Das hat uns sehr abgeschreckt. Beim Verkehrskonzept hatten wir schon manchmal den Eindruck, es ist nicht unseres, was da gemacht wird.“

Die Meinung, dass die Entwicklung Vaubans unter einem besonderen Zeitgeist stattgefunden hat, wurde in drei Gesprächen angemerkt. Vereinzelt wurde geäußert, dass solch eine Entwicklung zur heutigen Zeit nicht mehr vorstellbar wäre. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 6 „Die intensive Bürgerbeteiligung entsprach damals dem Zeitgeist, wäre aber auch heute, mit Unterstützung der Stadt vorstellbar. Durch die intensive Bürgerbeteiligung wurde durch Vauban der Begriff der „lernenden Planung“ geprägt.“

SPG 14: „Die heutigen Bewohner wissen zu großen Teilen nichts von der Entwicklung und dem ursprünglichen Prozess. Heute würde Vauban nicht mehr möglich sein. Die Zeit ist vorbei.“

SPG 26: „Für die Form der Beteiligung, die im Stadtteil stattgefunden hat, braucht es einen unheimlich großen Selbstaufwand der Leute. Die Bereitschaft ist wahrscheinlich auch wegen des damaligen Zeitgeistes möglich gewesen“

SPG 24: „ Ein zweites Vauban wird es wahrscheinlich nicht geben. Die Politik argumentiert sachfremd. Vauban gilt als Hochburg der Grünen. CDU und SPD wollen nicht noch eine Grünen-Hochburg züchten. Dass der Wunsch nach einem zweiten Vauban von unten kommt ist vermutlich ebenfalls unwahrscheinlich. Bürgervereine sind tendenziell eher bewahrend. Entscheidend ist auch: Wie fachlich diskutiert eine Verwaltung?“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurden die Vorteile der Bürgerbeteiligung aufgeführt. Hierzu wurde vor allem auf die hohe Identifikation mit Vauban, noch vor der Realisierung eingegangen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 6: „Der Vorteil der Bürgerbeteiligung ist, dass sich die Bevölkerung so früh engagieren kann und so hat man in Vauban eine hohe Identifikation mit dem Stadtteil erreicht, bevor er überhaupt entstanden ist.“

Unter einigen Schlüsselpersonen herrscht der Eindruck, dass die Stadt Freiburg mit Vauban einen traditionellen Stadtteil bauen wollte und es der Stadt schwer fällt Bürger zu beteiligen. Als Gründe für die mühevollte Zusammenarbeit mit der Verwaltung wurde angegeben, dass die lernende Planung nicht den gewohnten Handlungsmustern entspricht und neue Arbeitsweisen auch häufig erstmals mit Mehrarbeit verbunden sein können. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Der Stadt fällt es schwer, Bürgerbeteiligung zu praktizieren. Betroffene werden von der Verwaltung nicht selbstverständlich beteiligt.“

SPG 6: „Für eine Verwaltung ist eine lernende Planung schwierig. Sie entspricht nicht ihren gewohnten Handlungsmustern. Sie unterbricht die Tradition des gewohnten Denkens einer Verwaltung.“

SPG 20: „Da gab es das Konzept die lernende Planung. Die Stadt hatte meiner Meinung nach nicht vor, so viel zu lernen. Aber dann wurde viel verändert. Das Forum Vauban hat viel mehr durchgesetzt als ursprünglich geplant war.“

SPG 25: „Veränderungen, das Betreten von Neuland bedeutet für die Verwaltung immer auch Mehrarbeit. Auch aus diesem Grund gab es immer wieder Widerstände.“

SPG 14: „Die Stadt wollte einen traditionellen Stadtteil bauen.“

Die Zusammenarbeit und das Handeln der Stadtverwaltung wird von den Schlüsselpersonen als schwierig und häufig zu inkonsequent eingestuft. Man hätte sich gewünscht, dass die Verwaltung den Beteiligungsprozess in Vauban strukturiert und organisiert hätte und diese Rolle nicht im Ganzen den Bürgern überlassen worden wäre. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 12: „Sehr schwierig finde ich die Inkonsequenz der Stadtverwaltung.“

SPG 14: „Am Schluss verlor die Stadt das Ziel aus den Augen und traf inkonsequente Entscheidungen“

SPG 26: „Die Verwaltung müsste die Beteiligungsformen von sich aus strukturieren, organisieren und eine stärkere Rolle übernehmen und dies nicht den Bewohnern überlassen.“

In den Gesprächen wurden einige allgemeine Ratschläge zur Verbesserung des Planungsprozesses, mit Blick auf die Erfahrungen in Vauban, gegeben. Betont wurde, dass mit engagierten Bürgern ein großes Potenzial zu Verfügung steht. Gewünscht wird eine offene Verwaltungsstruktur und eine längere Planungsphase. Laut einer Schlüsselperson müsste die Verwaltung innerhalb eines klaren zeitlichen Rahmens eine Ideenphase, eine Planungsphase und eine Umsetzungsphase begleiten. Als Aufgabe der Verwaltung wird die Strukturierung von Themenbereichen gesehen. Dadurch könnten nach einer Inputphase die Beteiligten auf ein inhaltliches Level gebracht werden. Ängste, wie einen Kontrollverlust seitens der Verwaltung, werden in den Gesprächen als unbegründet gesehen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 18: „Die Stadtverwaltung sollte offener sein und mehr Zeit gewährleisten. Die Verwaltungen sollten sich etwas mehr zurücknehmen. Sie haben Angst vor Kontrollverlust.“

SPG 8: „Für eine Stadt wäre ein Wahnsinns-Potenzial abzuschöpfen, wenn sie es gelernt hätte, mit Bürgern umzugehen.“

SPG 1: „Der Schlüssel, für die Entwicklung von Qualitäten im Quartier ist die Kombination von Bürgerbeteiligung und Beratung. Es braucht ein Angebot und die Mobilisierung von Leuten. Ein Prozess muss auch so gestaltet sein, dass Leute Spaß daran haben.“

SPG 11: „Optimal wäre, wenn eine offene Verwaltungsstruktur die Prozesse offen gestalten würde. Dies war bei der Entwicklung von Vauban leider nicht gegeben. So hätte eine größere Effizienz erreicht werden können. Die Verwaltung müsste innerhalb eines klaren zeitlichen Rahmens eine Ideenphase, eine Planungsphase und eine Umsetzungsphase begleiten. Aufgabe der Verwaltung ist es durch die Strukturierung von Themenbereichen und einer Inputphase die Beteiligten auf ein inhaltliches Level zu bringen.“

SPG 14: „Es geht nicht nur um Mitbestimmung, es geht um Selbstbestimmung. Die Bürger müssen die Möglichkeit haben, in Auseinandersetzung mit den anderen Leuten zu den bestmöglichen Ergebnissen zu kommen – es kann nicht sein dass die Verwaltung sagt wir wollen das so und ein bisschen Bürgerbeteiligung ist ja ganz nett und machen den Bürgern das Leben schwer. Die Stadt müsste vom Kopf her eine andere Einstellungen bekommen. Wichtig ist ein kooperativer Prozess mit den Bürgern.“

Aus Sicht der Schlüsselpersonen wurden viele Qualitäten, durch die Bürger/das Forum durchgesetzt. Einige der erreichten Qualitäten werden in den aufgeführten Zitaten der Schlüsselpersonen benannt. Hierzu zählen unter Anderem der Alfred-Döblin-Platz, der Erhalt einiger Bestandsgebäude wie das Haus 037 und die Umsetzung des Stellplatzfrei-Konzeptes. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 8: „Den Alfred-Döblin-Platz und das Bürgerhaus gäbe es ohne den Einsatz der Bürgerinnen nicht. Die Stadt wollte den Platz bebauen- aus finanziellen Gründen und meinte, dass der Platz vor der Grundschule schon ein Stadtteilplatz sei.“

SPG 14: „Alle wesentlichen Merkmale und Qualitäten des Quartiers sind durch die Initiativen gegen die Stadtverwaltung durchgesetzt worden, wie z.B. das Stellplatzfrei-Konzept oder der Marktplatz. Es gab keinerlei Unterstützung seitens der Stadt im Bereich Autofrei. Ohne den Einsatz der Initiativen hätte die Stadt alle Kasernengebäude abgerissen. Ohne die

enormen Proteste vor Ort hätte die Stadt einen beliebigen Stadtteil ohne besondere Qualitäten errichtet. Es gab keinerlei Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und dem Forum mit allen Initiativen. Circa 40% der Ziele wurden durch viel Engagement und einen harten Kampf erreicht.“

SPG 26: „Durch die besondere Beteiligung der Bewohner ist eine ganz einzigartige Qualität entstanden.“

SPG 18: „Besondere Mobilitätsziele gab es ursprünglich gar nicht. Die Allee sollte vierspurig sein. Die wesentlichen Mobilitätsziele sind erst durch das Forum Vauban eingebracht worden.“

Des Weiteren werden in den Zitaten einiger Schlüsselpersonengespräche Qualitäten benannt, die durch die Bürger und das Forum nicht durchgesetzt werden konnten. Hierzu zählen zum Beispiel der Abriss des Haus 7, die Planung des Eingangsbereiches oder das Verkehrskonzept im dritten Bauabschnitt. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „Für das Haus 7 war eine Sanierung als Passivhaus und der Kauf der Immobilie geplant. Die Stadt hat jedoch ohne weitere Absprache den Abriss veranlasst.“

SPG 6: „Leider haben die Kräfte im dritten Bauabschnitt nachgelassen und wir waren nicht wachsam genug gegenüber der Verwaltung, die wieder in Ihren alten Trott zurückgefallen ist, deshalb auch die qualitativen Unterschiede der Bauabschnitte.“

SPG 18: „Den Kampf um die Fläche im Eingangsbereich, auf der nun das Hotel steht, haben wir verloren. Das Grundstück ist viel zu dicht bebaut. Das Gebäude ist viel zu hoch. Die Mietpreise sind sehr hoch angesetzt worden.“

In einigen Schlüsselpersonengesprächen erfuhren wir, dass die Mitbestimmungs-Möglichkeiten nach dem Konkurs des Forum Vauban schwieriger und weniger geworden sind. Für den Stadtteilverein sei es schwer bei der Verwaltung Gehör zu finden. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 12: „Zu Forums-Zeiten gab es in Vauban viel Mitbestimmung. Seit es das Forum nicht mehr gibt, sind Mitbestimmungs-Möglichkeiten viel weniger geworden. Es ist schwer, Anliegen aus Vauban in die Politik/Verwaltung hineinzutragen, Zuständige zu finden, Gehör zu finden.... Der Stadtteilverein muss immer wieder an die Stadt schreiben, oft mehrfach zu einem Anliegen. Das kostet sehr viel Energie.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde erläutert, dass das Jugendgelände unter Beteiligung von Jugendlichen entstanden ist (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 11: „Das Jugendgelände wurde mit Beteiligung der Jugendlichen geplant. Die lief im

Auftrag unter Organisation des JuKs. Bereits beim ersten Treffen haben circa 50 Jugendliche mitgemacht. Es wurden eigene Ideen für das Gelände entwickelt, Modelle gebaut, ein Ranking durchgeführt usw.“

Erkenntnisse aus der Jugendbefragung

In der Jugendbefragung antworteten auf die Frage „Wie findest Du die Möglichkeiten, in Vauban etwas mitzugestalten?“, fünf der 13 Befragten mit „weiß nicht“ und drei mit „nicht gut. Die Meinungen „Es gibt glaube ich keine Möglichkeiten“ und „Wir können nichts mitgestalten“ wurden geäußert. Eine Person gab an, dass nur innerhalb des Juks Möglichkeiten bestehen. Eine weitere Person traf keine Aussage. Der Jugendbefragung ist zu entnehmen, die befragten Jugendlichen die Möglichkeiten in Vauban mitzuwirken zu großen Teilen nicht beurteilen können oder nicht sehen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013d)

Fazit Prozess

Die Entwicklung für den Modellstadtteil Vauban wurde durch die Prozesselemente „Lernende Planung“ und „Erweiterte Bürgerbeteiligung“ maßgeblich beeinflusst. Durch die offizielle Vermittlerrolle des Forum Vauban zwischen Stadt und Bürger konnte eine umfangreiche Bürgerbeteiligung umgesetzt werden.

„Über die lernende Planung und die erweiterte Bürgerbeteiligung, kam es dazu, dass in den Bereichen Verkehr (autofreies Wohnen), Energie (Passivhäuser und Plusenergiehäuser), Bauen (gemeinschaftliche Bauprojekte) und Soziales (Bürgerhaus) deutliche Modifikationen der Planungen, aufgrund von Anregungen der Bürger vorgenommen wurden.“ (Forum Vauban e.V. 2004b) Durch die intensive Bürgerbeteiligung konnte bei den Bürgern eine größere Transparenz und Akzeptanz geschaffen werden für die Planungen im Quartier (Forum Vauban e.V. 2004b), die sich in Qualitäten im Quartier wiederfinden. Eine wichtige Rolle spielte dies insbesondere in Bezug auf das Verkehrs- und Parkierungskonzept. Häufig konnten Erfahrungen aus dem ersten Bauabschnitt auf den zweiten Bauabschnitt übertragen werden. (Hüchtker; Scholz; Selle; Sutter-Schurr 2000)

Durch die Schlüsselpersonengespräche wurde mehrfach bestätigt, dass die Bürger in Vauban intensiv beteiligt wurden. In einigen Schlüsselpersonengesprächen wurde erwähnt, dass der Prozess der lernenden Planung mit viel Aufwand und Arbeit verbunden war. Oftmals kam es zu Konflikten zwischen der Stadt und den Bürgern. Unter einigen Schlüsselpersonen herrscht die Meinung, dass die Entwicklung Vaubans unter einem besonderen Zeitgeist stattgefunden hat. Eine solche Entwicklung sei aus ihrer Sicht zur heutigen Zeit nicht mehr vorstellbar.

In einigen Schlüsselpersonengesprächen erfuhren wir, dass die Mitbestimmungsmöglichkeiten ohne das Forum Vauban schwieriger und weniger geworden sind. Für den Stadtteilverein sei es schwer bei der Verwaltung Gehör zu finden.

In den geführten Gesprächen wurden einige Ratschläge zur Verbesserung des Planungsprozesses, mit Blick auf die Erfahrungen in Vauban, gegeben. Gewünscht wird eine offene Verwaltungsstruktur, die mehr Planungszeit gewährleistet. Laut einer Schlüsselperson müsste die Verwaltung innerhalb eines klaren zeitlichen Rahmens eine Ideenphase, eine Planungsphase und eine Umsetzungsphase begleiten. Als Aufgabe der Verwaltung wird die Strukturierung von Themenbereichen und der inhaltlicher Input gesehen. Dadurch könnten nach einer Inputphase die Beteiligten auf ein inhaltliches Level gebracht und Entscheidungen gemeinsam getroffen werden.

3.7 Weitere Erkenntnisse

Im Folgenden werden Aussagen der Schlüsselpersonengespräche wiedergegeben, die nicht konkret der Überprüfung eines ursprünglich gesetzten Zieles dienen aber dennoch interessante Einschätzungen und Meinungen vertreten. Die Gesprächszitate wurden thematisch gebündelt und treffen Aussagen zu den Themen „Älter werden in Vauban“, „Konflikte im Quartier“ und „Infrastruktur für Besucher“.

Älter werden in Vauban

Das Thema „älter werden in Vauban“ wurde in mehreren Schlüsselpersonengesprächen thematisiert. Durch die stark vertretene Generation der Familien mit Kindern in den ersten Bauabschnitten, muss sich mit einer gleichzeitigen Alterung dieser auseinandergesetzt werden. Einige der Schlüsselpersonen sind jedoch der Meinung, dass sich Vauban wegen der Flexibilität und Barrierefreiheit einiger Bauprojekte und der kurzen Wege gut als Seniorenstandort eignen würde. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 18: „Niemand möchte hier ins Altersheim. Die GENOVA plant eine freiwerdende Wohnung nicht mehr neu zu vermieten sondern als Alten-3er WG zu reservieren. Einmal pro Woche gibt es einen Mittagstisch für ältere der GENOVA. Jeder kocht einmal im Monat für die Gruppe. Diese Gemeinschaft ist eine große Unterstützung im Alltag. Das ist ein Projekt, da kann ich alt werden.“

SPG 11: „Vauban wird Seniorenstandort werden. Die Barrierefreiheit und die kurzen Wege ermöglichen dies.“

SPG 1: „Ich denke die größte Herausforderung für das Quartier wird der Umgang mit der gleichzeitig alternden Bevölkerung sein. „

SPG 14: „Zu spezifischen Mobilitätsbedürfnissen von Senioren oder gehbehinderten Menschen gibt es bisher keine Überlegungen. Das Älterwerden im Stadtteil ist unter dem Verkehrssichtspunkt bisher noch kein Thema.“

Ein Grund, warum erst in der letzten Bauphase viele ältere Menschen ins Quartier zogen wurde uns in einem Schlüsselpersonengespräch erläutert. Diese Generation wollte, laut der Schlüsselperson, nicht für einen längeren Zeitraum in einer Baustelle wohnen und strebte keine selbstorganisierte Planung in Wohnprojekten an. Zudem konnte man sich anfangs nicht mit der Eingangssituation identifizieren. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 11: „Die Durchmischung der Generationen wurde erst in der letzten Bauphase erreicht. Die älteren Menschen wollten nicht 15 Jahre mit einer Baustelle vor der Tür leben. Außerdem konnte diese Gruppe sich nicht mit der Eingangssituation identifizieren (S.U.S.I und Bauwähler) und wollte mehr Planungssicherheit. Sie wollten keine selbstorganisierte Planung z.B. in Baugruppen.“

In einem Schlüsselpersonengespräch wurde erwähnt, dass der Stadtteilverein Veranstaltungen zum älter werden in Vauban organisiert hat und diese große Resonanz bei den Bewohnern hatten. Man beschäftigte sich unter Anderem damit, dass die Bewohner einerseits möglichst lange im Quartier alt werden wollen aber andererseits eine Durchmischung der Generationen im Viertel angestrebt wird und Vauban kein Seniorenstandort werden soll. Umnutzungsmöglichkeiten der Familieninfrastruktur zur Senioreninfrastruktur wurden angedacht. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 12: „Der Stadtteilverein hat gerade kürzlich Veranstaltungen zum Thema „älter werden im Vauban“ durchgeführt, die sehr gut besucht waren. Tenor dieser Veranstaltungen war einerseits „ab ins Altersheim“ verhindern, möglichst lange in der eigenen Wohnung wohnen bleiben können und andererseits ist der Nachzug junger Menschen erwünscht. Vauban soll kein Altenstadtteil werden. Für Senioren sollen Begegnungsräume im Quartier geschaffen werden. Wenn nicht mehr so viele Kita-Plätze gebraucht werden, können Kitas für Senioren umgebaut werden.“

Konflikte unter den Bewohnern in Vauban

In einigen Schlüsselpersonengesprächen wurden Konflikte zwischen Bewohnergruppen im Quartier erwähnt. So gibt es unter anderem Konflikte zwischen sogenannten „Hardlinern“ oder auch „Pionieren“ und den „normalen“ Bewohnern. Auch erwähnt wurden Konflikte zwischen den Bewohnern des Studentenwerkes und des V8-Projektes, aufgrund von unterschiedlichen Lebensstilen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 24: „Es gibt Konflikte zwischen Hardlinern und normalen Bewohnern.“

SPG 9: „Konflikte bestehen zwischen Bewohnern der verschiedenen Bauabschnitte: Bewohner des 1.BAs gelten und sehen sich selbst als „Pioniere“ des Vauban, Nachzügler des 2.BAs geraten in Konflikt mit Bewohnern aus BA 1 wegen Regeln des Zusammenlebens. Ein Grund hierfür könnte die größere Anzahl der Parteien bei den Baugemeinschaften im 2.BA sein.“

SPG 26: „Mit den Bewohnern aus dem neuen V8-Quartier gibt es hin und wieder Konflikte wegen Ruhestörung (wenn Partys gefeiert werden.) Wir sind laut. Wir stören V8. Die V8-Bewohner beschwerten sich beim Dorfrat. Der gibt das dann weiter an die BewohnerInnen im Studentendorf. Da stoßen unterschiedliche Lebensstile aufeinander. Da wird die Vielfalt dann zum Problem. Wenn wir Partys feiern, werfen wir die Ankündigungen in die Briefkästen der V8-ler.“

SPG 26: „Zwischen der S.U.S.I und dem Studentenwohnheim vermischen sich die Bewohner. Zwischen beiden Bewohnerschaften gibt es aber auch Konflikte. Zum Beispiel beschwert sich zurzeit der Dorfrat des Studentenwerkes über Jugendliche von der S.U.S.I.“

In einem der geführten Schlüsselpersonengespräche ist jedoch von einer besonderen Kultur, mit Konflikten umzugehen, die Rede (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e).

SPG 9: „In Vauban ist eine Kultur entstanden, mit Konflikten umzugehen. Vauban ist ein gutes Trainingsfeld für Konfliktmanagement.“

Infrastruktur für Besucher

In vielen Schlüsselpersonengesprächen wurden die hohen Besucherzahlen erwähnt. In zwei der Gespräche wurden das Fehlen einer öffentlichen Toilette und eines Infopoints für Besucher angesprochen. (Lehrstuhl für Planungstheorie 2013e)

SPG 14: „Für die vielen Besucher im Stadtteil wird eine öffentliche Toilette benötigt. Bürger konnten die Einrichtung einer öffentlichen Toilette bisher nicht durchsetzen. Grund für Ablehnung der Stadt: In 10 Jahren wird eine Toilette ggf. nicht mehr gebraucht. Es wurde nun ein Deal mit dem Süden getroffen: Geführte Gruppen dürfen die Toiletten dort gegen Bezahlung nutzen. Für ungeführte Gäste gibt es keine Lösung.“

SPG 26: „Es gibt im Viertel keine öffentliche Toilette. Der Stadtteilverein hatte eine solche Toilette gefordert. Das ist aber nicht umgesetzt worden.“

SPG 18: „Außerdem wurde ein Infopoint und Bürgertreffpunkt am Eingang gefordert um auf die vielen Besucher einzugehen.“

4. Resümee

Fasst man die vielfältigen Einzelbeobachtungen zusammen lässt sich sagen: Die für das Quartier Vauban ursprünglich gesetzten – und im Prozess weiter entwickelten – Ziele konnten zu großen Teilen umgesetzt werden. In Einzelbereichen wird der Grad der Zielerreichung von den Befragten aber kontrovers eingeschätzt. Das gilt z.B. für umwelt- bzw. mobilitätsbezogene Ziele (aktive und passive Solarnutzung, Fassadenbegrünung, Stellplatzfreiheit) sowie für den Umgang mit dem Bestand: Hier hätte sich ein Teil der Befragten weitergehende oder andere Lösungen gewünscht.

Blickt man auf den Prozess zurück, so wird deutlich, dass das Prinzip der lernenden Planung und die frühzeitige Bürgerbeteiligung, mit dem Forum Vauban als offizieller Träger, nicht nur wichtiger Bestandteil der Quartiersentwicklung war, sondern auch wesentlich zur Weiterentwicklung der Ziele und zu ihrer Umsetzung beigetragen hat. So ergibt sich nach den Interviews das Bild, dass z.B. die Durchsetzung des Niedrigenergie-Standards und das Stellplatzfreikonzept wesentlich durch die inhaltliche Unterstützung des Forum Vauban und das Engagement vieler Bewohnerinnen und Bewohner (auch in ihrer Rolle als Bauherren) möglich wurde. Ausdrücklich als Resultat des Bürgerengagements werden zudem der zentrale Marktplatz oder auch der Erhalt des Haus 037 angesehen. Letztlich aber kann man den Erfolg der Quartiersentwicklung nicht vorrangig einer der beteiligten Gruppen zurechnen. Es handelt sich hier schon um einen Gemeinschaftsprozess, in dem alle Beteiligten bereit waren, Neuland zu betreten.

Festzustellen ist auch, dass das Quartier sich durchaus nicht einheitlich entwickelt hat: Soweit wir es beurteilen können, wurden im ersten (und zweiten) Bauabschnitt die Ziele am konsequentesten verfolgt und umgesetzt. Dies ist besonders an der Struktur der Bebauung, am hohen Anteil der Baugruppen sowie am Stellplatzfreikonzept und der sich daraus ergebenden Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum abzulesen. Weitere Teilbe-

reiche bilden das Studentendorf und die SUSI, welche sich unabhängig von den anderen Bauabschnitten entwickelt haben. Die zeitlich letzten Bauabschnitte weisen in mehrfacher Hinsicht deutliche Unterschiede auf (Trägerschaft, Bauformen, Erschließung, ruhender Verkehr) ohne dass für uns ersichtlich war, wodurch dies ausgelöst wurde.

Mit Blick auf einzelne Zieldimensionen ist festzustellen:

Das Mobilitätskonzept ist zweifellos ein Kernelement und als Basis für wesentliche Qualitäten im Quartier anzusehen. Die Straßenräume in den stellplatzfreien Bereichen fungieren als Lebensraum mit einer hohen Aufenthaltsqualität. In Verbindung mit der sehr guten Anbindung an den ÖNV ergibt sich zudem für viele Haushalte ein Anreiz, individuelle motorisierte Mobilität zu verringern. So ist die MIV-Belastung im Quartier insgesamt sehr gering. Dies wird durchweg von den Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern sehr positiv bewertet. Zugleich wird aber von den einen auf einige Probleme in der alltäglichen Handhabung der Stellplatzfreiheit hingewiesen. Und andere bedauern, dass nur Teilbereiche des Quartiers entsprechend konsequent vom (ruhenden) Verkehr entlastet wurden und in anderen eher konventionelle Erschließungs- und Parkierungslösungen realisiert wurden.

Gutes Mobilitätskonzept, hohe Aufenthaltsqualität der Straßen und Plätze in Verbindung mit den die Siedlung durchziehenden **Grünbereichen** (sowie der Erhalt des Baumbestandes) prägen so ganz wesentlich das Bild, das viele Bewohnerinnen und Bewohner von diesem Stadtteil haben: grün, ruhig und doch mitten in der Stadt.

Die **Niedrigenergiebauweise** konnte in Vauban flächendeckend umgesetzt werden. Etwa ein Drittel der bebauten Grundstücke haben den Niedrigenergiehausstandard sogar überschritten. Alle Gebäude, die nicht ihren Eigenbedarf an Wärme durch solare Energiequellen decken, wurden an ein Blockheizkraftwerk mit Nahwärmenetz angeschlossen. Zur Erreichung des heutigen Wirkungsgrades waren jedoch einige Anpassungen notwendig.

Durch die Schaffung von innenstadtnahem **Wohnraum**, in den Quartieren Rieselfeld und Vauban, konnte – so wurde uns bestätigt – in den 90er Jahren der Druck auf den Wohnungsmarkt in Freiburg mittelfristig entschärft werden. Eine Kombination von Wohnen und Arbeiten im Quartier wurde realisiert, jedoch entstanden weniger Gewerbeflächen als zu Beginn der Entwicklung geplant waren. Das Quartier ist ausreichend mit kommerzieller, kultureller und sozialer Infrastruktur ausgestattet, jedoch variiert die Entfernung zu den unterschiedlichen Bauabschnitten.

Die **Dichte** von Vauban ist im Vergleich zu anderen Stadtteilen und der Gesamtstadt Freiburg höher, wird jedoch durch einen Großteil der Befragten als (noch) angemessen empfunden.

Von **sozialer Durchmischung** kann in Vauban nur dann gesprochen werden, wenn man die Bestandsgebäude und ihre Nutzer mit einbezieht. Ansonsten wurden zwar Wohnungen im geförderten Segment errichtet und auch im Eigentumsbereich waren die Schwellen zum Entstehungszeitpunkt nicht hoch. Heute ist allerdings ein Teil der Mietwohnungen wieder aus der Bindung gefallen. Und im Eigentumsbereich haben sich die Grundstückspreise nahezu verdoppelt. In dieser Hinsicht ist Vauban auch »Opfer« seines eigenen Erfolges geworden.

Die Kombination eines auf zentrale Qualitäten ausgerichteten, ansonsten aber nur weite Rahmen setzenden **Bebauungsplans** mit einem differenzierten, wesentliche Ziele für die Bebauung fixierenden und eine baldige Realisierung fordernden **Kaufvertrages** scheint sich mit Blick auf die städtebauliche und bauliche Qualität des Quartiers bewährt zu haben. Hinzu kam ein **Grundstücksvergabeverfahren**, das Familien, Baugruppen und anspruchsvolle Bauprojekte bevorzugt berücksichtigte und mit Hilfe von »Blockprofilen« dazu beitrug, dass auch eine kleinteilige Mischung der **Trägerschaft** entstand. So konnte eine Vielfalt innerhalb der Baublöcke bewirkt werden. In Verbindung mit der großen Anzahl unterschiedlicher **selbstnutzender Gemeinschaften** als Bauträger – Baugruppen, Genossenschaften, SUSI – konnten so große Vielfalt, hohe Identifikation der Bewohner mit dem Quartier und eine – von den Bewohnerinnen und Bewohnern positiv bewertete Nachbarschaften – entstehen.

Letztendlich ergaben die Ergebnisse unserer Erhebungen und Befragungen (Straßenbefragung, Schlüsselpersoneninterviews und Jugendbefragung) eine hohe Zufriedenheit der Bewohner mit ihrem Quartier. Die Qualitäten werden auch von neu Zugezogenen erkannt und geschätzt. Dies äußert sich durch die hohe Wohnraumnachfrage bei einer gleichzeitig sehr geringen Fluktuation im Quartier.

Kurzum und in einem Satz: Das Quartier Vauban ist eine Erfolgsgeschichte, von der es sich für zukünftige Projekte zu lernen lohnt.

5. Von Vauban lernen?

Zwanzig Nachbemerkenungen und Ausblicke von Klaus Selle

Versucht man die verschiedenen Sondierungen, die im Rahmen der Projektarbeit vorgenommen wurden, in wenigen Sätzen zusammenzufassen, so lässt sich meines Erachtens feststellen:

1. **Ziele erreicht:** Die ursprünglich angestrebten Zielsetzungen wurden in hohem Maße umgesetzt. Dass dies nicht vollständig gelang (etwa Nutzungsmischung) ist auf Einflussgrößen zurück zu führen, die nicht oder nur bedingt steuerbar waren.
2. **Zielentwicklung als Prozess:** Das Prinzip der lernenden Planung hat sich bewährt – und als notwendig erwiesen, will man – bei einer Projektrealisierungszeit von zwei Jahrzehnten – nicht auf dem Ausgangsniveau stehen bleiben. Das hat allerdings Voraussetzungen, auf die unten einzugehen ist.
3. **Unterschiedliche Perspektiven:** Dass der Zielerreichungsgrad in einigen Punkten durchaus unterschiedlich bewertet wird, ist auf die Entstehungsgeschichte und auf die Verschiedenheit der Bewohnerschaft zurückzuführen:
 - Diejenigen, die auf den Planungsprozess mit sehr weit reichenden, ambitionierten Vorstellungen einwirkten (etwa die Aktivisten des ehemaligen Forum Vauban), sehen – durchaus zutreffend – ihre Vorstellungen in wesentlichen Punkten nicht vollständig verwirklicht.
 - Zugleich erweisen sich manche Qualitäten als ambivalent: Soziale Nähe wird von vielen ausdrücklich begrüßt, hat für andere aber auch negative Seiten.
4. **Quartier der Vielfalt:** Kleinteilige Parzellierung, Vielfalt der Trägerschaft und weite planungsrechtliche Rahmensezung haben ein Quartier der baulichen Vielfalt entstehen lassen. Nicht ganz nachvollziehbar war für uns die Umgewichtung der Trägerschaft (von Baugruppen zu »klassischen« Wohnungsbauträgern) während der letzten Bauphasen.
5. **Quartier als Mosaik:** Es ist dem Prozess geschuldet, den unterschiedlichen Bauträgern, aber auch der Größe: Es gibt nicht »das« Quartier, sondern das Quartier Vauban erweist sich als Mosaik unterschiedlicher Qualitäten (sowohl was die Nähe zu Einrichtungen betrifft, wie auch die Dichten, Trägerschaft und Erscheinungsbild des Wohnungsbaus, wie auch das Verkehrskonzept – und offensichtlich sehen auch die Bewohnerinnen und Bewohner Unterschiede) zerfällt aber nicht, sondern bietet – dank der »robusten Grundstruktur« – durchaus ein Gesamtbild.
6. **Hohe Zufriedenheit, große Nachfrage:** Es ist ein Stadtteil entstanden, dem der ganz überwiegende Teil der Bewohnerschaft hohe Qualitäten attestiert. Sätze wie der folgende haben in neuen Quartieren Seltenheitswert: »Hier ist das Leben so einfach! Hier kann man drei Kinder haben und den Alltag bewältigt bekommen, weil man seine Kinder nicht überall hin begleiten muss und weil es alles, was man braucht, vor Ort gibt.«

7. Die Überzeugungskraft der realisierten Konzepte – und ihre Grenzen: »First we shape our buildings and afterwards our buildings shape us«. Dieser Winston Churchill zugeschriebene Satz findet hier in erweiterter Form seine Bestätigung: So zeigte sich bei nicht wenigen Haushalten, dass die Realisierung des Mobilitätskonzepts so überzeugend ausgefallen zu sein scheint, dass sie einige Zeit nach Einzug auf ihr (ein?) Auto verzichteten. Zugleich wird aber auch deutlich, dass bestimmte Elemente des Verkehrskonzeptes – insbesondere die Stellplatzfreiheit im Wohnbereich – auch auf Nicht-Akzeptanz stoßen können und immer wieder sozialer Auseinandersetzungen bedürfen.

8. Dynamik der Märkte: In gewisser Weise ist der Stadtteil Opfer seines eigenen Erfolges. Die enorme Preissteigerung bei den Immobilien hebt die Zugangsschwelle insbesondere im Eigentumsbereich wesentlich. Zwar ist – über alles betrachtet und an anderen Quartieren der neueren Zeit gemessen – immer noch eine erhebliche soziale Spannweite im Quartier vorzufinden, aber es muss sich noch erweisen, welche langfristigen Wirkungen von den Marktdynamiken ausgehen.

Von Außen betrachtet und mit Blick auf den Siedlungsbau am Ende des einen und zu Beginn des anderen Jahrtausends kann man festhalten, dass das Quartier Vauban für diese Epoche eindeutig eine **hervorgehobene Bedeutung** hat: Die fachliche Diskussion um Innenentwicklung, Konversion und nachhaltige Siedlungsentwicklung hat hierher wesentliche Impulse bezogen. Und auch das Prozess-Verständnis der »**lernenden Planung**« ist beispielgebend. Kurzum: Hier wurde Besonderes erreicht und ein neuer Standard gesetzt (hinter den man andernorts allerdings auch heute noch zurück fällt).

Und nun?

Was kann man nun heute, ein Vierteljahrhundert nach dem Beginn des Prozesses in Freiburg vom Quartier Vauban lernen? Dazu wäre viel zu sagen. An dieser Stelle nur einige Thesen und Gedankensplitter, die nicht nur Neues, sondern auch einfache Regeln, die überzeugend im Quartier Vauban illustriert werden, zum Ausdruck bringen:

9. Innenentwicklung: Wer Belege dafür benötigt, dass und warum Innenentwicklung sinnvoll ist, findet sie hier.

10. Robuste Grundstruktur: Dass Quartiere, die sich über lange Zeiträume entwickeln, einer Grundstruktur bedürfen, die auch dann prägend und Orientierung gebend bleibt, wenn sich einzelne Baufelder anders als ursprünglich geplant entwickeln, lässt sich hier sehr gut illustrieren.

11. Bedeutung des Grünen Kapitals und der öffentlichen Räume. Das gilt auch für die Strukturierung durch Freiräume und das Gerüst der Straßen, Alleen, Wege und Plätze. Letztlich erweisen hier Grundsätze des Städtebaus, wie man sie seit Mitte des 19. Jahrhunderts kennt, erneut ihre Gültigkeit.

12. Infrastruktur – von Anfang an. Wesentliche Fehler des 70er-Jahre Siedlungsbaus wurden im Quartier vermieden: Hier wurde von Anfang an nicht nur über notwendige Infrastruktur nachgedacht, sondern sie auch realisiert. Von besonderer Bedeutung (und unverzichtbar für das Mobilitätskonzept) ist hier zweifellos die Stadtbahnanbindung, aber auch die frühzeitige Bereitstellung öffentlicher wie privater Infrastrukturen ist wesentlich. Dass es anfänglich Fehleinschätzungen insbesondere bei den Einrichtungen für Kinder gab (und Freiräume für Jugendliche bis heute defizitär sind) kann Anregung sein, dies andernorts zu meiden.

13. Nachhaltigkeit: So unscharf der Begriff ist, so deutlich wird an diesem Beispiel, dass man ihn operationalisieren kann und muss. Vom Mobilitätskonzept bis zum energieeffizienten Bauen ist hier ein breites Spektrum von Maßnahmen realisiert worden, das

heute zum Standard gehören sollte – der ständig weiter zu entwickeln ist.

14. Vielfalt: Kleinteiliger Parzellenzuschnitt, Möglichkeiten für verschiedene Bauformen, Pluralität verschiedener Bauträger – das alles sind Ingredienzen einer für Siedlungen dieser Größenordnung auch zukünftig richtigen Strategie. Dabei scheinen die Potenziale gemeinschaftlichen Bauens und anderer Formen »Neuer Nachbarschaften« noch nicht ausgeschöpft zu sein. Das könnte auch für verschiedene Formen der Nutzungsmischung gelten.

15. Erweiterte Ziele, neue Themen? Die Zeit ist weiter gegangen und man wird heute nicht nur überlegen müssen, wie die bereits für Vauban angestrebten Ziele 2014 zu definieren wären, sondern es ist auch zu prüfen, ob nicht neue Themen bei Siedlungsprojekten, die auch 2040 noch tragfähig sein sollten, schon heute zu bedenken sind. Im Rahmen der Arbeiten unsere Studierenden wurden neben einem neuen Nachdenken über Mobilität (verstärkter Einbezug des «Sharing«-Gedankens; Mobilitätskonzept für das Innere des Quartiers) und Energie (Autarkie, Smart Grids, Speicherung) auch eine Intensivierung des Gemeinschaftsgedanken oder Themen wie »Urban Gardening« angesprochen. Zugleich zeigt sich heute schon im Quartier Vauban (wie auch im Rieselfeld), dass das Thema der »alternden Gesellschaft« nicht früh genug – und ausdrücklich auch in neuen Quartieren, deren Altersstruktur zu Beginn eher »jung« ist – bedacht werden kann.

16. Städtebau für eine »diverse« Gesellschaft: Diversität ist ein Stichwort, das schon heute den Zustand vieler Stadtgesellschaften beschreibt. In Zukunft werden aber Vielfalt und Verschiedenheit – und damit auch die Gefahr der Auseinanderfallens und die Aufforderung über Strategien der »Kohäsion« nachzudenken – noch erheblich an Bedeutung gewinnen. Das wirft sowohl die »alten Fragen« der sozialen Mischung oder der Koexistenz unterschiedlicher Kulturen und Ethnien im Quartier oder der Barrierefreiheit neu auf, richtete den Blick aber auch auf »Multilokalität« und andere Folgen von Globalisierung und Mobilitätsmöglichkeiten wir -zwang.

17. Kommunale Steuerung durch Zwischenerwerb und privatrechtliche Vertragsgestaltung: Vieles von dem, was im Quartier Vauban erreicht wurde, setzt voraus, dass es öffentliches Steuerungsinteresse gibt – und die Möglichkeit dies umzusetzen. Dazu ist bei der Innenentwicklung wohl der Zwischenerwerb unverzichtbar. Wo dies – aufgrund der Größe und kommunaler Finanznöte – nicht möglich ist, ist nach anderen Formen »kommunaler Intendanz« zu suchen. Nach Jahrzehnten, in denen viele Kommunen das Heil bei privater Entwicklungstätigkeit sahen, scheint auch hier eine Form der »Re-Kommunalisierung« Platz zu greifen (was ja durchaus die Kooperation mit Privaten einbeziehen kann, aber »Public Leadership« als Voraussetzung versteht).

18. Zielentwicklung als Prozess & Lernende Planung: Das die Weiterentwicklung der Ziele in einem langjährigen Prozess nicht nur sinnvoll und wünschbar, sondern auch möglich ist, hat insbesondere der Vauban-Prozess gezeigt. Dabei werden aber »Treiber« benötigt, die ein Interesse an dieser Weiterentwicklung haben und artikulieren können. Einrichtungen wie das Forum Vauban und die in seinem Umfeld agierenden Bewohnerinnen und Bewohner wird man aber nicht in jedem neuen Entwicklungsprojekt vorfinden. Wie schafft man also ein entsprechendes Ferment?

19. Kontinuität und Konstanz: Der Vauban- wie der Rieselfeld-Prozess sind durch ein erstaunlich hohes Maß an personeller Kontinuität – insbesondere an der Gelenkstelle zur operativen Projektentwicklung – gekennzeichnet. Das ist, wie man schon aus früheren Untersuchungen weiß, ein wichtiges Erfolgskriterium für die Realisierung vor allem langfristig angelegter innovativer Projekte.

20. Quartiersentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe: Beide Freiburger Stadtentwicklungsprojekte machen deutlich: Wer neue Quartiere bauen will hat Gemeinschaftsaufgaben zu bewältigen. Dabei geht es um weit mehr als Bürgerbeteiligung. Mit langem Atem sind multilaterale Kommunikationen zu gestalten.

Abbildungsverzeichnis

Frontbild: Selle, Klaus (2013); Aufnahmen während der Exkursionen nach Vauban; innerhalb des Projektes M2.1, Von Vauban Lernen. Aachen

Abb. 0: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen; Maria Sieben, Nathalie Gozdzia (2013): Lage; Studentische Hausarbeit zur Dimension Umwelt. Arbeitsbericht innerhalb des Projektes M2.1, Von Vauban Lernen. Aachen, Grundlage Stadt Freiburg im Breisgau; Stadtplanungsamt; Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (2011c): Gebäudenutzungen. Freiburg

Abb. 1: Selle, Klaus (2013); Aufnahmen während der Exkursionen nach Vauban; innerhalb des Projektes M2.1, Von Vauban Lernen. Aachen

Abb. 2: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen; Imke Wömmel, Stephanie Schneider (2013): Lage Vaubans zur Innenstadt Freiburg; Studentische Hausarbeit zur Dimension Städtebauliche Struktur. Arbeitsbericht innerhalb des Projektes M2.1, Von Vauban Lernen. Aachen, Grundlage www.mapbox.com. Aufgerufen am 17.02.2014

Abb. 3: Stadt Freiburg im Breisgau; Stadtplanungsamt; Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (2011c): Gebäudenutzungen. Freiburg

Abb. 4: Stadt Freiburg im Breisgau; Stadtplanungsamt; Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (2011c): Verkehrskonzept. Freiburg

Abb. 5: LEG-Landesentwicklungsgesellschaft Baden- Württemberg (1999), Blockprofile im ersten Vermarktungsabschnitt, Quartier Vauban vom Planen und entstehen eines neuen Wohnbaulandes auf 38 Hektar ehemals französischesm Kasernengelände. Dokumentation und Zwischenbilanz zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Vauban, Freiburg, S. 127

Abb. 6: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen (2013): Auswertung der studentischen Straßenbefragung. Innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Abb. 7: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen (2013): Auswertung der studentischen Straßenbefragung. Innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Abb. 8: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen (2013): Auswertung der studentischen Straßenbefragung. Innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Abb. 9: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen (2013): Auswertung der studentischen Straßenbefragung. Innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Abb. 10: GEWOS; Mietspiegel Freiburg; Der Freiburger Wohnungsmarkt; aufgerufen am 18.02.2014 <http://www.freiburg.de/pb/.lde/346340.html>

Abb. 11: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen (2013): Auswertung der studentischen Straßenbefragung. Innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Abb. 12: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen; Imke Wömmel, Stephanie Schneider (2013): Straßenquerschnitt Astrid Lindgren Straße, 2. Bauabschnitt; ; Studentische Hausarbeit zur Dimension Städtebauliche Struktur. Arbeitsbericht innerhalb des Projektes M2.1, Von Vauban Lernen. Aachen

Abb. 13: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen; Carolin Vorwerk (2013c): Anteil der Bewohner mit PKW; Studentische Hausarbeit zur Dimension Mobilität. Arbeitsbericht innerhalb des Projektes M2.1, Von Vauban Lernen. Aachen

Abb. 14: Deutsches Zentrum für Luft – und Raumfahrttechnik e.V. (2003); Modal Split des Weges zur Arbeit der Freiburger und stellplatzfr. Vaubanbewohner mit und ohne Auto; Bericht im Rahmen des Projektes – Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg Vauban; Aufgerufen am 05.02.2014; http://elib.dlr.de/6604/1/ECOMM_2003_DLR_2.pdf

Abb. 15: Deutsches Zentrum für Luft – und Raumfahrttechnik e.V. (2003); Verkehrsmittelnutzung einkaufen; Bericht im Rahmen des Projektes – Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg Vauban; Aufgerufen am 05.02.2014; http://elib.dlr.de/6604/1/ECOMM_2003_DLR_2.pdf

Abb. 16: Deutsches Zentrum für Luft – und Raumfahrttechnik e.V. (2003); Zeitpunkt der PKW Abschaffung, Bewohnerbefragung Vauban; Bericht im Rahmen des Projektes – Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg Vauban, Aufgerufen am 05.02.2014; http://elib.dlr.de/6604/1/ECOMM_2003_DLR_2.pdf

Abb. 17: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen; Carolin Vorwerk (2013c): Wie bewegen Sie sich überwiegend im Alltag fort ?; Studentische Hausarbeit zur Dimension Mobilität. Arbeitsbericht innerhalb des Projektes M2.1, Von Vauban Lernen. Aachen

Abb. 18: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen; Carolin Vorwerk (2013c): Erreichbarkeit ÖPNV- Haltestellen und Quartiersgaragen; Studentische Hausarbeit zur Dimension Mobilität. Arbeitsbericht innerhalb des Projektes M2.1, Von Vauban Lernen. Aachen; Grundlage: Stadt Freiburg im Breisgau; Stadtplanungsamt; Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (2011c): Gebäudenutzungen. Freiburg

Abb. 19: Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen; Carolin Vorwerk (2013c): Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr; Studentische Hausarbeit zur Dimension Mobilität. Arbeitsbericht innerhalb des Projektes M2.1, Von Vauban

Quellenverzeichnis

Badenova (2000): Funktionsweise der Versickerungsgräben im Quartier Vauban, S.2. Freiburg

Badenova (2011): Großes Interesse am Heizkraftwerk Vauban. Abgerufen unter: www.badenova.de/web/de/ueberbadenova/aktuelles/badenovaaktuell/newsarchiv_/newsarchiv_2011_detail_256896.html, am 22.06.2013

Badische Zeitung (2012): Vauban im BZ-Faktencheck. Abgerufen unter: www.badische-zeitung.de/freiburg-sued/vauban-im-bz-faktencheck--59901405.html, am 10.08.2013

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) Projektgruppe Werkstatt-Stadt (2013): Freiburg-Vauban Stadtteilzentrum Haus 037. Abgerufen unter: www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/165, am 10.08.2013

Burghardt, Christian (1997): Countdown bei der Grundstücksvergabe. In: vauban actuel 3/1997, S.4, Freiburg

Capital. Wirtschaft ist Gesellschaft (2012): Immobilien-Kompass-Karte. Wohnen in Freiburg. Abgerufen unter immobilien-kompass.capital.de/wohnen/freiburg/:vauban-185/portrait.html#karte, am 20.06.2013

Delleske, Andreas (2013a): Forum Vauban e.V. Bürgerbeteiligung. Abgerufen unter: www.vauban.de/themen/buergerbeteiligung/3-forum-vauban, am 20.06.2013

Delleske, Andreas (2013b): Forum Vauban e.V. Baugruppen. Abgerufen unter: www.vauban.de/themen/buergerbeteiligung/256-baugruppen, am 20.06.2013

Delleske, Andreas (2013c): Forum Vauban e.V. Mobilität. Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban: Forum Vauban. Abgerufen unter: <http://www.vauban.de/info/verkehrsprojekt/k5.html>, am 10.09.2013

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (2003): Bewohnerbefragung Vauban, Bericht im Rahmen des Projektes „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Vauban. Köln

Fabian, Thomas (2013): Das Quartier Vauban in Freiburg - Ein Beispiel nachhaltiger Stadtentwicklung. Vortrag im Rahmen des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Fakultät für Architektur, RWTH. Aachen

Forum Vauban e.V. (1995): Projektbeschreibung „sozial-ökologischer und ökonomischer Stadtteil“. Freiburg

Forum Vauban e.V. (1996a): Leitbild Nachhaltiges, sozial-ökologisches Bauen im urbanen Raum. Freiburg

Forum Vauban e.V. (1996b): Wohnen in Vauban - so kann es werden, wenn Bürger mitplanen. Freiburg

Forum Vauban e.V. (2004a): Wie geht es weiter? In: vauban actuel 1/2004, S.5. Freiburg

Forum Vauban e.V. (2004b): Das LIFE-Projekt. Abgerufen unter: www.forum-vauban.de/life.shtml, am 18.06.2013

Fritz (2012): Der Stadtbezirksatlas. Stadtbezirk Vauban. Abgerufen unter www.fritz.freiburg.de/Stadtbezirksatlas/Stadtbezirksatlas_680_Vauban-NIEDRIG.pdf, am 10.09.2013

Fritz (2013): Die Online-Statistik der Stadt Freiburg. Abgerufen unter: www.fritz.freiburg.de/scripts/iass4/internetassistent.exe?aw=Bauen_und_Wohnen/Bodenrichtwerte&@FILE=Jahrbuch%20Bau%20und%20Wohnungswesen%20Bodenrichtwerte@JAHR=2010

Gauzin-Müller, Dominique (2002): Nachhaltigkeit in Architektur und Städtebau. Kon-

zepte, Technologien, Beispiele. Berlin

Gewos GmbH (2013): Ergebnisse msp Freiburg 2013. Nettokaltmiete je qm im Vergleich. Freiburg

Glatz, Bobby (2009): Rege Beteiligung an der ersten Etappe der Ideenwerkstatt zu M1. In: vauban actuel 4/2009, S.6. Freiburg

Green City Hotel Vauban gGmbH (2013): Green City Hotel Vauban. Ökologie denken – Inklusion leben. Abgerufen unter: www.hotel-vauban.de, am 20.10.2013

Großmann, Hermann (1999): Die Solarsiedlung am Schlierberg. In: vauban actuel 4/1999, S.12. Freiburg

Hermann, Laurenz; Heuss, André (1996): Der Wohnfrühling hat begonnen. In: vauban actuel 2/1996. Freiburg

Hinz&Kunzt gemeinnützige Verlags- und Vertriebs GmbH; Laufer, Benjamin (2012): Bürgerbeteiligung. Wir bauen uns die Welt, wie sie uns gefällt. Abgerufen unter: www.hinzundkunzt.de/wir-bauen-uns-die-welt-wie-sie-uns-gefällt, am 10.08.2013

Hüchtker, Sibille; Scholz, Brigitte; Selle, Klaus; Sutter-Schurr, Heidi u. a. (2000): Siedlungen bauen, Quartiere entwickeln. Beispiele aus der Praxis. Band 2. Dortmund

Jackisch, Nicole; Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (2012): Funktioniert die Regenwasserversickerung so wie geplant? Evaluierung anhand von Messungen. Hennef (Sieg)

JuKS Vauban (2009): Jugendzone – Das Jugendgelände im Vauban. Das Gelände ist eingeweiht. Abgerufen unter: www.jugendzone.wordpress.com/page/5, am 20.06.2013

Lange, Jörg (2001): Erschließung des Freiburger Vauban_Quartiers, Vortrag im Rahmen des siedlungswasserwirtschaftlichen Seminars im WS 00/01 am 16.02.2001 an der Uni Karlsruhe, S.6. Karlsruhe

Lange, Jörg (2008): Wohnen im Vauban. Im Auftrag der Wohnungseigentümergeinschaft Paul-Klee-str.6,8. Abgerufen unter: www.kleehaeuser.de/idee.shtml, am 12.10.2013

LEG; Stadt Freiburg im Breisgau (Hg.) (1994): Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Vauban- Gelände“ in Freiburg. S. 30. Freiburg

LEG Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg mbH; Jehle, Stefan (Hg.) (1999): Quartier Vauban. Vom Planen und Entstehen neuen Wohnbaulandes auf 38 Hektar ehemals französischen Kasernengeländes. Dokumentation und Zwischenbilanz zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Vauban. Freiburg

Lehrstuhl für Planungstheorie. Fakultät für Architektur, RWTH Aachen (2013a): Straßenbefragung durch Studierende innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen; Schneider, Stephanie; Wömmel, Imke (2013b): Studentische Hausarbeit zur Dimension Städtebauliche Struktur. Arbeitsbericht, innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen (2013c): Studentische Beobachtungen, innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Lehrstuhl für Planungstheorie. Fakultät für Architektur, RWTH Aachen (2013d): Jugendbefragung durch Studierende, innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Lehrstuhl für Planungstheorie. Fakultät für Architektur, RWTH Aachen (2013e): Schlüsselpersonengespräche durch MitarbeiterInnen der Lehrstühle Planungstheorie und Stadtentwicklung sowie Wohnbau, innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Linck, Hannes; Schepers, Reinhild (2012): Bahnlärm in Vaubans Südwesten: AnwohnerInnen werden aktiv. In: vauban actuel, 4/2012, S.7. Freiburg

- LUZ Landschaftsarchitektur (1995): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Vauban-Gelände Freiburg im Breisgau. Städtebaulicher Entwurf für ein neues Wohngebiet nach Konversion ehemaliger militärischer Anlagen. Stuttgart
- Microsoft Corporation (2013): Bing Karten. Vauban Freiburg. Abgerufen unter: www.bing.com/maps/?FORM=Z9LH3#Y3A9NTAuNzc1Mjk5fjYuMDgzOTAwJmx2bD01Jn-NoeT1yJndoYXQ9Vkf1YmFuJT1rMjBGcmVpYnVyZyZzcz15cC5WQXViYW4lMjUyME-ZyZWlidXJn, am 10.08.2013
- Mietshäusersyndikat GmbH (2013): Das Mietshäuser Syndikat. Abgerufen unter: www.syndikat.org, am 10.06.2013
- Naturkonzept Freiburg im Breisgau; eRich Lutz (2013a): Baugruppen-Modell Vauban. Abgerufen unter: www.vauban-im-bild.de/infos_vauban/baugruppen.php, am 06.08.2013
- Naturkonzept Freiburg im Breisgau; eRich Lutz (2013b): Vauban-im-Bild. Infos aus Freiburgs Modellstadtteil Vauban zum nachhaltigen Leben. Fehlplanungen. Abgerufen unter: www.vauban-im-bild.de/infos_vauban/fehlplanungen_files/stellplatz.gif, am 10.09.2013
- Naturkonzept Freiburg im Breisgau; eRich Lutz (2013c): Pflanzen. Abgerufen unter: www.vauban-im-bild.de/infos_vauban/pflanzen.php, am 29.07.2013
- Nobis, Claudia (1998a): Bürgerbeteiligung auf neuen Wegen. In: vauban actuel 6/1998, S.5. Freiburg
- Nobis, Claudia (1998b): Autofreies Wohnen nimmt Gestalt an. In: vauban actuel 1/1998, S.4. Freiburg
- Notariat Freiburg im Breisgau (2000): Öffentliche Urkunde über Allgemeine Bestimmungen betreffend den Verkauf von Grundstücken im Vauban-Gelände in Freiburg. S. 5. Freiburg
- RegioTrends e.K.; Lanriot, Reinhard (2011): Stadtkreis Freiburg. Gutachterausschuss legt Bericht zum Grundstücksmarkt 2010 vor. In welche Richtung entwickelt sich Freiburgs Immobilienmarkt? Abgerufen unter: www.regiotrends.de/de/verbraucher-wirtschaft/index.news.136595.html, am 10.09.2013
- Rösener, Britta (2014): Wie sehen Jugendliche das Quartier Vauban? Was folgt daraus für die Planung neuer Stadtteile? Auswertung einer Straßenbefragung von 13 Jugendlichen im Stadtteil Vauban. PT-Materialien Nr. 31, Aachen. Download unter: http://www.pt.rwth-aachen.de/index.php?option=com_content&view=article&id=135&Itemid=93
- Schäfer, Jens (2009): Gebrauchsanweisung für Freiburg und den Schwarzwald, S.91. München
- Sperling, Carsten (1998): Änderung des Bebauungsplan Vauban. In: vauban actuel 6/1998, S4. Freiburg
- Sperling, Carsten; Forum Vauban e.V.; Öko-Institut e.V. (1999): Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. Ein Praxis- und Ideenhandbuch für Stadtplaner, Baugemeinschaften, Bürgerinitiativen am Beispiel des sozial-ökologischen Modellstadtteils Freiburg-Vauban. Freiburg
- Sperling, Carsten (2002a): Die Geschichte des Forum Vauban, abgerufen unter: www.forum-vauban.de/geschichte.shtml, am 22.06.2013
- Sperling Carsten (2002b): Leben im Studentendorf Vauban. In: vauban actuel 1/2002. Freiburg. Abgerufen unter: www.vauban.de/foren?view=topic&catid=19&id=439#663, am 10.08.2013
- Sperling, Carsten (2002c): Das Projekt „Nachhaltiger Modellstadtteil Freiburg-Vauban“-Fakten und Hintergründe. Auszug aus dem Beitrag des Forum Vauban zum Weltsiedlungspreis der Vereinten Nationen (Dubai Award) 2002, übersetzt und ergänzt im Sept./Okt. 2002
- Sperling, Carsten (2004): Partizipative Stadtentwicklung in Freiburg-Vauban – ein Bür-

gerverein als Beteiligungsträger. In: Britta Rösener, Klaus Selle (2005): Kommunikation gestalten. Beispiele und Erfahrungen aus der Praxis für die Praxis. Kommunikation im Planungsprozess Bd. 3. Dortmund

Sperling, Carsten (2013): Partizipation in der Planungsphase. Einführung und Rückblick 1995-2002. Vortrag im Rahmen des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Fakultät für Architektur, RWTH. Aachen

Stadt Freiburg im Breisgau (Hg.) (1994): Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Vauban- Gelände“ Planungsziele. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau, Bürgermeisteramt Dezernat V, Stadtplanungsamt, Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (1996): Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften für das Baugebiet „Vauban“ 1996. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau, Bauverwaltungsamt, Geschäftsstelle Vauban (1999) Quartier Vauban. Leitfaden Bauen in Freiburg. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau, Bürgermeisteramt Dezernat V, Stadtplanungsamt, Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (2001): Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften für das Baugebiet „Vauban“ 2001. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau, Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung (2005a): Statistischer Infodienst. Die Neubaugebiete Rieselfeld und Vauban. Abgerufen unter: www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents/freiburg/daten/statistik/statistik_infodienst_2005-08.pdf, S. 3, am 10.09.2013

Stadt Freiburg im Breisgau; Projektgruppe Vauban; Roland Veith (2005b), Nachhaltige Quartiersentwicklung in Freiburg Vauban, Vortrag auf der Fachtagung „Ökologische Siedlungsentwicklung im Spiegel aktueller Trends und Praxiserfahrungen am 9. und 10. März 2005 in Osnabrück

Stadt Freiburg im Breisgau, Bürgermeisteramt Dezernat V, Stadtplanungsamt, Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (2007): Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften für das Baugebiet „Vauban“ 2007. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau, Stadtplanungsamt; Fabian, Thomas (2008): Das Quartier Vauban in Freiburg – ein Beispiel nachhaltiger Siedlungsentwicklung. Abgerufen unter: fta.pl/wra/sites/default/files/upload/projektbeschreibung_vauban_deutsch.pdf, am 06.07.2013

Stadt Freiburg im Breisgau (2009): Lärmaktionsplan, Lärmbewertung S.35. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau, Bürgermeisteramt Dezernat V, Stadtplanungsamt, Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (2011a): 8. Änderung des Bebauungsplans Vauban. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau, Stadtplanungsamt, Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (2011b): Übersicht Gebäudenutzung. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau; Stadtplanungsamt; Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (2011c): Verkehrskonzept. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau, Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung (2011d): Anteil der Bewohner mit PKW an der Gesamtbevölkerung 2011. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau (2011e): Energetische Bauweise und Energieversorgung – Auszug aus der automatisierten Liegenschaftskarte. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau (2012a): Fakten übers Vauban. Soziale Infrastruktur. Abgerufen unter www.freiburg.de/pb/,Lde/208756.html, am 10.08.2013

Stadt Freiburg im Breisgau, Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung (Hg.) (2012b): Beiträge zur Statistik der Stadt Freiburg im Breisgau. Kleinräumige Bevölkerungsvorausrechnung für Freiburg 2012 bis 2030. Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau, Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung (Hg.) (2012c): Beiträge zur Statistik der Stadt Freiburg im Breisgau. Stadtbezirksatlas 2012.

Freiburg

Stadt Freiburg im Breisgau, Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung (Hg.) (2012d): Beiträge zur Statistik der Stadt Freiburg im Breisgau. Haushaltsgrößen. Abgerufen unter: www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents/freiburg/daten/statistik/statistik_infodienst_2000-03.pdf, S. 4, am 10.08.2013

Stadt Freiburg im Breisgau, Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung (Hg.) (2012e): Statistisches Jahrbuch 2012. Abgerufen unter: www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/411023/statistik_veroeffentlichungen_jahrbuch_2012-NIEDRIG.pdf, am 10.08.2013

Stadt Freiburg im Breisgau (2012f): Vauban. Verkehrskonzept. Abgerufen unter: www.freiburg.de/pb/,Lde/208744.html, am 06.09.2013

Stadt Freiburg im Breisgau (2013): Quartier Vauban. Abgerufen unter: www.freiburg.de/pb/,Lde/208732.html, am 06.08.2013

Stadt Freiburg im Breisgau; Presse- und Öffentlichkeitsreferat (2014): Freiburg Green City. Expo Shanghai 2010. EXPO 2010 - Better City, Better Life. Abgerufen unter: www.fwtm.freiburg.de/servlet/PB/menu/1214107_11/index.html, am 03.01.2014

Stadtteilverein Vauban e.V. (2012): Quartiersarbeit. Vauban in Zahlen. Abgerufen unter: www.quartiersarbeit-vauban.de/index.php/das-quartier/vauban-in-zahlen, am 20.06.2013

Stadtteilverein Vauban e.V. (2013): Stadtteilverein Vauban e.V. Der aktive Bürgerverein in Freiburgs neuem Modellstadtteil Vauban. Abgerufen unter: www.stadtteilverein-vauban.de, am 20.06.2013

Städtische Arbeitsgruppe Vauban (1994): Das Quartier Vauban. In: wettbewerbe aktuell Verlagsgesellschaft mbH, 1994 S.6. Freiburg

Studentenwerk Freiburg Schwarzwald (2013): Studentendorf Vauban. Abgerufen unter: www.swfr.de/wohnen/wohnheime/wohnheime-im-ueberblick/studentendorf-vauban, am 20.06.2013

Tiltscher, Ralf (1998a): Der Fahrplan zum zweiten Vermarktungsabschnitt. In: vauban actuel 6/1998, S.11. Freiburg

Tiltscher, Ralf (1998b): Infobörse gibt Anregungen zur Fassadenbegrünung und Außengestaltung. In: Vauban Aktuell 5/1998, S.3. Freiburg

VAG (2006): Ein heißes Eisen – die neue Stadtbahn. In vauban actuel 2/2006, S.10. Freiburg

Vaubanactuel Gbr (2010): Vauban Aktuell. Holz-BHKW-Vauban in Zahlen. 3/2010, S.4. Freiburg

Veith, Roland (2014): Anhebung der Geschossflächenzahlen. In: Email vom 23.01.2014 an den Lehrstuhl für Planungstheorie, Fakultät für Architektur, RWTH Aachen, innerhalb des Projektes M2.1 Von Vauban Lernen. Aachen

Verein für autofreies Wohnen e.V. (2013): Mobil sein ohne Auto in Freiburg. Das Vauban-Verkehrskonzept. Abgerufen unter www.autofrei-verein.de/verkehrskonzept.php, am 10.09.2013

Wikimedia Foundation Inc. (2013): SUSI Wohnprojekt. Abgerufen unter: www.wikipedia.org/wiki/SUSI, am 10.08.2013

Anhang

Fragebogen: Straßenbefragung



Evaluierung Vauban

Leitfragen

Wir wollen mit unseren Befragungen herausfinden:

1. Was **waren** die Gründe, ins Quartier Vauban zu ziehen? Welche Qualitäten des Quartiers waren dabei von besondere Bedeutung?
2. Wie wird die Situation **heute** eingeschätzt? Was sind aus der Sicht der Nutzerinnen und Nutzer die wesentlichen Qualitäten des Stadtteils? Welche Mängel hat er? Was gefällt den Bewohnerinnen und Bewohnern weniger oder gar nicht?
3. Was sollten man – nach den Erfahrungen im Quartier Vauban – in einem Stadtteil der **Zukunft** berücksichtigen?

Bei den Fragen 2 und 3 soll explizit auf unsere Evaluierungsdimensionen 1 - 6 eingegangen werden:

1. Städtebau/Freiraum
2. Mobilität
3. Wohnen
4. Sozialstruktur/Nachbarschaft etc.
5. Umwelt
6. Prozess

Diese Leitfragen werden übersetzt in drei unterschiedliche Erhebungsinstrumente:

- **Fragebogen** zur Straßenbefragung: Hier geht es darum, einen Fragebogen für eine kurze (höchstens 15-minütige) mündliche Befragung zu konzipieren. Ziel ist es, unter intensiver Mitwirkung der Studierenden, einen Rücklauf von 60 auswertbaren Bögen (möglichst mehr) zu erzielen. Bei dem Fragebogen wird möglichst eng Bezug genommen zu den Untersuchungen von Nathalie Bodarwé (zu Vauban) und Christine Schings (Rieselfeld) um Aussagen vergleichen und ggf. zusammenführen zu können.

- **Leitfaden** für Schlüsselpersoneninterviews zu verschiedenen Aspekten der Vauban-Entwicklung/Qualitätsziele... Hier wird die erste Leitfrage i.d.R. wenn überhaupt nur kurz

angesprochen werden. Ggf. wird hier ausführlicher auf die Geschichte und die Entwicklung der Qualitätsziele einzugehen sein... Und ansonsten wird man je nach Gesprächspartner unterschiedlich intensiv auf die jeweiligen Sachfragen eingehen. Insgesamt geht es also hier weniger um das persönliche Erleben als um die Erörterung des Erreichens/Nicht-Ereichens bestimmter Ziele...

- **Jugendaktion:** Insbesondere mit Blick auf die Zukunft wollen wir mit Jugendlichen (aus dem Quartier aber nicht nur?) deren Einschätzung erörtern und vor allem fragen, was das für die Zukunft heißt, für Stadtteile, in denen sie einmal leben wollen. Diese Aktion kann sich deutlich von einer normalen Befragung unterscheiden, sollte allerdings – jugendgerecht – unsere 6 Dimensionen mit einbeziehen.

Leben in Vauban – eine KurzBefragung

KopfDaten

Selbst ankreuzen:

- M/W
- Alter ungefähr:

Hinweis an die Befrager:

Einstieg z.B. „Guten Tag. Haben Sie ca. 10 Minuten Zeit für ein Interview zum Quartier Vauban?“

In der Ansprache kurz erläutern, wer Sie sind (Name, Studiengang RWTH Fakultät Architektur) und das Projekt vorstellen (Studentisches Projekt; Stadt Freiburg ist interessiert und wir werden unsere Ergebnisse der Stadt zu Verfügung stellen, Bericht und Journal werden ins Internet gestellt).

Ziel der Befragung: Sind die ursprünglichen Ziele umgesetzt wurden und was können Stadtplaner aus den Erfahrungen in Vauban für zukünftige Quartiere lernen

Bitte gut leserlich ausfüllen; ggf. nach Ende der Befragung noch Erläuterungen nachtragen:

1. Warum Vauban?

1.1 Seit wann wohnen Sie im Quartier Vauban?

Ggf.,.: wo wohnen Sie im Quartier (Punktekarte)?

1.2 Wohnen Sie alleine, mit Kindern, in einer Partnerschaft, Wg etc.?

1.3 Wie bewegen Sie sich überwiegend im Alltag fort?

1.4 Warum sind Sie ins Quartier Vauban gezogen?
was machte diesen Stadtteil für Sie attraktiv?

Antwort abwarten, Reihenfolge der Aussagen festhalten, nur ggf. nachfassen: Lage in der Stadt, Verkehrskonzept (autoarmes Quartier, gute Anbindung ÖNV), Grün, Möglichkeit mit anderen selbst zu bauen, Umweltkonzept

*Sofern Wohndauer ausreichend lang:
Die Entstehung des Quartiers war durch intensive Bürgerbeteiligung begleitet*

1.5 Waren Sie bei der Entstehung des Quartiers beteiligt? Für welche Aufgaben/Fragen/Themen haben Sie sich besonders interessiert?

1.6 Was hat die Beteiligung bewirkt?

1.7 Sind Sie heute (noch) im Quartier engagiert?
Inwiefern?

2. Vauban heute ?

Beginnen wir mit einer pauschalen Frage

2.1 Wie zufrieden sind Sie mit dem Leben und Wohnen im Quartier Vauban?

Sehr zufrieden | zufrieden | teils-teils | unzufrieden ...

Gehen wir dem etwas nach

2.2 Was gefällt Ihnen besonders an diesem Stadtteil? Warum?

Nennungen in Reihenfolge notieren und ggf. noch etwas genauer nachfragen – insbesondere zu den uns interessierenden Punkten...

2.3 Was gefällt Ihnen nicht? Warum?

Nennungen in Reihenfolge notieren und ggf. noch etwas genauer nachfragen – insbesondere zu den uns interessierenden Punkten...

Mit dem Bau des Quartiers wurden weit reichende Ziele verfolgt. Uns interessiert

2.4 Wurden die Ziele erreicht?

Kreuzen Sie bitte auf dem Bogen an , in welchem Maße die jeweils genannten Ziele Ihrer Meinung nach erreicht wurden, Kreuzen Sie dazu bitte auf der Skala einen Wert zwischen „wurde voll und ganz erreicht“ und „wurde überhaupt nicht erreicht“ an. Wenn Gründe genannt werden, notieren Sie diese.

Das Quartier Vauban sollte

- ein kompaktes, städtisches Quartier mit guter sozialer und kultureller Infrastruktur werden,
*1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)*

- ein Quartier der kurzen Wege sein,
*ggf. erklären, im Vergleich zu vorheriger Lebenssituation
1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)*

- gestalterisch vielfältig sein,
*1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)*

- ein gutes Angebot an öffentlichem Grünraum haben,
*1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)*

- gut mit öffentlichem Verkehr erreichbar sein,
*1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)*

- Straßen mit hoher Aufenthaltsqualität (keine Stellplätze, wenig Verkehr) haben,
1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)

- bezahlbaren Wohnraum für junge Familien bieten,
1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)

- vielfältige Wohnformen anbieten, (EFH/ MFH/ RH, Miete/ Eigentum, Baugruppen/ Genossenschaft)
1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)

- aus Gebäuden mit niedrigem Energieverbrauch bestehen,
1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)

- eine gemischte, vielfältige Bevölkerungsstruktur haben,
1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)

- durch gute Nachbarschaft im Viertel geprägt sein,
1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)

- ein gutes Beispiel für nachhaltige, umweltschonende Quartiersentwicklung sein...

1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)

- und durch eine intensive Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner an ihrem Quartier entwickelt werden.

1 (voll erreicht) 2 (erreicht) 3 (teilweise erreicht)
4 (unzureichend erreicht) 5 (überhaupt nicht erreicht)

3. Stadtviertel der Zukunft?

Wir kommen zur letzten Frage:

3.1 Wenn man heute neue Stadtviertel plant: Worauf sollte man in Zukunft besonders achten?

Ggf. noch nachfragen: was hat sich in Vauban bewährt und sollte auch in Zukunft beachtet werden?

Gibt es etwas, was Sie in Vauban vermissen?

Was fehlt? Was käme neu hinzu?

Wir danken Ihnen für dieses Gespräch!

Ggf. dürfen wir ein Foto von Ihnen (vor Ihrem Haus/im Garten etc.) machen?

Leitfaden: Schlüsselpersonengespräche



Evaluierung Vauban – eine Schlüsselpersonenbefragung

Kurze **Vorstellung**, Absicht (studentisches Projekt mit dem Ziel, die Erfahrungen mit dem QV auszuwerten und Konsequenzen für die Zukunft zu ziehen)...

Dank für Bereitschaft, mitzuwirken.

Wie viel **Zeit** dürfen wir in Anspruch nehmen? Das Gespräch kann zwischen 30 und 60 Minuten in Anspruch nehmen – wir richten uns da nach den GP.

Zum Inhalt (das sollte in der Regel vorab per Mail mitgeteilt worden sein und hier nur noch einmal in Erinnerung gebracht werden): Den Zielen der Untersuchung entsprechend wird sich das Gespräch vor allem auf drei **Fragenkomplexe** beziehen...:

- Was waren/sind die aus Ihrer Sicht die wesentlichen Ziele der Quartiersentwicklung Vauban?
- In welchem Maße wurden sie erreicht/verfehlt/übertroffen? (ggf.: woran lag das?)
- Und, nach vorn gewandt: Welche Ziele und Anforderungen sollte man bei Planung und Entwicklung eines neuen Quartiers ändern, an welchen sollte man festhalten?

[Sollte es sich um Befragte handeln, die die Vorgeschichte nicht oder kaum kennen, **entfällt** die erste Frage jeweils– und wird durch ein kurzes Resümee der Ziele durch die Interviewer ersetzt]... Auch bei den einzelnen Fachaspekten ist es wichtig nicht bei Fragen zu verharren, in denen sich die GP offenkundig nicht gut auskennen. Dafür aber dort detaillierter werden, wo viel Wissen sichtbar wird...

KopfDaten I Vorab

(Was bekannt ist: selbst ausfüllen)

Mit wem sprechen wir? Kurze Angaben zur Person und ihren Bezügen zum Quartier

Beruflich involviert (in welcher Weise, von ... bis ...)?

ehrenamtlich engagiert (Kontext, von...bis ...) ?

Bewohner/in (seit wann?) (warum hergezogen...ggf.

Bezug zur weiteren Befragung herstellen)

Erste Assoziationen

Beginnen wir mit einigen eher spielerischen Assoziationen, Sie kennen das vermutlich: Wir beginnen einen Satz und Sie vollenden ihn spontan

- Das Besondere am Quartier Vauban ist...
- Es unterscheidet sich von anderen Stadtteilen Freiburgs vor allem durch...
- Mir persönlich gefällt im Quartier Vauban ganz besonders...
- Weniger gut finde ich...
- Wenn man heute ein neues Quartier plant, kann man vom Quartier Vauban lernen,...

[Falls hier Aspekte genannt werden, die in unseren 6 Zieldimensionen nicht enthalten sind: Später wieder darauf zurück kommen]

Nach diesen ersten Assoziationen wollen wir einige Ziele und Qualitäten des Quartiers Vauban genauer behandeln.

1. Architektur, Städtebau, Freiräume

Was waren/sind die aus Ihrer Sicht wesentlichen Ziele für die städtebauliche und freiraumplanerische Entwicklung des Quartiers?

Wie beurteilen Sie das heute Erreichte?

Ggf. nachfassen: Dichte, Vielfalt, Infrastruktur, Versorgungseinrichtungen im Nahbereich, Nutzungsmischung, kurze Wege, öffentliches Grün, privates Grün, Bezüge zur Landschaft

2. Mobilität

Was waren/sind die aus Ihrer Sicht wesentlichen Ziele des Mobilitäts-/Verkehrskonzepts für da Quartier Vauban?

Wie beurteilen Sie das heute Erreichte?

Ggf. nachfassen: ÖPNV-Anbindung, autofreies/verkehrsreduziertes Quartier, stellplatzfreie Wohnstraßen, Fahrradtauglichkeit etc.

3. Wohnen

Was waren/sind die aus Ihrer Sicht wesentlichen Ziele für das Wohnen?

Wie beurteilen Sie das heute Erreichte?

Bezahlbare Baugrundstücke für junge Familien, Niedrigenergie- und Passivhäuser, Baugruppen als Bauträger

4. Bevölkerung, Sozialstruktur, Nachbarschaft

Was waren/sind hier die aus Ihrer Sicht wesentlichen Ziele?

Wie beurteilen Sie das heute Erreichte?

Familiengerecht? junges Quartier? Soziale Mischung? Gute Nachbarschaft?

5. Umwelt

Das Quartier Vauban sollte ein gutes Beispiel für ein »nachhaltiges« Quartier sein. Insofern spielten insbesondere Umweltaspekte eine wichtige Rolle, Was waren/sind die aus Ihrer Sicht wesentlichen Ziele?

Wie beurteilen Sie das heute Erreichte?

Emissionsminderung (Verkehr, Gebäude), Versickerung/Grundwasserneubildung, Grünes Kapital,

6. Prozess

Das Quartier Vauban entstand in einem besonderen Prozess: Projektentwicklung unter intensiver Beteiligung der Stadt, Lernende Planung, Baugemeinschaften als Bauträger, intensive Bürgerbeteiligung...

In welcher Weise haben Sie an diesem Prozess mitgewirkt?

Vorne anknüpfen, Was waren die Themen, an denen die GP mitgewirkt haben? Inwieweit sind diese berücksichtigt worden? In welcher Weise hat sich der damalige Partizipationsprozess auf die Planergebnisse ausgewirkt?

Wie beurteilen Sie diesen Prozess aus heutiger Sicht?

Sofern Bewohner: Sind Sie heute auch noch im Quartier aktiv?

-

Schlussfragen

Welche Stichworte wären Ihnen noch wichtig, die wir bislang noch nicht angesprochen haben?

Wie eingangs erwähnt werden die SPG anonym ausgewertet. Wir möchten aber dennoch deutlich machen, wer beteiligt war. Daher möchten wir ein Foto von Ihnen machen und zugleich bitten wir um ein kurzes Statement, mit dem wir Sie auch zitieren dürfen – etwa zu der Frage:

Von Vauban lernen heißt...

(Notieren! Foto – möglichst ohne Blitz)

Ggf.: Gibt es Material, Kontakte, Hinweise auf weitere Personen, deren Einschätzung für die Arbeit wichtig sein könnte? Dürfen wir Sie bei Rückfragen noch einmal anrufen?

Vielen Dank für dieses Gespräch!

Möglichst unmittelbar nach dem Gespräch: Aufzeichnungen handschriftlich komplettieren, ggf. umdiktieren. Dabei möglichst auch einige prägnante Zitate wortnah festhalten.

Fragebogen: Jugendbefragung

Wie sehen Jugendliche das Freiburger Quartier Vauban?

Was braucht ein neuer Stadtteil, damit Jugendliche sich in ihm wohlfühlen?

In welchen Quartieren wollen Jugendliche später leben?

Eine Straßenbefragung von Jugendlichen in Freiburg-Vauban am 14./15.6.2013

Hinweis an die BefragerInnen:

Einstieg z.B. „Hallo. Habt ihr ein paar Minuten Zeit für ein Interview über Vauban?“
kurz erläutern, wer ihr seid (Name, Studiengang RWTH Fakultät Architektur)
und das Projekt und die Projektziele vorstellen
(Studentisches Projekt, Stadt Freiburg plant gerade einen neuen Stadtteil. Wir möchten der Stadt mitteilen, was aus Sicht von Jugendlichen in diesem neuen Stadtteil wichtig wäre).

Dazu möchten wir herausfinden:

_Was gefällt Jugendlichen in Vauban?

_Was gefällt ihnen nicht?

_Hiervon ausgehend: Was braucht ein neuer Stadtteil, damit Jugendliche sich in ihm wohl fühlen? In welchen Quartieren wollen Jugendliche später leben?

Dauer des Gesprächs: ca. 10-15 min.

(Wenn Jugendliche fragen: Ergebnisse werden der Stadt zur Verfügung gestellt, Bericht und Journal werden ins Internet gestellt, wir werden JuKS darüber informieren).

Bitte gut leserlich ausfüllen; ggf. nach Ende der Befragung noch Erläuterungen zur befragten Person und zum Verlauf der Befragung nachtragen.

Zur Person der Befragten

Selbst ankreuzen: M / W

Bevor wir richtig anfangen, würden wir gerne etwas über dich erfahren.

• Wohnst du in Vauban? ja / nein

• Wo wohnst du?

(Wohnort in der Karte markieren)

Wenn J. in Vauban wohnt:

• Wie lange wohnst du schon in Vauban? Seit ...

Wenn J. nicht in Vauban wohnt:

• Warum bist du nach Vauban gekommen?

• Bist du öfter hier? Ja / nein

- Wie alt bist du? ... Jahre
- Wie bewegst du dich überwiegend in der Stadt?
zu Fuß / mit dem Fahrrad / mit der Straßenbahn /
mit einer Mofa / mit dem Auto

- Hast du / haben deine Eltern ein eigenes Auto?
ja / nein / wir teilen uns ein Auto mit anderen

Wenn J. in Vauban wohnt:

- Wohnst du gerne in Vauban?
ja / teils-teils / nein

Erste Assoziationen

Beginnen wir mit einigen Assoziationen. Wir beginnen einen Satz, und du vollendest ihn.

- Das Besondere am Quartier Vauban ist...
- Es unterscheidet sich von anderen Stadtteilen Freiburgs durch...
- Mir persönlich gefällt im Quartier Vauban ganz besonders...
- Weniger gut finde ich...
- Was müsste ein Stadtteil haben/wie müsste ein Stadtteil sein, in dem du später gerne einmal wohnen möchtest?

Einschätzungen über Vauban

Wir würden nun gerne etwas genauer erfahren, was dir in Vauban gefällt und was nicht. ...

Dichte und Nachbarschaft

- Die Häuser in Vauban sind sehr dicht aneinander gebaut.
Wie gefällt dir das?
sehr gut / gut, ok / mittel / nicht gut / schlecht / weiß nicht
ggf. zum besseren Verständnis nachfragen: warum?

- Wie findest du die Nachbarschaft in Vauban?

sehr gut / gut, ok / mittel / nicht gut / schlecht / weiß nicht
ggf. zum besseren Verständnis nachfragen: warum?

Freiflächen

- Die privaten Gärten in Vauban sind verhältnismäßig klein. Wie findest sie aus deiner jetzigen Sicht?

ausreichend groß / zu klein / kommt drauf an / weiß nicht
ggf. zum besseren Verständnis nachfragen: warum?

- In Vauban gibt es Grünflächen, die von allen genutzt werden können. Wie findest du das Angebot an diesen Grünflächen?

sehr gut / gut, ok / mittel / nicht gut / schlecht / weiß nicht
ggf. zum besseren Verständnis nachfragen: warum?

- Welche Grünflächen nutzt du häufig/öfter?

(Orte bitte in Karte einzeichnen)

- Welche Orte sind noch für dich wichtig, z.B. um dich mit Freunden zu treffen oder um dich dort aufzuhalten?

(Orte bitte in Karte einzeichnen)

Mobilität

- In Vauban sollte es ursprünglich Straßen geben, in denen man sich gerne aufhält (keine Stellplätze, wenig Verkehr). Wie findest du die Aufenthaltsqualität in den Straßen?

sehr gut / gut, ok / mittel / nicht gut / schlecht / weiß nicht
ggf. zum besseren Verständnis nachfragen: warum?

- Wer in Vauban in einem parkplatzfreien Gebiet wohnt, darf sein Auto nur in einer Quartiersgarage parken. Wie findest du das?

sehr gut / gut, ok / mittel / nicht gut / schlecht / weiß nicht
ggf. zum besseren Verständnis nachfragen: warum?

- Vauban sollte mit Bussen und Straßenbahn gut erreichbar sein. Wie sind die öffentlichen Verkehrsverbindungen für dich?

sehr gut / gut, ok / mittel / nicht gut / schlecht / weiß nicht
ggf. zum besseren Verständnis nachfragen: warum?

- Wie ist Vauban aus deiner Sicht mit dem Rad erreichbar, und wie radfahrerfreundlich ist es gestaltet?

sehr gut / gut, ok / mittel / nicht gut / schlecht / weiß nicht
ggf. zum besseren Verständnis nachfragen: warum?

Infrastruktur für Jugendliche

- Vauban sollte eine gute Infrastruktur haben (also z.B. Läden, Schulen, Kitas, Freizeitmöglichkeiten im Quartier). Wie ist das Angebot für in Vauban für dich als Jugendlicher?

Sehr gut / gut, ok / mittel / nicht gut / schlecht / weiß nicht

ggf. zum besseren Verständnis nachfragen: warum?

- Welche Angebote nutzt du?

Abrundende Einschätzungen zu Vauban

- Was hättest du gerne in Vauban, was es hier nicht gibt?

- Was sollte aus deiner Sicht in Vauban anders sein?

Wohnen in Zukunft

Kommen wir zu deinem Leben in der Zukunft. Stell dir mal vor, wie es sein soll, wenn du erwachsen bist. In welchem Quartier möchtest du später mal wohnen?

(Bitte erst einmal frei erzählen lassen und Aspekte in der Reihenfolge notieren.)

Grünflächen_Was wäre dir wichtiger?

Balkone, kleine Gärten/Angebot an öffentlichem Grün? Oder

größere Gärten/lieber wenig öffentliches Grün?

Verkehr / Mobilität_ Wie wichtig ist dir...

– ein eigenes Auto?

– ein Stellplatz vor der Tür?

– Aufenthaltsqualität in Straßen?

- Was wäre dir wichtig im Hinblick auf die Nähe von Infrastruktur (soz. Einrichtungen, Läden, Kultur...)

- Welcher Stadtteil käme deinem Wunschbild nahe?

- Fazit: Also kannst du dir (nicht) vorstellen, später in Vauban zu wohnen!?

Danke für das Gespräch!