

Neuer Stadtteil Vauban

– Umsetzung eines autoreduzierten Konzepts für 5.000 Einwohner

Vortrag in der FH Rapperswil am 23.05.2007

Verkehrskonzept

Das Quartier Vauban ist kein autofreier, sondern ein autoreduzierter Stadtteil!

Gestuftes Verkehrskonzept

- 50 km/h: Merzhauser Straße und Wiesentalstraße
- 30 km/h: Vauban-Allee mit bewirtschaftetem Parkraum
- Verkehrsberuhigte Bereiche in den Wohnangern ohne öffentliche Parkplätze
- Fußgängerbereiche und Fuß-/Radwegesystem, Ergänzung des vorhandenen Netzes

Vom Regierungspräsidium geforderte Verbindung Merzhauser Straße/Wiesentalstraße, durch entsprechende Verkehrsführung Ausschluss von Schleichverkehren.

Stadtbahn

Das Konzept eines autoreduzierten Stadtteils steht und fällt mit einem entsprechenden ÖV-Angebot. Im Stadtteil Vauban funktioniert es insbesondere auch wegen der bereits bei Beginn der Entwicklung vorhandenen guten ÖV-Erschließung (zwei städtische- und eine Regional-Buslinie), die mit Inbetriebnahme der Stadtbahn im April 2006 weiter verbessert wurde. Im direkten Einzugsbereich der Stadtbahn Vauban leben 15.000 bis 20.000 Menschen. An zwei Umsteigehaltstellen im Quartier werden die zur Versorgung des Stadtteils St. Georgen, der Gemeinde Merzhäusern sowie weiterer Gemeinden im Süden Freiburgs dienenden Buslinien aufgesetzt. Optional ist die Weiterführung der Stadtbahn in den Westen nach St. Georgen und – auf Freiburger Gemarkung – als Abzweig zur Gemeinde Merzhäusern gesichert.

Auf der Höhe der Stadtbahnwendeschleife soll in einigen Jahren ein Haltepunkt der Regio-S-Bahn entstehen.

Stellplatznachweis/Parkraumkonzept

- Innerhalb der Baufelder entlang der Vauban-Allee dürfen auf den Grundstücken keine privaten Stellplätze errichtet werden (entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan), Autofreiheit als persönliche Entscheidung.
- Auf allen anderen Grundstücken (S.U.S.I., Studentenwerk, Gewerbegebiet, einige „Bauträgergrundstücke“) sind private Stellplätze (in Tiefgaragen) möglich.
- Für das Mischgebiet zwischen Wiesentalstraße und Lise-Meitner-Straße gilt: Stellplatzfreiheit für Wohneinheiten, Stellplätze für Gewerbe auf dem Grundstück.

Unterbringung der gemeldeten PKWs in bisher zwei Quartiersgaragen:

- in der Solargarage mit ca. 230 Stellplätzen (z. Zt. noch 18 frei), öffentliche Plätze (für den Einkaufsmarkt etc.) vorhanden
- in der zweiten Quartiersgarage mit ca. 240 Stellplätzen, davon 30 frei

Als dritter Garagenstandort steht das Grundstück des Autofreivereins im Westen des Stadtteils zur Verfügung. Hier kann bei entsprechender Nachfrage eine automatische Parkgarage mit bis zu ca. 470 Stellplätzen in Modul-Bauweise errichtet werden.

Für die stellplatzfreien Bereiche gilt: 345 Baulasten also autofrei gemeldete Haushalte, ca. 350 „Autohaushalte“.

Auto-Haushalte kaufen in einer der beiden Quartiersgaragen einen Stellplatz für einen Betrag von rund 18.000 €. Es wird Teileigentum gebildet.

Für Besucher gibt es im Quartier rund 200 öffentliche Parkplätze, das entspricht ca. 10 % der Anzahl aller im Quartier entstehenden Wohneinheiten (sonst üblich sind 20 %). Alle Parkplätze sind bewirtschaftet 9:00 bis 19:00 Uhr. Die öffentlichen Parkplätze sind ausschließlich innerhalb der T-30-Zone (Vaubanallee und Straßen in der weiteren Abfolge) angelegt. Trotz der vergleichsweise geringen Quote ist ein Mangel an öffentlichen Parkplätzen bislang nicht festzustellen. Die zum Be- und Entladen befahrbaren, verkehrsberuhigt ausgebauten Wohnstraßen seitlich der Vaubanallee weisen keine öffentlichen Parkplätze auf.

Autofreies Wohnen - Rechtsbeziehungen

Ausgehend von dem externen Wunsch nach einem autofreien Stadtteil wurde während des Beteiligungsprozesses nach einer Möglichkeit gesucht, die von der LBO vorgegebene Stellplatznachweispflicht auszusetzen, wenn in Haushalten kein eigenes Kfz vorhanden war. Dieses Ziel konnte wie folgt umgesetzt werden:

- Gründung eines „Autofrei-Vereins“, der gegenüber der Baurechtsbehörde Bauherrenfunktion übernimmt. Autofrei-Haushalte führen den Stellplatznachweis über den Verein für autofreies Wohnen.
- Gewährleistung, dass für alle autofrei gemeldeten Haushalte (auf einem für diesen Zweck erworbenen Grundstück) Stellplätze bei späterem Bedarf in ausreichender Anzahl hergestellt werden können.
- Mitgliedschaft aller autofrei gemeldeten Haushalte im „Autofrei-Verein“ mittels einmaliger Zahlung eines Beitrags von ca. 3.500 Euro.

Mit diesem Betrag erwirbt der Verein ein Grundstück, auf dem langfristig der Stellplatznachweis geführt werden kann. Der Verein übernimmt auf dieses Grundstück eine Baulast, dies ist Voraussetzung für die Baurechtsbehörde, die Baugenehmigung erteilen zu können. Die Stellplatznachweispflicht bleibt so lange ausgesetzt, wie der Autofrei-Zustand nachgewiesen wird. Dem Verein obliegt die Kontrolle, durch die jährlich beizubringende erneuerte Autofrei-Erklärung.

Modal-Split - Radverkehr

Freiburg, aber insbesondere Vauban ist ein Fahrradstandort. Wie die ÖV-Nutzung hat auch der Radverkehr in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen. Bezogen auf die Gesamtstadt ist der Anteil der Radnutzer sowohl bei den Wegen zur Arbeit als auch bei Freizeitwegen im neuen Stadtteil überproportional hoch.

KFZ-Dichte

Am deutlichsten kann die erfolgreiche Umsetzung des autoreduzierten Stadtteils anhand der folgenden Vergleichszahlen belegt werden. Auf das Stadtgebiet bezogen sind ca. 495 Kfz auf 1.000 EW angemeldet (01.01.2006), auf 1.000 Vauban-Bewohner kommen dagegen lediglich 85 Kfz (01.01.2004).

Straßenraumnutzung

Aufgrund des erheblich reduzierten motorisierten Individualverkehrs stehen die verkehrsberuhigten Wohnstraßen verschiedenen Freiraumnutzungen, dem Aufenthalt und eben dem (weitgehend) gefahrlosen Kinderspiel zur Verfügung.

Resümee

Mit dem Quartier Vauban ist ein neuer attraktiver, familienfreundlicher Stadtteil mit einer hohen Wohnqualität und einem unverwechselbaren städtischen Ambiente entstanden. Das Konzept eines „Autoreduzierten Stadtteils“ hat sich bisher bewährt. Trotz einiger „ganz individueller Auslegungen“ des Begriffs Autofrei hat sich der Stadtteil zu einem „Vorzeigevierviertel“ in Bezug auf eine Minimierung des Fahrverkehrs entwickelt. Angelegt als langfristiges „Experiment“, das noch immer andauert, wird die weitere Entwicklung sicher noch manche Überraschung bereithalten.

Die fest vorgegebenen städtebaulichen Rahmenbedingungen und Festsetzungen haben bewirkt, dass sich trotz der individuellen Vielfalt der Gebäude ein weitgehend homogenes Stadtviertel entwickelt hat, das zudem als bedeutsames Beispiel im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung angesehen werden kann. Was für den Städtebau gilt, lässt sich mit Einschränkungen auch auf das Thema Verkehr übertragen: „Robustes Grundgerüst – flexible Handhabung im Detail“.

Stadtplanungsamt Freiburg i. Br.
Thomas Fabian
Mai 2007