

EIN GUTER NACHBAR FÄHRT KEINEN PORSCHE

FREIBURG ZEIGT MIT DEM NEU GEBAUTEN STADTTEIL VAUBAN, WIE DAS WOHNEN IN DER ZUKUNFT AUSSEHEN KÖNNTE

Heike Leitschuh-Fecht

Was ist eigentlich ein ‚nachhaltiger‘ Stadtteil? Freiburg will es genau wissen und wagte ein riskantes Projekt. Eine ehemalige Garnison verwandelt sich in eines der innovativsten Bauprojekte Deutschlands. Kaum Autos, viel Ökologie und eine stabile soziale Gemeinschaft, das sind die wichtigsten Ziele.

„Manchmal fühlen wir uns hier wie im Zoo“, so kommentiert Norbert Schöler, der mit seiner Familie seit Sommer 1999 im neuen Stadtteil Vauban in Freiburg im Breisgau lebt, das große Interesse aus dem In- und Ausland an diesem Neubaugebiet. Doch die inzwischen rund 2500 Bewohnerinnen und Bewohner doch, dass sie in einem Stadtteil leben, dessen höchst ungewöhnliches Konzept in Deutschland und vielleicht sogar in ganz Europa seinesgleichen sucht.

Vauban, drei Kilometer Luftlinie von der Freiburger Innenstadt entfernt gelegen, ist die ehemalige Kaserne einer französischen Garnison. Als die Truppen 1992 das etwa 38 Hektar große, schön gelegene Gelände verließen, entschloss sich die Stadt Freiburg zu einem mutigen Schritt: Hier sollte etwas ganz neues entstehen – ein „nachhaltiger Stadtteil“. Autoarm, beziehungsweise verkehrsberuhigt sollte er sein, möglichst ökologisch gebaut, Wohnen und Arbeiten miteinander verbinden und nicht zuletzt sollten hier die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die Menschen gutnachbarschaftlich zusammenleben können. 2000 Wohnungen soll es geben, 5000 Menschen ein Zuhause finden und 600 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Das Projekt sollte auch auf unkonventionelle Weise realisiert werden: Es gibt keinen Großinvestor, die Kommune selbst vermarktet die Grundstücke. Und die künftigen Bewohner wurden von Beginn an in alle Planungen einbezogen. Zu diesem Zweck hat die Stadt Freiburg den Verein Forum Vauban als Träger einer „erweiterten Bürgerbeteiligung“ anerkannt und auch finanziell unterstützt. Der Verein vertritt die Interessen der Menschen im Quartier gegenüber Politik und Verwaltung.

„Das alles war ein ziemliches Risiko, doch wir waren der Meinung, dass wir den Prozess voll steuern könnten“, sagt Roland Veith, der in der Bauverwaltung der Stadt für das Gesamtprojekt verantwortlich ist. „Wir lösten die Arbeit auch aus den klassischen Verwaltungsstrukturen heraus und richteten eine Projektgruppe ein. Der Gemeinderat gründete eine eigene Arbeitsgruppe.“

Im Unterschied zu anderen Projekten heißt die Devise in Vauban aber nicht ‚Ohne Auto leben‘, sondern ‚So wenig Auto wie möglich‘. ‚Wir haben es beim Verkehr mit sehr eingefahrenen Strukturen zu tun und auch viele Menschen, die sich für Vauban entscheiden, wollen nicht immer, oder nicht auf Dauer auf ihr Auto verzichten‘, weiß Carsten Sperling der das Projekt im Forum Vauban wissenschaftlich begleitete.

Konkret bedeutet dies: Für einen Teil des Bebauungsplans sind keine Pkw-Stellplätze auf dem eigenen Grundstück vorgesehen. Haushalte mit Auto parken ihr Gefährt am Rande des Wohngebiets in einer der zwei neu gebauten Sammelgaragen. Sie kaufen sich dort einen Stellplatz. Wer mal einen Großeinkauf nach Hause bringen will, kann mit dem Auto vorfahren, muss es dann aber ins Parkhaus bringen. Auf den großen Straßen des Wohngebiets gilt Tempo 30, ansonsten Schrittgeschwindigkeit. Vereinzelt gibt es jedoch trotzdem auch ein paar Häuser mit Stellplätzen.

Rund ein Drittel der Vauban-Haushalte sind autofrei – eine sehr hohe Quote, wenn man bedenkt, dass hier vorwiegend junge Familien leben. Diese Haushalte müssen nach der baden-württembergischen Bauordnung eine sogenannte „Vorhaltefläche“ nachweisen, falls sie sich später doch zum Auto entschließen sollten. Diesen Nachweis übernimmt der „Verein für autofreies Wohnen“, der für alle diese Haushalte ein Gemeinschaftsgrundstück am Rand des Quartiers gekauft hat. Im ‚worst case‘ wird dort eine platzsparende automatische Parkieranlage errichtet. Viel lieber soll die Fläche aber als Spiel- und Grillplatz genutzt werden. Die Vereinsmitglieder zahlen rund 3580 Euro als Anteil an der Vorhaltefläche im Gegensatz zu bis zu fast 19.000 Euro, die sie für einen Platz in der Quartiergarage hinlegen müssten. So werden in Vauban zwei Wohnformen miteinander verknüpft, die bislang nur getrennt voneinander vorkamen: das autofreie und das stellplatzfreie Wohnen.

Inwieweit die Bewohner in Vauban auch ohne Auto mobil sind, hängt natürlich auch davon ab, wie gut der Stadtteil an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist. Derzeit fahren zwei Stadtbus- und eine Überlandlinie, die Haltestelle ist jedoch am Rande des Quartiers. Auch wenn der Bus demnächst direkt in den Stadtteil reinfährt, „wird das noch nicht reichen“, findet Klaus Stieber vom Forum Vauban, der hier wie die Familie Henseleit-Schöler ohne Auto lebt. Die Stadt hat auch geplant, bis 2006 eine neue Straßenbahnlinie einzurichten.

Auch wenn beim ÖPNV noch einiges zu wünschen bleibt: Weder für die Familie noch für den Single ist das unmotorisierte Leben kompliziert oder unkomfortabel. Sie legen viele Wege mit dem Fahrrad zurück, und auch der große Familieneinkauf läßt sich mit „einem Fahrradanhänger prima bewältigen“, so der Familienvater. „Wer sagt, eine Familie könne nicht auf's Auto verzichten, irrt gewaltig.“ Außerdem gibt es die günstige Regiokarte, die es erlaubt, im Umkreis von 50 Kilometern um Freiburg alle öffentlichen Verkehrsmittel für nur nur 35 Euro im Monat zu nutzen und dem Stadtteil stehen fünf Car-Sharing-Autos zu Verfügung.

Das Thema Mobilität ist jedoch längst nicht das einzige, das die Neubürger von Vauban bewegt. Sie wollen hier nicht anonym nebeneinander, sondern in guter Nachbarschaft mit einander leben, schon die Bauweise ermöglicht den leichten Kontakt. Viele bauen nach hohen ökologischen Standards und die Stadt bemüht sich, die Infrastruktur zu schaffen, die man für einen lebendigen Stadtteil braucht. Ob das alles schon nachhaltig ist? Roland Veith ist sich nicht sicher, aber eines weiß er genau: Die Stadt hat in diesem Prozess schon eine Menge Erfahrungen gesammelt mit „Lernender Planung“ und: „Vauban ist nichts für egoistische Individualisten. Die werden hier scheitern.“

Dies ist die Kurfassung eines Beitrags aus dem Buch der Autorin „Lust auf Stadt – Ideen und Konzepte für urbane Mobilität“, das soeben im Haupt-Verlag Bern erschienen ist. Es wurde finanziert von der Dr. Joachim und Hanna Schmidt-Stiftung für Umwelt und Verkehr in Ilsede.