

kommunal mobil

Nachhaltige Mobilität – Kommunen trauen sich was, 24. + 25.01.2011, Dessau-Roßlau

**Stadtdirektor Norbert Schröder-Klings, bis 31.12.2010 Leiter des Referats für Stadtentwicklung und Bauen der Stadt Freiburg i. Br.**

## Wohnen ohne eigenes Auto in Freiburg

Das Oberzentrum Freiburg im Breisgau mit 214.000 Einwohnern ist eine stark wachsende Universitätsstadt. Als neue Stadtteile mit modernen Verkehrskonzepten wurden seit 1994 bzw. seit 1998 die neuen Stadtteile Rieselfeld und Vauban entwickelt, die voraussichtlich bis Ende 2012 vollständig bebaut sind und dann ca. 11.000 bzw. 5.500 Einwohner haben. Beide Wohngebiete werden durch neue Stadtbahnlinien erschlossen, die 1996 bzw. 2006 eröffnet wurden.

Die Stadtbahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Freiburg. Im Gegensatz zu anderen Städten schaffte Freiburg die Straßenbahnen nicht in den 1960er- und 1970er-Jahren zugunsten eines reinen Omnibusbetriebs ab. Bereits Ende der 1970er-Jahre begann der Ausbau des Stadtbahnnetzes. Der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2008) sieht den Bau von weiteren drei Stadtbahnlinien bis 2018 vor. Ein weiterer wichtiger Baustein des VEP 2008 ist die Umsetzung der Stadt der kurzen Wege. Elemente hierzu sind die Verkehrsvermeidung durch den Vorrang der Innenentwicklung bei der weiteren Siedlungsentwicklung, die Förderung des Fußverkehrs u.a. durch eine bis 2014 geplante Erweiterung der Fußgängerzone sowie die Förderung des Radverkehrs durch den weiteren Ausbau des Radwegenetzes. Durch sein seit 1992 konsequent in der Bauleitplanung umgesetztes Einzelhandelskonzept konnte Freiburg die Ansiedlung von Einkaufszentren außerhalb der Innenstadt und von Lebensmittelmärkten außerhalb der Stadtteilzentren verhindern; dadurch wurde die Notwendigkeit verringert, das private Auto für die Nahversorgung zu nutzen.

Bereits für den Stadtteil Rieselfeld wurde ein nachhaltiges Verkehrskonzept entwickelt. Dort gibt es flächendeckend Tempo-30-Zonen mit einer Vorfahrtsregelung rechts vor links; teilweise wurden Spielstraßen geschaffen. Im Straßenraum sind öffentliche Stellplätze vorhanden; die privaten Stellplätze sind in der Regel in Tiefgaragen untergebracht. Das private Auto hat im Rieselfeld eine geringere Bedeutung als in anderen Stadtteilen, weil der öffentliche Verkehr mit der Stadtbahn im Vordergrund steht.

Im Quartier Vauban wurde als Weiterentwicklung des städtischen Verkehrskonzepts ein autoreduziertes Wohnen umgesetzt. Ein erheblicher Teil des Quartiers mit ca. 900 Haushalten ist im Bebauungsplan als „stellplatzfreies Gebiet“ festgesetzt; es hat reine Wohnstraßen ohne private und öffentliche Stellplätze. Öffentliche Stellplätze sind hier nur auf der Hauptachse vorhanden, während die privaten Stellplätze in zwei zentralen Sammelgaragen mit insgesamt 470 Stellplätzen am Rand des Quartiers konzentriert sind. Nur in Randbereichen gibt es im Quartier Vauban noch Geschosswohnungsbau mit Tiefgaragen. Neben der Erschließung durch die Stadtbahn wird Carsharing mit derzeit zwölf Fahrzeugen angeboten.

Bewohner, die im Quartier Vauban auf ein eigenes Auto verzichten, müssen keinen privaten Stellplatz anlegen oder bezahlen. Grundsätzlich ist zwar bisher bei Woh-

nungsbau nach den Landesbauordnungen (mit Ausnahme von Berlin) die Stellplatzpflicht durch die Anlage von Stellplätzen oder eine finanzielle Ablösung zu erfüllen. Für autofreie Haushalte bietet jedoch die Regelung des § 37 Abs. 3 der Landesbauordnung BW die Möglichkeit die Herstellung notwendiger Stellplätze auszusetzen, soweit und solange nachweislich kein Bedarf an Stellplätzen besteht und die für die Herstellung erforderlichen Flächen durch Baulast gesichert sind. Von dieser Möglichkeit wurde im Quartier Vauban erfolgreich Gebrauch gemacht. Dort wird im „autoreduzierten Bereich“ den Haushalten die Wahl zwischen autofreiem und stellplatzfreiem Wohnen geboten. Die Bewohner müssen, wenn sie Fahrzeughalter sind, für ca. 20.000 Euro einen Stellplatz in einer Quartiersgarage erwerben. Vor dem Haus bzw. in den Straßen des Stadtteils, die grundsätzlich Spielstraßen sind, darf das Auto nur kurzfristig zum Be- und Entladen abgestellt werden. Ansonsten ist es auf dem Stellplatz in der Sammelgarage zu parken.

Wer autofrei wohnen möchte, muss Mitglied in einem Autofreiverein werden, der 1998 von den Initiatoren des Verkehrskonzeptes gegründet wurde, und für 3.500 Euro eine Vorhaltefläche für eine im Bebauungsplan ausgewiesene, aber bisher nicht realisierte dritte Quartiersgarage mitfinanzieren. Der Verein übernimmt als Eigentümer des Garagegrundstücks hierauf die Baulasten für die Stellplatzverpflichtungen der – bisher ca. 450 – als autofrei gemeldeten Haushalte. Die in Modulbauweise konzipierte dritte Quartiersgarage müsste nur dann abschnittsweise gebaut und finanziert werden, soweit sich die autofreien Haushalte später doch private Autos anschaffen sollten.

Das Experiment des Wohnens ohne eigenes Auto im Quartier Vauban ist bisher erfolgreich verlaufen. Die Hälfte der Haushalte des stellplatzfreien Gebiets ist autofrei, während die andere Hälfte einen Stellplatz in einer der beiden Sammelgaragen hat. Die Krafftfahrzeugdichte liegt in diesem Stadtteil nur bei 210 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner gegenüber 480 Fahrzeugen in der gesamten Stadt Freiburg.

Die praktische Umsetzung des stellplatz- bzw. autofreien Wohnens funktioniert zwar nicht immer hundertprozentig. Insbesondere Besucher parken manchmal länger in den Wohnstraßen. Teilweise konnte auch festgestellt werden, dass die Bewohner nachts ihre Fahrzeuge lieber auf den öffentlichen Stellplätzen an der Hauptachse statt in den Sammelgaragen abstellen. Dennoch ist die Gesamtbilanz dieses Konzepts eindeutig positiv.

Die Vorteile des Wohnens ohne eigenes Auto bzw. ohne Stellplatz beim Wohngebäude liegen in einer wesentlich höheren Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums, insbesondere für Kinder, einer erhöhten Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer sowie niedrigeren Umweltbelastungen im Wohnbereich durch Lärm und Abgase. Hinzukommen niedrigere Baukosten für die Bauherrn und ein geringerer Flächenbedarf für öffentliche Verkehrsflächen. Von besonderer Bedeutung ist schließlich der Beitrag zum Klimaschutz, der durch die Vermeidung bzw. Reduzierung des privaten Autoverkehrs geleistet wird.