

# QUARTIER VAUBAN VON DER KASERNE ZUM STADTTEIL

Abschlussbericht zur  
Entwicklungsmaßnahme  
Vauban | 1992 - 2014



**QUARTIER  
VAUBAN**  
**VON DER KASERNE  
ZUM STADTTEIL**

Abschlussbericht zur  
Entwicklungsmaßnahme  
Vauban | 1992 - 2014

# Inhalt

|       |  |    |
|-------|--|----|
|       | Zeittafel  | 5  |
|       | Vorwort Oberbürgermeister Dieter Salomon   | 6  |
|       | Vorwort Bürgermeister Martin Haag  | 8  |
| 1.    | Zeitliche Entwicklung  | 11 |
| 1.1   | Entwicklung bis 1992   | 11 |
| 1.2   | Entwicklung nach 1992  | 11 |
| 2.    | Projektsteuerung/-organisation   | 13 |
| 2.1   | Projektgruppe Vauban   | 13 |
| 2.2   | Einbindung eines Entwicklungsträgers   | 13 |
| 2.3   | Projektsteuerung   | 15 |
| 2.4   | Bürgerbeteiligung  | 16 |
| 2.5   | Gemeinderätliche Arbeitsgruppe Vauban  | 17 |
| 3.    | Städtebauliche Struktur  | 19 |
| 3.1   | Städtebaulicher Ideenwettbewerb  | 19 |
| 3.2   | Beteiligung der Öffentlichkeit am Bebauungsplanverfahren                           | 19 |
| 3.3   | Prämissen der Stadtverwaltung  | 20 |
| 3.4   | Städtebauliche Grundzüge / städtebauliches Konzept                                 | 21 |
| 3.4.1 | Nutzungskonzept / Infrastruktur / Dichte   | 23 |
| 3.4.2 | Gestalterische Aspekte   | 24 |
| 3.4.3 | Parzellierung  | 24 |
| 3.4.4 | Gebäudetypologien / Wohnformen   | 25 |
| 4.    | Erschließungskonzept   | 27 |
| 4.1   | Rechtliche Aspekte der Umsetzung des autoreduzierten Konzepts                      | 27 |
| 4.2   | Verkehrskonzept  | 28 |
| 4.3   | Parkierungskonzept   | 30 |
| 5.    | Ökologisches Konzept   | 33 |
| 5.1   | Grünraum / Freiraum  | 33 |
| 5.2   | Boden und Wasser   | 34 |
| 5.3   | Energie  | 35 |
| 6.    | Projektverlauf   | 39 |
| 6.1   | Geländefreimachung und Bodensanierung, Rückbau von Gebäuden und Tankanlagen        | 39 |
| 6.2   | Bauabschnitt I   | 41 |
| 6.3   | Bauabschnitt II  | 44 |
| 6.4   | Bauabschnitt III   | 44 |
| 6.5   | Abschluss  | 45 |
| 7.    | Soziale öffentliche Infrastruktur  | 47 |
| 7.1   | Karoline-Kaspar-Grundschule mit Sporthalle   | 47 |
| 7.2   | Kindertageseinrichtungen   | 48 |
| 7.3   | Stadtteilzentrum Haus 037  | 48 |
| 7.4   | Alfred-Döblin-Platz  | 50 |
| 7.5   | Grünspangen / Freiraum Kinder und Jugendliche                                      | 51 |
| 7.5.1 | Grünspangen  | 51 |
| 7.5.2 | Ballspielflächen und andere Freiraumangebote                                       | 52 |
| 7.6   | Quartiersgaragen   | 54 |
| 7.7   | Paula-Modersohn-Platz  | 55 |
| 7.8   | Stadtbahn  | 55 |
| 7.9   | Quartiersarbeit zum sozialen Aufbau  | 58 |
| 8.    | Finanzierung und Förderung   | 61 |
| 9.    | Fazit  | 65 |
| 10.   | Anhang   | 66 |
| 10.1  | Ökologische Aspekte in Stichworten   | 66 |
| 10.2  | Themenkarten / Pläne und chronologische Luftaufnahmen ab Impressum / Bildnachweise | 68 |
|       |  | 82 |



## ZEITTADEL

### Vom Abzug der Franzosen bis zur Fertigstellung der letzten Geschäfts- und Wohngebäude

- 1936 / 38 Neubau Wehrmachtskaserne, benannt nach Albert Leo Schlageter
- 1945 Beschlagnahme des Kasernenareals durch die französische Armee
- 1952 Übernahme der Kaserne durch die französischen Militärbehörden, Umbenennung nach dem Festungsbaumeister Sébastien Le Prestre de Vauban
- 1992 Abzug der französischen Streitkräfte aus Freiburg
- 1992 Übernahme des rund 34 Hektar großen Geländes durch die Stadt Freiburg im Rahmen eines Generalmietvertrages mit der Bundesrepublik Deutschland
- 1993 Erlass einer Entwicklungssatzung nach §§ 165 ff BauGB
- 1994 Kaufvertrag zwischen der Stadt Freiburg und der Bundesrepublik Deutschland über den Erwerb der rund 34 Hektar großen Fläche des ehemaligen Kasernenareals
- 1994 Beginn der Geländefreimachung und der Bodensanierung
- 1994 Auslobung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs für die Gebietsentwicklung
- 1995 Fertigstellung städtebaulicher Entwurf
- 1996 Offenlage Bebauungsplan Vauban, Plan 6-130
- 1996 Beginn der Vermarktung im Bauabschnitt I
- 1997 Satzungsbeschluss und Rechtskraft Bebauungsplan Vauban, Plan 6-130
- 1998 Baureife Bauabschnitt I - Bezug erster Gebäude
- 1999 Eröffnung der Kita VAUBAN
- 2000 Eröffnung Lebensmittelmarkt und erste Quartiersgarage
- 2000 Einweihung Karoline-Kaspar-Grundschule und Sporthalle
- 2000 Baureife Bauabschnitt II
- 2002 Inbetriebnahme BHKW badenova, Marie-Curie-Straße
- 2004 Baureife Bauabschnitt III
- 2006 Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie Vauban
- 2007 Eröffnung Stadtteilzentrum Haus 037 und Einweihung Alfred-Döblin-Platz
- 2009 Aufhebung der Entwicklungssatzung
- 2010 Beginn der Abrechnung und Rechnungslegung
- 2014 Abrechnungsbescheid des Regierungspräsidiums Freiburg
- 2016 Voraussichtliche Fertigstellung des letzten Geschäfts-/Wohngebäudes



## VORWORT

Oberbürgermeister Dieter Salomon

### Modellstadtteil auf 38 Hektar für mehr als 5.000 Freiburgerinnen und Freiburger

**D**er hier vorliegende Schlussbericht zur Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Vauban dokumentiert eine in mehrfacher Hinsicht bemerkenswerte Erfolgsstory. Das Quartier Vauban ist heute ein Vorzeigemodell für eine gelungene Konversion einer früheren Militärfläche zu einem neuen Stadtteil; dank der städtebaulichen Planung, der energetischen Standards und zahlreicher innovativer Bausteine hat Vauban wesentlich den weltweiten Ruf von Freiburg als Beispiel für nachhaltige Stadtentwicklung begründet.

Der Abzug der französischen Streitkräfte im Jahre 1992 und der Erwerb des Kasernenareals vom Bund bot die einmalige Chance, den bereits zur damaligen Zeit angespannten Wohnungsmarkt durch die Umnutzung der rund 38 Hektar großen Militärfläche zu entlasten. Heute wohnen mehr als 5.000 Freiburgerinnen und Freiburger im Quartier Vauban, das von Beginn an als Wohnquartier zu einer gefragten Adresse geworden ist.

Ein Ziel der städtebaulichen Planung und Umsetzung dieser Konversionsmaßnahme waren innovative und nachhaltige Lösungsansätze, deren Erfahrungen in der praktischen Umsetzung sich auch auf andere Entwicklungsflächen übertragen lassen. Beispielhaft zu nennen sind hier das Verkehrs- und Parkierungskonzept, die Entwässerung des Stadtteils und die Energieversorgung mit einem hohen Anteil an erneuerbarer Energie in einem mit Holzhackschnittel betriebenen BHKW oder die Nutzung der Solarenergie mit der bundesweit ersten „Solarsiedlung“ auf dem Gelände des früheren Sportsplatzes östlich der Merzhauser Straße. Das Quartier Vauban ist mehrfach mit international renommierten Preisen für Städtebau ausgezeichnet worden. Eine Einladung zur Weltausstellung EXPO 2010 in Shanghai bot die Chance, das ganzheitliche Entwicklungskonzept als Best-Practice-Beispiel auch einem internationalen Publikum präsentieren zu können.

Zum ersten Mal wandte die Stadt dabei eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme an und nutzte damit die Möglichkeiten einer „In-sich-Finanzierung“ außerhalb des städtischen Haushalts, der mit einem solchen Projekt überfordert gewesen wäre. Rückblickend war die Anwendung des damals noch jungen Instruments der Entwicklungsmaßnahme nach dem

Baugesetzbuch eine richtige Entscheidung, um das Finanzierungsvolumen von mehr als 100 Millionen Euro für Erschließung und die öffentliche Infrastruktur mit Schulen, Kinderbetreuung, Stadtbahn-Anschluss und Gemeinschaftseinrichtungen im Rahmen eines Sondervermögens sicherstellen zu können.

Ein besonderer Dank des Bürgermeisteramts gilt dem Land Baden-Württemberg und dem Regierungspräsidium Freiburg, die bereits zu Beginn der Maßnahme mit einer Finanzhilfe aus dem Landessanierungsprogramm den Projektstart mit einer Anschubfinanzierung von 2,5 Millionen Euro unterstützt haben.

Ich danke dem Gemeinderat, der in einer eigenen Arbeitsgruppe über fast zwei Jahrzehnte die Konversion des Stadtteils konstruktiv und mit zahlreichen Anregungen begleitet und mit zahlreichen Beschlüssen unterstützt hat. Ein herzlicher Dank gilt vor allem der engagierten Arbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in nahezu allen städtischen Ämtern und Gesellschaften, an erster Stelle der damaligen Projektgruppe Vauban im Baudezernat, und der LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH als Entwicklungsträgerin und Partnerin der Stadt. Sie haben durch ihre Arbeit weit über das dienstliche Maß hinaus wesentlichen Anteil am Erfolg dieses Projektes.

Respekt und Anerkennung verdient schließlich auch das Engagement der Bürgerinnen und Bürger. Noch vor Einzug der ersten Bewohner ist für die Entwicklung eines neuen Modellstadtteils ein weit reichendes Partizipationsmodell angewandt worden. Es hat die Grundlage geschaffen für einen bis heute ausgeprägten Zusammenhalt und Gemeinschaftssinn im Stadtteil.

Dass das Quartier Vauban auch nach dem baulichen Abschluss so sehr von internationalem Fachpublikum frequentiert wird, ist eine eindrucksvolle Anerkennung für das, was in rund zwei Jahrzehnten auf dem einstigen Kasernenareal geschaffen worden ist. Es ist gleichzeitig ein Ansporn dafür, die dort gewonnenen Erfahrungen auch in künftige Projekte der Stadtentwicklung einfließen zu lassen.

Dr. Dieter Salomon  
Oberbürgermeister



## VORWORT

Bürgermeister Prof. Dr. Haag

### Abschluss Stadtteil Vauban und Neustart Siedlungsprojekt Dietenbach

**U**nter ein außergewöhnliches und weltweit beachtetes Freiburger Wohnbauprojekt wird nun ein Schlusspunkt gesetzt. Die planerische und bauliche Entwicklung des Quartier Vauban

hat insgesamt 16 Jahre angedauert. Zu Beginn stand die gute Grundidee, aus dem ehemaligen Kasernenareal Vauban ein modernes, zukunftsfähiges und nachhaltiges Wohnquartier zu machen. Durch die grundsätzliche Offenheit bei der Zielfindung bestand hier die Möglichkeit auch neue städtebauliche Planungsinhalte in den Bau des neuen Stadtteils zu implementieren. Diese Chance wurde insbesondere mit der Umsetzung der verkehrlichen, energetischen und ökologischen Konzepte eindrucksvoll genutzt. Durch die hier verwirklichten besonderen städtebaulichen Inhalte wird diesem Stadtteil auch in Zukunft eine, aus stadtplanerischer Sicht, besondere Rolle in Freiburg zukommen. Die Vielfalt von Gebäudetypologien und Wohnformen ermöglichte es mehr als 5.600 Bewohnerinnen und Bewohnern in über 1.900 neuen Wohnungen ein Zuhause in Freiburg zu finden.

Heute stehen wir vor einer ähnlichen Situation wie zum Beginn der Entwicklungsmaßnahme Vauban. Die Nachfrage nach Wohnraum übersteigt das vorhandene Angebot.

Freiburg gehört deutschlandweit zu den Großstädten, die auch künftig starke Zuwächse bei den Einwohnerzahlen zu verzeichnen haben wird. Die Nachfrage nach (bezahlbarem) Wohnraum wird damit weiter überproportional ansteigen. Die sich aus den vorliegenden Prognosen abzeichnenden Wohnungsbedarfe lassen sich jedoch weder mit den im Flächennutzungsplan 2020 ausgewiesenen Bauflächen noch mit den Innenentwicklungspotentialen auch nur annähernd decken.

Ich bin deshalb sehr froh, dass über alle Parteigrenzen hinweg eine breite politische Mehrheit des Gemeinderates den Beschluss fasste sich dieser Aufgabe durch die Planung eines weiteren neuen Stadtteils in Freiburg zu stellen. In der Dietenbachniederung soll Wohnraum für mehr als 10.000 Menschen entstehen. Der Planungs- und Beteiligungsprozess ist mit den

vorbereitenden Untersuchungen bereits in vollem Gang und vieles muss noch angepackt werden. Sollten die weiteren Planungsschritte wie vorgesehen umgesetzt werden können, kann die Bebauung ab 2020 starten. Damit wäre ein Meilenstein zur Entlastung des Freiburger Wohnungsmarktes erreicht.

Bis dahin gibt es jedoch noch ein umfangreiches und komplexes Aufgabenpaket zu bewältigen. Ich bin zuversichtlich, dass wir mit einer engagierten und professionellen Herangehensweise dieses Ziel erreichen werden. Mit Freiburgs jüngstem Stadtteil Vauban und dem ebenfalls abgeschlossenen Stadtteil Rieselfeld verfügen wir über einen großen Erfahrungsschatz für diese neue Aufgabe.

Prof. Dr. Martin Haag  
Bürgermeister

# 1 | ZEITLICHE ENTWICKLUNG

## 1.1 | ENTWICKLUNG BIS 1992

Der neue Stadtteil Vauban wurde auf ehemals militärisch genutzten Flächen entwickelt. Bereits 1936/38 entstand unmittelbar zur Gemarkungsgrenze Merzhausen die nach Leo Schlageter benannte Wehrmachtskaserne für das Infanterie- und Jägerregiment Nr. 76. Vorausgegangen war die Eingemeindung der selbständigen Ortschaft St. Georgen. Die damaligen Grundstückseigentümer der bis dahin landwirtschaftlich genutzten Flächen wurden zum Verkauf gezwungen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde 1945 das Kasernenareal durch die französische Armee beschlagnahmt, ab 1952 von den französischen Streitkräften übernommen und nach Sébastien Le Prestre de Vauban, – dem berühmten französischen Festungsbaumeister Ludwig des XIV. – in „Quartier Vauban“ umbenannt.

Nach der politischen Neuordnung Europas ab 1989 und dem damit zusammenhängenden Abzug der französischen Streitkräfte im August 1992 ging die Flächenverfügbarkeit für das Militärgelände an die Bundesrepublik Deutschland über. Zu diesem Zeitpunkt war annähernd das gesamte Areal mit Aus-

nahme der Sport- und Aufstellflächen sowie des Exerzierplatzes mit baulichen Anlagen aller Art wie Mannschaftsgebäuden, Fahrzeughallen und sonstigen Nebengebäuden bebaut.

## 1.2 | ENTWICKLUNG NACH 1992

Nach einem Beschluss des Gemeinderats vom 15. Dezember 1992 übernahm die Stadt Freiburg 1992 eine Fläche von rund 34 Hektar von dem etwa 38 Hektar großen ehemaligen Militärareal im Rahmen eines Generalmietvertrags mit der Bundesrepublik. Nach dem Erlass einer Entwicklungssatzung nach §§ 165 ff BauGB im Jahr 1993 schlossen die Stadt und die Bundesrepublik den Kaufvertrag für den Erwerb der 34 Hektar großen Fläche für die Entwicklungsmaßnahme.

Für 40 Millionen D-Mark (umgerechnet 20,45 Millionen Euro) ging das Gelände in das Eigentum der Stadt Freiburg über – ein wesentlicher Bestandteil des Erfolgs der Entwicklungsmaßnahme. Rund vier Hektar der ehemaligen Kasernenfläche übernahmen das Studentenwerk (heute Studierendenwerk) und die „Selbstorganisierte Unabhängige Siedlungs-Initiative“ (S.U.S.I.).

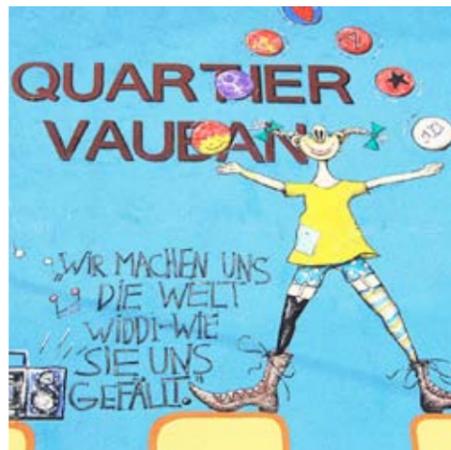
Nach einem städtebaulichen Ideenwettbewerb 1994 und der Fertigstellung des darauf aufbauenden städtebaulichen Entwurfs

*Feldherr und Namensgeber des Stadtteils: Sébastien Le Prestre de Vauban (1633-1707)*



konnte der Gemeinderat 1997 nach einem etwa dreijährigen Verfahren den Bebauungsplan zur Satzung beschließen. Bereits ein Jahr früher begann die Stadt mit der Vermarktung der ersten Grundstücke im ersten Bauabschnitt. Nach der Baureife des ersten Bauabschnitts im Jahr 1998 wurden im April die ersten privaten Baumaßnahmen begonnen, Ende des Jahres bezogen die ersten „Neubürger“ ihre neuen Wohnungen und Häuser. Nachdem in den Folgejahren die erste Kindertagesstätte, die örtliche Grundschule mit Sporthalle, der Lebensmittelmarkt und die erste Quartiersgarage eröffnet wurden, folgte im Jahr 2000 die Baureife des zweiten Bauabschnitts – zu diesem Zeitpunkt lebten bereits 1.700 Bewohner auf dem Areal. 2002 wurde das Blockheizkraftwerk in Betrieb genommen.

Im Jahr 2004 wurde der dritte Bauabschnitt zur Bebauung freigegeben. Die Stadtbahn Vauban nahm als wichtigste verkehrspolitische Maßnahme ihren Betrieb auf. 2007 wurde das „Quartier Vauban“ auch statistisch als eigener Stadtteil ausgewiesen und hatte bereits 4.982 Einwohner. Im Jahr 2009 erfolgte die Aufhebung der Entwicklungssatzung. Das letzte (gemischtgenutzte) Gebäude soll voraussichtlich 2016 fertiggestellt werden.



## 2 | PROJEKTSTEUERUNG UND PROJEKTORGANISATION

### 2.1 | PROJEKTGRUPPE VAUBAN

Wie schon beim Projekt „Neuer Stadtteil Rieselfeld“ wurde auch für die neue Stadtteilentwicklung Vauban durch den Gemeinderat festgelegt, dass die Entwicklung des ehemaligen Kasernenareals zu einem Wohngebiet nicht aus der Hand gegeben werden soll. Man hätte die Flächen in Abschnitten an Stadtentwickler und Generalunternehmer verkaufen können. Dabei wären jedoch erhebliche Möglichkeiten verloren gegangen, über die Bauleitplanung hinausgehend Einfluss zu nehmen. Die Durchsetzung gesellschaftspolitischer Leitbilder und auch städtebauliche Zielsetzungen wären in den Hintergrund gerückt.

Weil mit dem neuen Stadtteil Quartier Vauban besondere Erwartungshaltungen, insbesondere hinsichtlich der direkten Steuerung und unmittelbaren Einflussnahme, verknüpft wurden, entstand innerhalb der Verwaltung eine eigenständige Organisationseinheit: die Projektgruppe Vauban. Sie wurde aus der allgemeinen Verwaltung herausgelöst. Wie eine Stabsstelle wurde sie unmittelbar dem Baubürgermeister unterstellt. Auch nach Auflösung des Baudezernats war der Fortbestand der Projektgruppe sichergestellt – sie wurde als eigenständige

Dienststelle dem Oberbürgermeister zugeordnet.

In der Projektgruppe arbeiteten Fachleute aus allen Dienststellen der Stadtverwaltung Freiburg interdisziplinär. Die Projektleitung war für die termingerechte Beteiligung aller Dienststellen – auch der außerhalb der Bauverwaltung – verantwortlich. Bei grundlegenden Meinungsverschiedenheiten auf der Arbeitsebene war es durchaus erforderlich, diese unmittelbar mit den fachlich zuständigen Dezernenten zu klären und die weitere gemeinsame Vorgehensweise im Projekt zu entscheiden.

### 2.2 | EINBINDUNG EINES ENTWICKLUNGSTRÄGERS

Das im Baugesetzbuch (BauGB) verankerte Rechtsinstrument der „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ fand in der Stadt Freiburg mit dem Projekt Vauban erstmals Anwendung. Damit war die Erwartung einer zügigen Gebietsentwicklung verknüpft. Innerhalb der Stadtverwaltung stand kein Personal zur Verfügung, das über entsprechende Erfahrungen einer Entwicklungsmaßnahme nach BauGB (§§ 165 ff) verfügte. Im Interesse einer maximalen Transparenz war das Projekt außerhalb des kommunalen Haushaltes abzuwickeln.

Schon in den Jahren 1992 und 1993 war die

*„Vauban ist für mich: Freiburg, glaube ich.“*

*„Durch die besondere Beteiligung der Bewohner ist eine ganz einzigartige Qualität entstanden.“*

LEG Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (LEG) im Rahmen eines Vorbereitungsvertrags mit Aufgaben der Koordination und Prüfung der Möglichkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme beauftragt worden. Verwaltung und Gemeinderat übertrugen dann mit Vertrag vom 21. Januar 1994 im Rahmen eines Entwicklungsträgervertrags die Aufgaben eines Entwicklungsträgers und Treuhänders nach § 167 BauGB auf die LEG beziehungsweise zwischenzeitlich auf deren Rechtsnachfolgerin LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH (KE).

In einem umfassenden Vertrag sind die Aufgaben des Entwicklungsträgers detailliert geregelt. Dazu gehören die Abwicklung der bauvorbereitenden Arbeiten, umfangreiche Gebäudeabbrüche, die Altlastsanierung, die Neuerschließung, die Parzellierung, die Durchführung von Wettbewerben, die Vermarktung, die Projektsteuerung für infrastrukturelle Tief- und Hochbaumaßnahmen sowie die Finanzabwicklung außerhalb des Haushaltes einschließlich Zahlungsverkehr, Buchhaltung und Beschaffung der Finanzierungsmittel. Auch die Erstellung eines jährlichen vom Gemeinderat zu genehmigenden Wirtschaftsplanes sowie die förderrechtliche Abwicklung einschließlich der Schlussabrechnung der Maßnahme gehörten zu den Aufgaben. Der Entwicklungs-

träger agierte nach außen als „LEG als Treuhänderin der Stadt Freiburg“, handelnd in eigenem Namen für Rechnung der Stadt.

Abweichend von der Praxis im Projekt Rieselfeld wurde eine Vielzahl von Aufgaben wie Planung, Ausschreibung, Vergabe und Baudurchführung von Baumaßnahmen im Hoch- und Tiefbaubereich entsprechend des Treuhändervertrages auf die LEG beziehungsweise später auf die KE übertragen. Die daraus entstehenden Honorare wurden als entwicklungsbedingter Aufwand über das Projekt Vauban finanziert. Die Rolle des Bauherrenvertreters lag weiterhin bei den technischen Ämtern der Stadt. In der Tagessarbeit erwies es sich als äußerst vorteilhaft, dass der Entwicklungsträger im Technischen Rathaus ein ständig besetztes Büro einrichtete. Hieraus entstanden kurze Wege in den Abstimmungsprozessen, verbunden mit erheblichen zeitlichen Vorteilen. Auch die an den Bauprojekten in Vauban interessierten Investoren hatten unmittelbar vor Ort ihren Ansprechpartner.

Die Projektgruppe Vauban war für den Entwicklungsträger das Bindeglied zu den Dienststellen in der Stadtverwaltung und zu den politischen Gremien. Sie führte Entscheidungen für die weitere Projektbearbeitung herbei.

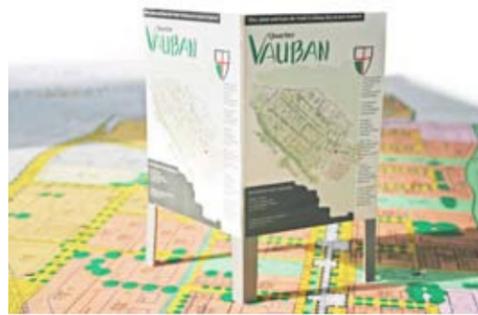


## 2.3 | PROJEKTSTEUERUNG

Für eine erfolgreiche Projektsteuerung bildete eine vertrauensvolle Zusammenarbeit die Basis, ohne die unterschiedlichen Rollen als Auftraggeber und Auftragnehmer zu verwischen. Die städtische Projektgruppe sicherte den Informationsfluss innerhalb der Stadtverwaltung zu den fachlich beteiligten Ämtern, den Dezernaten und zu den politischen Gremien. Neben dem vorbeschriebenen Aufgabenpaket deckte die KE den kaufmännischen und vor allem den technischen Sektor ab. Dazu zählen die aus der Bauabwicklung sich ergebenden Abstimmungen mit den technischen Dienststellen und deren Rolle als Bauherr, wie auch die Verhandlungen und die Begleitung der durch die Projektgruppe Vauban beauftragten Architekten und Ingenieure sowie die Bauüberwachung der ausführenden Firmen.

Ein regelmäßiger Jour fixe bildete das Rückgrat und zog sich von Anfang an wie ein roter

Faden durch das Projekt. Jeder der namentlich benannten Ämtervertreter hielt den entsprechenden Termin in seinem Kalender frei – Vauban hatte absoluten Vorrang. Mit Erhalt der zeitlich getakteten Tagesordnung bestand Gewissheit über eine Teilnahme am Vauban-jour-fixe oder die anderweitige Verfügbarkeit des Tages. Die erzielten Arbeitsergebnisse und die Aufträge an alle Beteiligten wurden in einem Protokoll festgehalten und kurzfristig allen zur Verfügung gestellt. Indem die Protokolle nicht nur an den beauftragten Amtskollegen adressiert wurden, sondern auch an den jeweiligen Dienstvorstand, wurde der schnelle Informationsfluss innerhalb der Ämter gewährleistet. So war es dem Amtsleiter möglich, sich zeitnah in einen Abstimmungsprozess einzuklinken und gegebenenfalls korrigierend in das Prozedere einzugreifen.



## 2.4 | BÜRGERBETEILIGUNG

Ein Projekt in der Größenordnung des neuen Stadtteils Vauban erfordert eine weitreichende Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Beteiligung kann nicht auf die Regelungen des Baugesetzbuches beschränkt werden, diese sind als Mindestanforderungen zu verstehen. Dort ist eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung beschränkt werden. Im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung werden erste Plankonzepte vorgestellt. Später wird der Bebauungsplanentwurf offengelegt, danach erfolgt der Satzungsbeschluss durch den Gemeinderat.

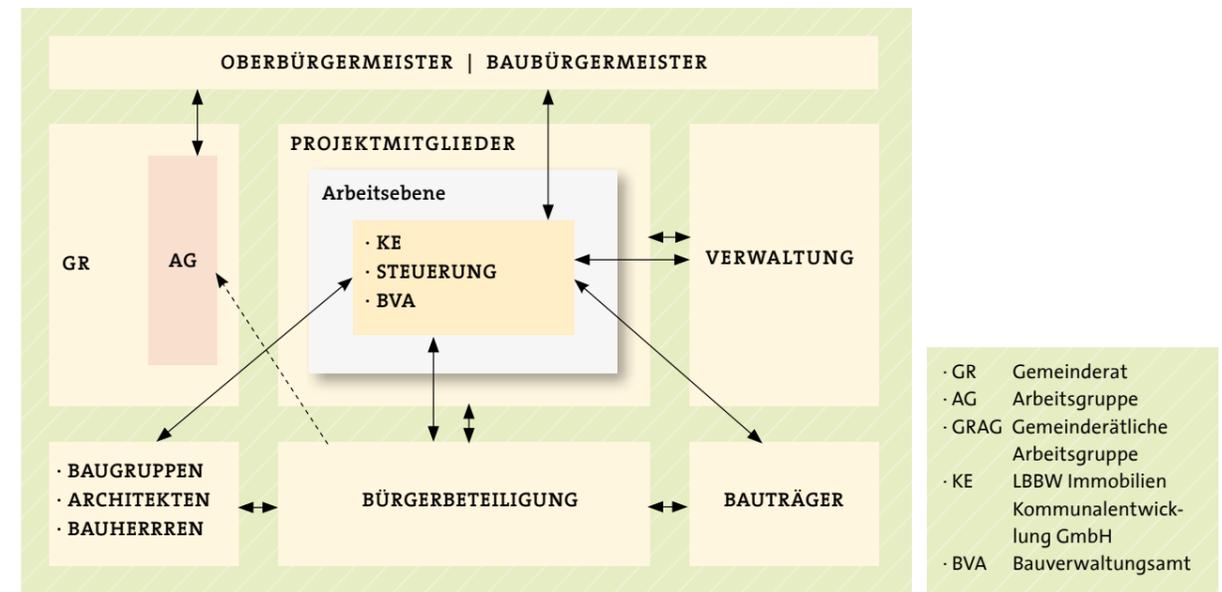
Schnell war Einigkeit darüber hergestellt, dass für das Planungsverfahren des neuen Stadtteils mit seinen angestrebten 5000 Einwohnern eine erweiterte, ausführlichere Bürgerbeteiligung durchgeführt werden muss. Der damalige Baubürgermeister Dr. von Ungern-Sternberg lud die interessierte Bürgerschaft zu einem ersten Informationsgespräch in das Rathaus ein und eröffnete damit einen erweiterten Partizipationsprozess. In der Phase der Zwischennutzungen einzelner Kasernengebäude und mit dem Beginn des S.U.S.I.-Projektes gab es erste Bewohner des ehemaligen Kasernenareals. Bald folgte studentisches Wohnen in den ehemaligen Mannschaftsgebäuden des Studierendenwerkes. Vereinbart wurden im

Auftaktgespräch regelmäßige, in kurzen Abständen stattfindende Arbeitssitzungen mit der Projektgruppe Vauban. Ferner stand der Baubürgermeister für Konfliktgespräche zur Verfügung, sollten auf der Fachebene zu den vielfältigen Themenstellungen und Erwartungen konträre Auffassungen zur Planung bestehen bleiben.

Aus dieser anfänglich losen Zusammensetzung gründete sich das Forum Vauban e.V. als permanenter Interessenvertreter der im Laufe des Prozesses anwachsenden Bewohnerschaft. Zur Struktur des Forums zählten unterschiedliche Arbeitskreise, die sich fachlicher Themen wie zum Beispiel Verkehr, Ökologie oder Energie annahmen.

Der Gemeinderat stellte dem Forum neben entsprechenden Räumen im Haus 037, dem späteren Stadtteilzentrum, auch Finanzmittel aus dem kommunalen Haushalt zur Verfügung, um die fachlich-inhaltliche Arbeit zu ermöglichen und diese gegebenenfalls auch durch Gutachten zu untermauern. Mit der Rechtskraft des ersten Bebauungsplanes im Jahr 1997 endete die offizielle Bürgerbeteiligung und damit die Bereitstellung der jährlichen Finanzmittel. Im Laufe des Verfahrens gründeten die BewohnerInnen den Stadtteilverein Vauban e.V. als Nachfolgeeinrichtung des aufgelösten Forum Vauban e.V.

## ORGANIGRAMM DER ARBEITSGRUPPE VAUBAN



## 2.5 | GEMEINDERÄTLICHE ARBEITSGRUPPE VAUBAN

Auf allen Ebenen innerhalb der Verwaltung, bei der interessierten Bürgerschaft wie auch im Gemeinderat bestand die deutlich formulierte Erwartung, dass die Entwicklungsmaßnahme Vauban zügig vorangetrieben wird. Man begrüßte einstimmig die oben erwähnte Vorfahrtsregelung für das neue Baugebiet mit seinen vielfältigen Anforderungen. Und so musste auch eine Regelung gefunden werden, wie der Gemeinderat frühzeitig in den laufenden Abstimmungsprozess eingebunden werden kann, um „Arbeitsschleifen“ und damit zwangsläufig verbundene zeitliche Verzögerungen zu vermeiden. Über eine „Gemeinderätliche Arbeitsgruppe Vauban“ (GRAG Vauban) wurde ein Beteiligungsgremium gefunden, das den unterschiedlichen Erwartungen entsprach. Auch das Forum Vauban e.V. war in diesem Gremium mit einem Sitz vertreten und konnte so die politische Debatte und

Argumentation nicht nur unmittelbar verfolgen, sondern sich direkt in die Diskussion einbringen. Das Gremium beriet informell und fasste keine Beschlüsse zu den einzelnen Themen. Erhobene Meinungsbilder der GRAG zeigten den zu erwartenden Verlauf des politischen Entscheidungsprozesses im Gemeinderat oder in anderen beschließenden Gremien. Die gründliche Aufbereitung der Themen in der GRAG hat sich aus Sicht des Gemeinderates wie auch der Verwaltung in hervorragender Weise bewährt, denn in der Mehrzahl der im Gemeinderat zu fassenden Beschlüsse waren keine ausführlichen Debatten mehr zu führen. Die Parteivertreter hatten in den Fraktionen aus der Arbeit in der GRAG berichtet und die Beschlussempfehlung der Verwaltung vermittelt. Es liegt jedoch auf der Hand, dass nicht alle Themen nach nur kurzer Beratung beschlossen werden konnten. Auch strittige Themen standen auf der Tagesordnung des Gemeinderates, die ausführliche, hitzige und damit lange Debatten nach sich zogen.

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

## 3 | STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

### 3.1 | STÄDTEBAULICHER IDEENWETTBEWERB

Für den im Jahr 1994 durch die Stadt Freiburg ausgelobten städtebaulichen Ideenwettbewerb wurden insgesamt 60 Wettbewerbsbeiträge eingereicht. Das Preisgericht zeichnete nach einer zweitägigen Sitzung am 1. Juli 1994 den Entwurf des Büros Kohlhoff & Kohlhoff aus Stuttgart mit dem ersten Preis aus. Das von dem Büro auf dieser Basis in der Folgezeit weiterentwickelte städtebauliche Rahmenkonzept bildete die Grundlage für den Bebauungsplan, in dessen Umgriff von rund 41 Hektar auch die umgebenden Straßen sowie Freiflächen wie der Dorfbach mit einbezogen wurden. Der Plan wurde 1997 zur Satzung beschlossen und trat im gleichen Jahr – am 07. November 1997 – in Kraft.

### 3.2 | BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT AM BEBAUUNGSPLANVERFAHREN

Bereits am 01. Januar 1994 setzte die Stadt Freiburg eine Projektgruppe ein, die zusammen mit der als Entwicklungsträgerin und Treuhänderin fungierenden LEG den gesamten weiteren Entwicklungsprozess steuerte (siehe Nr. 2).

Schon vor dem städtebaulichen Wettbewerb erfolgte am 29. Juni 1993 der Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren, in dessen Verlauf eine Reihe von Beteiligungsmaßnahmen stattfanden, die über das reguläre Beteiligungsverfahren nach BauGB hinaus gingen.

Der Bebauungsplanprozess wurde entsprechend von qualifizierten, umfangreichen Anregungen begleitet. Nach gemeinderätlicher Abwägung wurde ein Großteil dieser Anregungen Bestandteil des weiteren Entwicklungsprozesses und als Festsetzung in den Bebauungsplan oder als Regelung in die einzelnen Grundstückskaufverträge übernommen. Hierbei handelte es sich im Besonderen um energetische Anforderungen für die geplante Wohnbebauung und die Reduzierung des Kfz-Verkehrs.

Der nach dem Wettbewerb erarbeitete städtebauliche Entwurf, der durchweg nur Häuserzeilen in Nord-Süd-Richtung vorsah (dies bedeutete Ost-West-orientierte Wohnungen), wurde dahingehend überarbeitet, dass an einigen Stellen des Plangebiets insbesondere im BA 2 eine Drehung der Häuserzeilen und Gebäude um 90 Grad erfolgte. Damit konnten diese Grundstücke für eine optimierte Passivhausbebauung vorgesehen und entsprechend verkauft werden. Für alle anderen zu errichtenden Gebäude legte der Gemeinderat die sogenannte

*„Der Anteil der Mietwohnungen liegt bei 20%.“*





*„Das besondere an Vauban ist die hohe Wohnqualität. Wir haben viel Freiraum an der Grünspace und viel Wohnraum mitten in der Stadt.“*

Niedrigenergiebauweise fest (siehe Nr. 3). Jedoch konnten aus rechtlichen und anderen Gründen nicht alle Anregungen aus der Bürgerschaft aufgenommen werden. So wurde beispielsweise dem Wunsch nach einem gänzlich autofreien Stadtteil im weiteren Entwicklungsprozess nicht entsprochen. Allerdings wurden weitreichende Regelungen zur Reduzierung des – ruhenden und fahrenden – Kfz-Verkehrs in Bebauungsplan und Kaufverträgen aufgenommen.

### 3.3 | PRÄMISSEN DER STADTVERWALTUNG

Grundprinzip der Entwicklung des neuen Stadtteils ist die nachhaltige Stadtentwicklung – zu einem Zeitpunkt, als dies noch kein gängiger Begriff war. Bei dem Areal handelt es sich um eine klassische Konver-

sionsfläche, die städtebaulich neugeordnet und einer anderen Nutzung zugeführt werden sollte. Projektiert war ein urbaner Stadtteil der kurzen Wege („Wohnen und Arbeiten“) mit hoher Wohnqualität, der zudem den dringend benötigten Wohnraum in der kontinuierlich wachsenden Stadt bereitstellen konnte. Der Schwerpunkt lag deshalb klar auf dem Wohnungsbau und dort zu diesem frühen Zeitpunkt auf eigenumsbildenden Maßnahmen. Neben der Einbindung in das überörtliche Radwegnetz, dem Anschluss an das Stadtbahnsystem und die Optimierung des Energieverbrauchs sollten eine Reihe von weiteren ökologischen Aspekten bei der Planung umgesetzt werden.

Die Lage spielte bei der Entwicklung zum neuen Stadtteil eine herausragende Rolle: Direkt an der Gemarkungsgrenze zur selbständigen Gemeinde Merzhausen gelegen

und unmittelbar mit den Freibereichen im Süden (Schönberg, Hexental) verbunden, handelt es sich dennoch um eine im innerstädtischen Kontext liegende Fläche, die nur etwa drei Kilometer von der historischen Altstadt entfernt liegt – also lediglich 12 bis 15 Minuten mit Rad beziehungsweise Tram. Diese Rahmenbedingungen einschließlich der guten ÖPNV-Anbindung durch damals bereits vorhandene Buslinien und der auf Merzhauser Gemarkung liegenden Infrastruktur waren eine wichtige Ausgangslage bei der Entwicklung des Quartiers. Zwei wesentliche Grundprinzipien einer nachhaltigen Innenentwicklung waren mit der Überplanung des ehemaligen Kasernenareals erfüllt: die Reaktivierung eines bereits genutzten innerstädtischen Areals und die damit verbundene „Entsiegelung“ sowie der Verzicht auf die erhebliche Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Würde man versuchen wollen, die für den neuen Stadtteil angepeilten 5.000 Einwohner „auf der grünen Wiese“ unterzubringen – also in Stadtbereichen, die nicht gerade für eine hohe städtebauliche Dichte bekannt sind, beispielsweise in den ländlich geprägten Bereichen

am Tuniberg –, bräuchte man aufgrund der dort vorherrschenden Gebäudetypologien und Grundstücksgrößen ein Vielfaches der Flächengröße vom Quartier Vauban. Einwohner 2014 auf rund 41 Hektar: 5.680, zum Vergleich: Opfingen, der größte Teilort am Tuniberg hat bei rund 4.400 Einwohnern (2014) eine besiedelte Fläche von rund 110 Hektar.

### 3.4 | STÄDTEBAULICHE GRUNDZÜGE / STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Als Vorgabe für den städtebaulichen Ideenwettbewerb wurden bereits Rahmenbedingungen entwickelt, die über den städtebaulichen Entwurf schließlich Eingang in den Bebauungsplan fanden. Ergänzt und optimiert wurden diese durch die umfassende Bürgerbeteiligung, die weit über die entsprechenden Regelungen des BauGB hinausging. Das auf diese Weise gemeinsam entwickelte stringente städtebauliche Grundkonzept wurde mit vorgegebenen Baufluchten, Dichtewerten, maximalen Gebäudehöhen und so weiter im Bebauungsplan festgesetzt. Dieses „ro-





buste Grundgerüst“ konnte im Laufe des Entwicklungsprozesses an sich ändernde Rahmenbedingungen angeglichen werden, ohne mit dem Gesamtkonzept zu brechen. Modifikationen im Planungsprozess im Sinne einer lernenden Planung waren und sind demnach möglich. Bestandteil des Konzeptes war die Planung für einen Stadtteil der kurzen Wege, ein Quartier mit einer Mischung aus Wohnungen und Arbeitsstätten, mit dem Schwerpunkt Wohnen. In den Jahren nach 1997 wurden in diesem Sinne und unter der Berücksichtigung dieser Maxime insgesamt acht Bebauungsplanänderungsverfahren durchgeführt, ohne jedoch die städtebauliche Konzeption grundsätzlich zu ändern. Das städtebauliche Konzept ging von der Blockstruktur der Gründerzeitviertel aus, löste diese aber in einzelne Zeilen auf. Die durch Baulinien definierten und mit Arkaden festgesetzten „Köpfe“ dieser Zeilen bilden die Raumkante entlang der Hauptachse, der Vaubanallee. Innerhalb der daran angeordneten Wohnstraßen begrenzen „Querriegel“ die einzelnen Straßenabschnitte. Die Hauszeilen sind in der Höhe begrenzt (maximal 13 Meter), von Hauskante zu Hauskante ist ein

Abstand von 19 Meter vorgegeben. Dadurch entstehen qualitätsvolle Straßenräume. Die privaten Gartenbereiche zwischen den einzelnen Baufenstern im Innern der verkehrsberuhigten Wohnbereiche sind mit einem Abstand von 20 Meter ausreichend dimensioniert.

Auf eine zentrale Mitte mit einer Konzentration aller Läden und Dienstleistungen wurde zugunsten eines „Quartierauftakts“, dem Paula-Modersohn-Platz, verzichtet. Um den Platz gruppieren sich die „Solargarage“ mit dem integrierten örtlichen Supermarkt sowie weitere Geschäftseinheiten, das GreenCityHotel und die örtliche Grundschule. Diese Lage des Supermarktes wurde gewählt, um zusätzlichen Fahrverkehr und damit auch potenzielle Kunden am Quartiersrand „abzufangen“ und keinen zusätzlichen Fahrverkehr innerhalb des Quartiers auszulösen. Der Platz erfüllt zudem eine wichtige verkehrliche Funktion als Umsteigepunkt von Stadtbahn auf Stadt- beziehungsweise Regionalbus und umgekehrt. Als Zielvorgabe sollten 2.000 Wohneinheiten für 5.000 Einwohner („Neu-Bewohner“ ohne S.U.S.I. und Studierendenwerk) entstehen. Anfang 2011 lebten im Quartier rund

*Effektive Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Fläche:  
Vauban: 41 Hektar, 5.680 Einwohner  
Opfingen: ca. 110 Hektar, 4.400 Einwohner (2014)*

5.340 Einwohner in rund 1.726 Wohnungen beziehungsweise 2.300 Haushalten, das entspricht einer Quote von mehr als 2,3 Einwohner pro Haushalt beziehungsweise 3,1 Bewohner je Wohneinheit. Aktuell weist die Statistik eine Einwohnerzahl von 5.680 (2014) auf, die in 1.925 Wohneinheiten leben (zum Vergleich: Gesamtstadt durchschnittlich 2,0 Bewohner pro Wohneinheit). Das Viertel ist neben dem zweiten großen neuen Stadtteil Freiburgs, dem Rieselfeld, das jüngste und kinderreichste in Freiburg. Mittlerweile ist allerdings der Anteil der Bewohner unter 18 Jahren von etwa 29 Prozent auf 24 Prozent (2014) zurückgegangen.

### 3.4.1 | NUTZUNGSKONZEPT / INFRASTRUKTUR / DICHTEN

Innerhalb des Bebauungsplanbereichs wurden auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses ursprünglich 15,4 Hektar Wohnbauland (allgemeines Wohngebiet), rund 2,1 Hektar Gewerbeflächen, 3,1 Hektar Mischgebiet und ein Hektar hochwertiges Mischgebiet ausgewiesen. Die städtebauliche Dichte liegt im Schnitt bei einer Grundflächenzahl von etwa 0,5 und einer Geschossflächenzahl von über 1,4. Diese Werte liegen in einem Rahmen, der auch für gründerzeitliche Stadtquartiere gilt, eher noch darunter. Die damit verbundene

Überschreitung der gemäß BauNVO festgesetzten Höchstwerte ist aus den besonderen städtebaulichen Gründen gerechtfertigt. Dem Nettobauland stehen fast sechs Hektar nutzbarer öffentlicher Grünflächen gegenüber. Zusammen mit den öffentlichen Plätzen (Paula-Modersohn-Platz, Alfred-Döblin-Platz), den der Schule und Kindergärten zugeordneten Freibereichen sowie sonstiger nutzbarer Freiflächen (Ballspielplätze) entsteht so eine umfangreiche Kompensation für die städtebauliche Dichte in den einzelnen „Wohn-Henkeln“. Trotz der Überbreite der Vaubanallee mit den vielfältigsten Nutzungszonen und der in dieser Fläche liegenden Stadtbahntrasse nehmen die Verkehrsflächen nur rund 23 Prozent der Fläche des Plangebiets ein. Der örtliche Supermarkt (REWE) im Erdgeschoss der Solargarage wurde ebenfalls bereits im Jahr 2000 fertiggestellt. Zusammen mit dem einmal wöchentlich stattfindenden Bauernmarkt auf dem Alfred-Döblin-Platz und einem als Kooperative angelegten Quartiersladen mit biologischen Produkten bildet er die Grundlage für die Versorgung des Viertels. Ergänzt wird das Angebot durch zwei weitere Märkte (Alnatura, DM), eine Apotheke sowie eine Vielzahl von weiteren kleineren Geschäften (Schreibwaren, Blumen, Bücher, Bäcker, Friseur, etc.) und Handwerksbetrieben (Schreinerei, Stein-



metz, Radladen, Computer etc.). Bis heute sind rund 400 Arbeitsplätze im Quartier entstanden. Dabei wurden auch neue Wege beschritten, wie das Beispiel der „Villaban“ (gewerblich organisierte Baugruppe) zeigt, die neben verschiedenen Geschäften, Architekturbüros und Therapieräumen auch einzelne Wohnungen und eine Kantine beinhaltet. In diesem Zusammenhang muss auch das selbstorganisierte Projekt DIVA (Dienstleistungen im Vauban) in einem der Bestandsgebäude mit unter anderem einer Kanzlei, weiteren Büros und einer Tanzschule erwähnt werden. Weitere gastronomische Betriebe im Quartier sind eine Gaststätte im Bürgerhaus und eine Eisdiele/Café sowie ein weiteres Café.

### 3.4.2 | GESTALTERISCHE ASPEKTE

Über die städtebaulichen Festsetzungen – Baulinien, Baugrenzen, Gebäudehöhen, Dichtewerte – hinaus wurde auf gestalterische Regelungen – Materialien, Farben, Dachneigungen – im Bebauungsplan bewusst zugunsten von mehr Flexibilität und Variabilität hinsichtlich der Ausgestaltung der Gebäude verzichtet. In der Anfangs-

phase der Bebauung gab es eine intensive planerische und gestalterische Beratung, die aber wegen des hohen Engagements der Bauherren und Architekten und der daraus resultierenden guten Architekturergebnisse schnell auf ein Mindestmaß beschränkt werden konnte. Trotz oder gerade wegen einiger weniger „Ausreißer“ und „Spannungsfelder“ im Bereich der Dachlandschaften ist ein Stadtteil mit lebhaftem Charakter und vielfältigem Erscheinungsbild entstanden.

### 3.4.3 | PARZELLIERUNG

Eine wesentliche Neuerung im Planungsprozess war das breitgefächerte Angebot der verschiedenen Parzellengrößen. Grundstücke von der kleinstmöglichen Größe (162 Quadratmeter) für Einzelbauherren (Stadtreihenhäuser mit einer Mindestbreite von sechs Meter) bis hin zu einer Größe von rund 5.400 Quadratmeter für größere Baugruppen oder Bauträger wurden verkauft. Durch die Übernahme dieses an der Altstadt oder gründerzeitlichen Vierteln angelehnten Mischungsprinzips und durch den Verzicht auf ausschließlich Großformen entsteht eine Nutzermischung, die in

Verbindung mit der städtebaulichen Dichte Grundvoraussetzung ist für das Entstehen von Urbanität und einem hohen Identifikationsgrad mit dem neuen Stadtteil.

### 3.4.4 | GEBÄUDETYPOLOGIEN / WOHNFORMEN

Durch die Vermarktung der Grundstücke vorwiegend an private Bauherren (rund 70 Prozent) waren an den bisher 350 Einzelvorhaben eine Vielzahl von Architekturbüros beteiligt. Durch diese Bandbreite wird einer „monostrukturierten“ Siedlung entgegengewirkt und dem Wunsch nach individueller Gestaltung Rechnung getragen. Die durch private Bauherren entstandenen Objekte können in Einzelbauvorhaben (durchweg Reihenhäuser sowie vereinzelt Doppelhäuser auf einer Parzellenbreite zwischen sechs und neun Meter), gemeinsam entwickelte Einzelbauvorhaben und in Objekten von Bauherrngemeinschaften (Baugruppen) gegliedert werden. Diese Mehrfamilienobjekte zeichnen sich allesamt dadurch aus, dass sie gemeinsam von Anfang an entwickelt wurden, und auch Wohneinheiten beinhalten, die mittels innerer Erschließung über zwei Geschosse angelegt sind (Maisonette). Die Erschließung der jeweils oberen Einheiten erfolgt vielfach über einen Laubengang. Die Objekte von Bauträgern mit zum Teil anderen Er-

schließungsformen (Mehrspanner) lassen sich unterteilen in Mietwohnungsbau und Kaufobjekte sowie Zwischenformen, wie einige – sehenswerte – Modelle auf genossenschaftlicher Basis. Diese Typologien beziehen sich alle auf die durchgängig viergeschossig vorgegebene Bauweise, wobei insbesondere bei privaten Einzelbauvorhaben die festgesetzten Höhen oftmals unterschritten wurden. Die mit 15 Meter Gebäudehöhe festgesetzten fünfgeschossigen Abschnitte wurden (und werden im 3. Bauabschnitt) ausnahmslos an größere Baugruppen und Bauträger vergeben. Neben einzelnen Stadthäusern finden sich hier durchweg Mehrfamilienhäuser mit Laubengangerschließung. Im Quartier gibt es darüber hinaus städtebauliche Sonderformen wie die bis zu 25 Meter hohen städtebaulichen Dominanten in exponierter Lage sowie die im Bestand verbliebenen, jedoch umgebauten und umgenutzten ehemaligen Mannschaftsgebäude, insbesondere der S.U.S.I. und des Studierendenwerks.

*„Es gibt eine Vielfalt an Architektur und eine Kleinteiligkeit durch z.B. Baugruppen.“*



## 4 | ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

### 4.1 | RECHTLICHE ASPEKTE DER UMSETZUNG DES AUTOREDUZIERTEN KONZEPTS

Das Quartier Vauban ist kein autofreier, sondern ein autoreduzierter Stadtteil. Der Begriff „autofrei“ bezieht sich auf die Lebenseinstellung eines Großteils der Quartiersbewohner, die auf ein eigenes Kfz verzichten. Die Nutzung eines in einem Car-Sharing-Verbund gemeldeten Pkws bei entsprechender Mitgliedschaft ist dadurch nicht ausgeschlossen. Einer der Schwerpunkte innerhalb des Themenbereiches Verkehr lag auf der Entwicklung eines autoreduzierten Stadtteils. Ausgehend von dem externen Wunsch nach einem autofreien Stadtteil wurde während des Beteiligungsprozesses nach einer Möglichkeit gesucht, die von der LBO vorgegebene Stellplatzpflicht auszusetzen, wenn in Haushalten kein eigenes Kfz vorhanden war. Dieses Ziel konnte wie folgt umgesetzt werden:

- Gründung eines „Vereins für autofreies Wohnen“, der gegenüber der Baurechtsbehörde Bauherrenfunktion und gegenüber den Eigentümern eine gewisse Kontrollfunktion übernimmt (vgl. Grafik S. 28),
- Gewährleistung, dass für alle autofrei gemeldeten Haushalte (auf einem für

diesen Zweck erworbenen Grundstück) Stellplätze bei späterem Bedarf in ausreichender Anzahl hergestellt werden können,

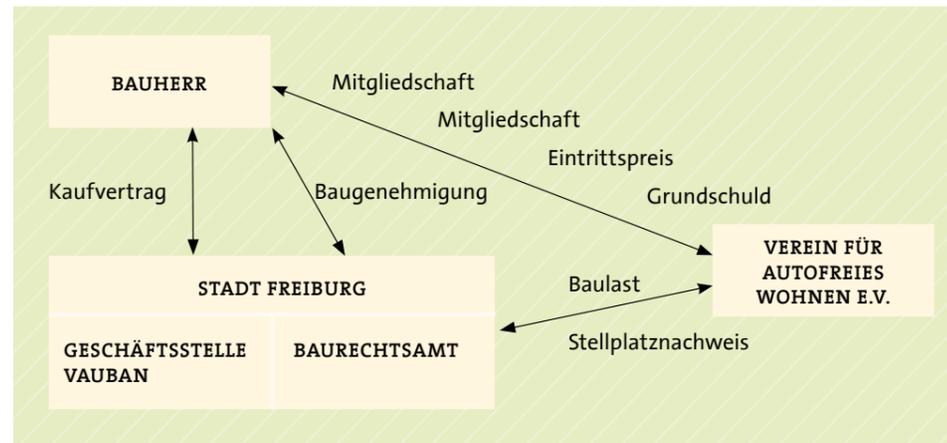
- Mitgliedschaft aller autofrei gemeldeten Haushalte im „Verein für autofreies Wohnen“ mittels einmaliger Zahlung eines Beitrags von rund 3.600 Euro.

Mit diesem Betrag erwirbt der Verein ein Grundstück, auf dem langfristig der Stellplatznachweis geführt werden kann. Der Verein übernimmt auf dieses Grundstück Baulasten für jede Wohneinheit autofreier Haushalte. Dies ist Voraussetzung für die Baurechtsbehörde, die Baugenehmigung erteilen zu können. Die bauliche Herstellung aus der Stellplatznachweispflicht bleibt so lange ausgesetzt, wie der „autofrei-Zustand“ nachgewiesen wird. Dem Verein obliegt die Kontrolle durch die jährlich beizubringende erneuerte autofrei-Erklärung.

Die Haushalte mit eigenem Kfz kaufen in einer der beiden Quartiersgaragen einen Stellplatz für einen Betrag von rund 18.000 Euro. Es wird Teileigentum gebildet. Diese Regelungen wurden Bestandteil der Grundstückskaufverträge, die die Stadt mit den künftigen Eigentümern abschloss. Über Baulasten sind die Stellplätze in den Quartiersgaragen mit den Wohneinheiten ver-

*„Auch bei Jugendlichen in Vauban ist das Auto nicht mehr so relevant.“*

**AUTOFREIES WOHNEN | RECHTSBEZIEHUNG**



*Auf das Stadtgebiet Freiburg bezogen sind 392 private Pkw auf 1.000 Einwohner angemeldet, auf 1.000 Vauban-Bewohner dagegen lediglich 184 Pkw. (Stand 1.1. 2014)*

knüpft. Ergänzend ist im Bebauungsplan festgesetzt, dass auf den Grundstücken, die durch die verkehrsberuhigten Bereiche entlang der Vaubanallee erschlossen werden, keine Stellplätze hergestellt werden dürfen.

**4.2 | VERKEHRSKONZEPT**

Für den neuen Stadtteil wurde ein Verkehrskonzept entwickelt, das – ausgehend von den umgebenden Straßen – gestuft aufgebaut ist. Die Haupteinschließung des Quartiers erfolgt über die Merzhauser Straße in die Vaubanallee im Osten des ehemaligen Kasernenareals (die früheren Sportanlagen liegen noch östlich davon). Die Merzhauser Straße zählt mit rund 21.000 Fahrten in 24 Stunden zu den stärker befahrenen Straßen und ist eine der wichtigsten Verbindungen aus der Stadt Freiburg nach Süden. Bereits vor der Entwicklung zum neuen Stadtteil und weitestgehend unabhängig davon wurde im Jahr 1993 nördlich des Stadtteils die Wiesentalstraße als Verbindung von der Merzhauser Straße nach Westen zur Basler Straße eingeweiht. Auf allen diesen übergeordneten Straßen ist Tempo 50 erlaubt. Von der Wiesentalstraße

gibt es östlich von der Bahnunterquerung einen zweiten Quartiersanschluss an das übergeordnete Straßennetz (Clara-Immerwahr-Straße). Dieser zweite Anschluss wurde von der damaligen Aufsichtsbehörde, dem Regierungspräsidium Freiburg, als zusätzliche Verbindung Merzhauser Straße/Wiesentalstraße gefordert. Durch eine entsprechende Verkehrsführung innerhalb des Quartiers werden Schleichverkehre ausgeschlossen.

Auf allen inneren Erschließungsstraßen im neuen Stadtteil (Vaubanallee, Astrid-Lindgren-Straße, Lise-Meitner-Straße, Clara-Immerwahr-Straße, Marie-Curie-Straße) gilt Tempo 30 km/h. Ausschließlich in diesen Straßen sind öffentliche Parkplätze vorhanden. Alle weiteren Straßen im Quartier sind verkehrsberuhigt ausgebaute Wohnstraßen. Diese zum Be- und Entladen befahrbaren Wohnstraßen entlang der Vaubanallee beziehungsweise im Bereich östlich der Merzhauser Straße weisen keine öffentlichen Parkplätze auf, Stellplätze auf den dazugehörigen Grundstücken sind ebenfalls nicht vorhanden (siehe unten).



Ergänzt wird das Verkehrswegenetz durch ein großzügiges Fuß- und Radwegesystem, das an das überörtliche Wegesystem anknüpft. Wesentliche Bestandteile sind dabei die Plätze (Paula-Modersohn-Platz, Alfred-Döblin-Platz) sowie der nördliche Teil der Vaubanallee, der mit Ausnahme des Lieferverkehrs für die dort ansässigen Geschäfte dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten ist. Ebenso bedeutsam sind die in Nord-Süd-Ausrichtung angelegten Wege, die ebenfalls ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr dienen und die zum Teil innerhalb der Grünzonen liegen. Von hier gibt es Verbindungen zu dem am Dorfbach liegenden Weg, und von dort wird die zum Teil außerhalb Freiburger Gemarkung liegende freie Landschaft erreicht. In Verbindung mit diesem Wegenetz stehen aufgrund des erheblich reduzierten motorisierten Individualverkehrs die verkehrsberuhigten Wohnstraßen für verschiedene Freiraumnutzungen, als Aufenthaltsflächen und als weitgehend ungefährlicher Spielraum zur Verfügung. Freiburg, insbesondere der Stadtteil Vauban, ist ein Fahrradstandort. Wie die ÖPNV-Nutzung hat auch der Radverkehr in den

vergangenen 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. Gleichwohl wird verstärkt auf den öffentlichen Nahverkehr zurückgegriffen. Das Konzept des autoreduzierten Stadtteils steht und fällt mit einem entsprechenden ÖPNV-Angebot. Im Stadtteil Vauban funktioniert das insbesondere wegen der von Anfang an vorhandenen guten ÖPNV-Anbindung (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 Menschen. An zwei Umsteigehaltestellen im Quartier

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



werden die zur Versorgung des Stadtteils St. Georgen, der Gemeinde Merzhausen sowie weiterer Gemeinden im Süden Freiburgs andienenden Buslinien aufgesetzt. Optional ist die Weiterführung der Stadtbahn in den Westen nach St. Georgen und – auf Freiburger Gemarkung – als Abzweig zur Gemeinde Merzhausen gesichert. Auf der Höhe der Stadtbahnwendeschleife soll zudem in einigen Jahren ein Haltepunkt der Regio-S-Bahn entstehen.

Am deutlichsten kann die erfolgreiche Umsetzung des autoreduzierten Stadtteils anhand der folgenden Vergleichszahlen belegt werden: Auf das Stadtgebiet Freiburg bezogen sind 392 private Pkw auf 1.000 Einwohner (jeweils inklusive juristischer Personen) angemeldet (Stand 1.1.2014), auf 1.000 Vauban-Bewohner dagegen lediglich 184 Pkw.

#### 4.3 | PARKIERUNGSKONZEPT

Für die Unterbringung der gemeldeten Kfz stehen im Stadtteil zwei Quartiersgaragen zur Verfügung:

- die von der Merzhauser Straße erschlossene Solargarage mit 224 Stellplätzen, darin enthalten sind Plätze, die in der Regel einer Mehrfachnutzung für den Einkaufsmarkt zur Verfügung stehen.
- die über die Clara-Immerwahr-Straße erschlossene zweite Quartiersgarage mit 272 Stellplätzen.

Die dort untergebrachten privaten Stellplätze wurden von den Haushalten mit eigenem Pkw in Teileigentum erworben. Als dritter Garagenstandort steht das Grundstück des Vereins für autofreies Wohnen e.V. im Westen des Stadtteils zur Verfügung. Hier kann bei entsprechender Nachfrage eine automatische Parkgarage mit bis zu 430 Stellplätzen in Modulbauweise errichtet werden. Vom heutigen Standpunkt gesehen ist die Errichtung dieser dritten Quartiersgarage nicht erforderlich. Auf diesem Grundstück sind zurzeit als Stellplatznachweis der autofrei gemeldeten Haushalte Baulasten für „fiktive Stellplätze“ eingetragen. Diesen autofreien Haushalten stehen rund 350 Autohaushalte in den stellplatzfreien Bereichen gegenüber. Insgesamt leben somit rund 750 Haushalte innerhalb der verkehrsberuhigten Bereiche. In diesen Straßen sind auf den Grundstücken keine privaten Stellplätze gestattet (entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan) und im öffentlichen Straßenraum stehen hier keine öffentlichen Parkplätze zur Verfügung. Diese verkehrsberuhigt ausgebauten Wohnstraßen seitlich der Vaubanallee dürfen lediglich zum Be- und Entladen befahren werden. Somit stehen diese verkehrsberuhigten Wohnstraßen bevorzugt dem Aufenthalt und besonders auch dem Kinderspiel zur Verfügung.

Für das Mischgebiet zwischen Wiesentalstraße und Lise-Meitner-Straße gilt: Stellplatzfreiheit für Wohneinheiten, Stellplätze für Gewerbe auf dem Grundstück. Auf allen anderen Grundstücken (S.U.S.I., Studierendenwerk, Gewerbegebiet, sowie Bau-trägergrundstücke) sind private Stellplätze – zumeist in Tiefgaragen – möglich. Öffentlicher Parkraum steht ausschließlich entlang der Vaubanallee sowie den weiteren Erschließungsstraßen, auf denen Tempo 30 zugelassen ist, zur Verfügung. Für Besucher gibt es im Quartier rund 200 öffentliche Parkplätze, das entspricht rund 10 Prozent der Anzahl aller im Quartier entstehenden Wohneinheiten (sonst üblich sind 20 Prozent). Alle diese Parkplätze sind bewirtschaftet (von 9 bis 19 Uhr werktags). Am Beginn der Vaubanallee beim Hotel sind weitere Parkplätze im öffentlichen Raum Taxen vorbehalten. Um auch langfristig den niedrigen privaten Pkw-Besitz zu halten, strebt die Stadt Freiburg ein deutlich verbessertes Carsharing-Angebot an. Der Stadtteil Vauban hat bereits eine vergleichsweise hohe Carshar-

ing-Nutzung, aber fehlende feste Stellplätze in fußläufiger Entfernung zur Wohnbebauung sind eine wichtige Hürde für eine vermehrte Nutzung von Carsharing.

Die Stadt Freiburg arbeitet daher aktuell an einem Stellplatzkonzept, das mittels einer Bebauungsplanänderung die Anlage von festen Stellplätzen vorsieht. Im Stadtteil Vauban sind insgesamt neun Standorte mit 39 Stellplätzen geplant.

Das autoreduzierte Erschließungs- und Parkierungskonzept des Stadtteils Vauban ist letztlich auch Bestandteil des ökologischen Konzeptes mit den vielen ökologischen Einzelmaßnahmen (insbesondere zu den Themen Grün- und Freiflächen, Boden/Wasser und Energie), die im Folgenden beschrieben werden. Je weniger Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr vorgenommen werden, desto weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß gibt es. Insofern ist dieses Konzept ein Beitrag in die Richtung klimaneutrale Kommune.

*„Die ÖPNV-Anbindung ist sehr gut. Alles ist ohne Auto gut erreichbar.“*





## 5 | ÖKOLOGISCHES KONZEPT

**D**ie im gemeinsamen Prozess entwickelten und beschlossenen ökologischen Gesichtspunkte wurden soweit möglich in den Bebauungsplan integriert oder wie die Regelungen zur Kfz-Reduzierung (siehe Nr. 4) über die privatrechtlichen Kaufverträge an die zukünftigen Eigentümer/Nutzer weitergegeben. Eine Reihe weiterer ökologischer Aspekte (Regenwassernutzung, Photovoltaik, Solarthermie) wurde von vielen Bauherren auf freiwilliger Basis aufgegriffen und umgesetzt.

### 5.1 | GRÜNRAUM / FREIRAUM

Ein wichtiger Ansatz für die Grün- und Freiraumentwicklung des Areals war von Beginn an die Vorgabe, den seit dem Bau der Kaserne vorhandenen Baumbestand weitestgehend zu erhalten. Dies wurde auch Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe. Dieses Grundgerüst einer mittlerweile über 80-jährigen Baumkulisse in der Vaubanallee, den öffentlichen Grünzügen und im Bereich des Dorfbachs prägt das Viertel wesentlich mit und lässt eher an einen gewachsenen Stadtteil als an ein Neubaugebiet denken.

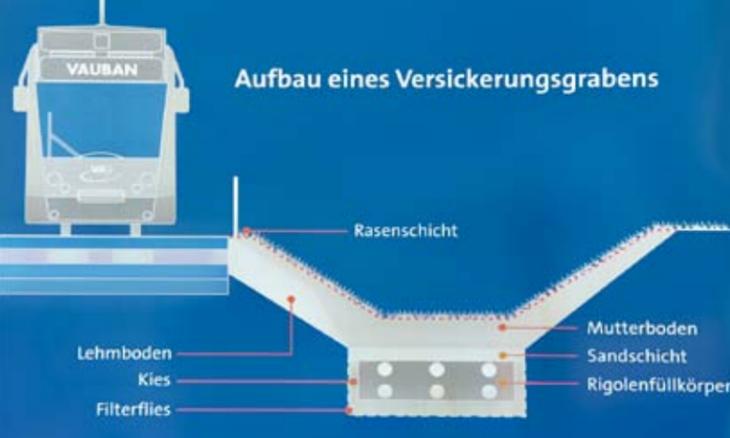
Im Quartier wurden fünf öffentliche Grünzüge angelegt, die eine Verzahnung der be-

bauten Bereiche mit der umgebenden Landschaft herstellen. Diese dienen vorwiegend dem Kinderspiel und dem Aufenthalt. Für alle Altersgruppen wurden hier im Zusammenwirken von Stadt, Landschaftsarchitekten und Anwohnern vielfältige Möglichkeiten zum Spielen vorgesehen, die durch Ruheazonen ergänzt wurden. Darüber hinaus dienen die Grünspangen der Quartiersdurchlüftung (nächtliche Fallwinde vom Schönberg/Hexental) und als Kompensationsflächen für die höher verdichteten baulichen Bereiche.

Ergänzend wurden Flächen entlang des St. Georgener Dorfbachs als Biotop nach § 24a NatSchG festgesetzt. Es erfolgte kein Gewässerausbau, stattdessen wurde der Bach durch die Entnahme von störenden Einbauten weitestgehend in einen naturnahen Stand zurückgesetzt. Bereiche in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Fließgewässer östlich der Merzhauser Straße (ehemaliges Sportgelände) wurden ebenfalls als Biotopfläche ausgewiesen.

Entgegen der größtmöglichen Freiheiten bei der Ausgestaltung der Gebäude – also auch der Dachformen (siehe Nr. 3.4.2) – wurde eine extensive Dachbegrünung bei Flachdächern und flach geneigten Dächern bis zehn Grad festgesetzt. Diese Maßnahme dient sowohl der Verbesserung des Klein-

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



klimas als auch der Rückhaltung und damit auch zeitlich versetzten Einleitung des Niederschlagswassers in das Mulden-Rigolen-System.

## 5.2 | BODEN UND WASSER

Das für den Stadtteil Vauban entwickelte Mulden-Rigolen-System bildet das Rückgrat für die Beseitigung des örtlich anfallenden Niederschlagswassers. Es besteht aus zwei parallel verlaufenden Gräben in Ost-West-Richtung, die im Westen zusammengeführt werden, und aus gepflasterten Rinnen im öffentlichen Straßenraum, über die das Niederschlagswasser den Versickerungsgräben zugeführt wird. Mit dem installierten System aus Rinnen und Versickerungsgräben wird zum ersten Mal großflächig für einen ganzen Stadtteil das Regenwasser nahezu vollständig im Baugebiet zurückgehalten und versickert. Lediglich für sehr große, dauerhafte Niederschlagsereignisse gibt es einen „Notüberlauf“ in den benachbarten Dorfbach. Auf den Bau eines Regen-

wasserkanals konnte verzichtet werden, ausgenommen bleibt aus topographischen Gründen ein kleiner Teil des Quartiers im Nordwesten.

Einen Beitrag zum Funktionieren des Systems leisten die privaten Haushalte. Über die Begrünung der bis zu zehn Grad geneigten Dächer wird bereits ein Teil des Niederschlagswassers zurückgehalten und zeitlich versetzt an die Versickerungsgräben abgegeben, was bei der Dimensionierung dieser Gräben berücksichtigt werden konnte. Des Weiteren wurden von einigen Privathaushalten Zisternen gebaut, das gesammelte Regenwasser kommt nicht nur bei der Gartenbewässerung, sondern auch beispielsweise in der Toilettenspülung zum Einsatz (so auch in der Karoline-Kaspar-Grundschule).

Die militärische Vornutzung über Jahrzehnte hinweg sorgte nicht nur für belastete Böden (siehe Nr. 6.1), sondern auch für kontaminiertes Grundwasser. Neben dem Schutz der Unterlieger vor Überschwemmungen trägt die Regenwasserrückhaltung und -versickerung also auch zur ständigen Verbesserung und Erneuerung des Grundwassers in erheblichem Umfang bei. Die Altlastensanierung und die weiteren

Sanierungsmaßnahmen für das Grundwasser sind in Kapitel 6 beschrieben.

Durch die bereits erwähnte hohe städtebauliche Dichte wird zusätzlich ein positiver Beitrag zum Thema Boden und Wasser erreicht. Die in der Regel maximal 50-prozentige Überbauung eines Grundstücks (GRZ 0,5) bei gleichzeitiger hoher Ausnutzung des Grundstücks (GFZ zum Teil über 1,4) vermeidet eine allzu hohe Versiegelung des Bodens und bietet neben den öffentlichen Grünzügen zusätzliche Versickerungsmöglichkeiten.

## 5.3 | ENERGIE

Neben dem ebenfalls ab Anfang der 1990er Jahre entwickelten neuen Stadtteil Rieselfeld wurden auch im Quartier Vauban erstmals in einem größeren Zusammenhang ausschließlich Gebäude errichtet, die im Jahresmittel nicht mehr als 65 kWh/m<sup>2</sup>a verbrauchen. Diese Niedrigenergiebauweise nach Freiburger Rechenverfahren wurde durch kaufvertragliche Verpflichtung mit den Eigentümern und Investoren vereinbart.

Im Verlauf der Vermarktung der Grundstücke in den einzelnen Bauabschnitten war schnell erkennbar, dass sich einige Privater-



gentümer sowie Bauträger auf freiwilliger Basis bereit erklärten, ihre Gebäude in einem noch besseren Standard zu errichten. Der Grenzwert für diese verbesserte Niedrigenergiebauweise wurde dabei auf < 55 kWh/m<sup>2</sup>a festgelegt.

Bereits während des Planungsprozesses wurde von Seiten der Bürgerschaft der Wunsch vorgebracht, auch Passivhausbauweise zuzulassen. Zum damaligen Zeitpunkt war dieser energetische Ansatz noch nicht weit verbreitet und von bestimmten





Kriterien wie zum Beispiel der Ausrichtung der Gebäude abhängig. Aus diesem Grund wurden bei der Überarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans mehrere Grundstücke anders angeordnet beziehungsweise geplante Gebäudezeilen um 90 Grad gedreht, so dass eine Südausrichtung der jeweiligen Gebäude möglich war. Diese Grundstücke wurden mit der Verpflichtung verkauft, den Passivhausstandard mit einem Wärmeverbrauch von nicht mehr als 15 kWh/m<sup>2</sup>a einzuhalten. Im Quartier wurden insgesamt rund 170 Wohneinheiten in Gebäuden mit Passivhausbauweise errichtet.

Darauf aufbauend und parallel zur Entwicklung des Rahmenkonzepts wurde auf der Fläche des ehemaligen Sportplatzes östlich der Merzhauser Straße die Solar-siedlung geplant. Auf der Grundlage der Passivhausbauweise entstanden Plusenergiehäuser (mit etwa 60 Wohneinheiten, Räumlichkeiten für Dienstleistungen und Büros sowie zwei Supermärkten), die aufgrund ihrer kompletten Dacheindeckung mittels Photovoltaikanlage eine positive

*„In Vauban wurden die ersten Passivhäuser Deutschlands errichtet.“*

Energiebilanz aufweisen. Der überschüssig erzeugte Strom wird in das öffentliche Netz eingespeist. Diese Konsequenz weist kein weiteres Gebäude auf, gleichwohl sind eine Vielzahl von Gebäuden mit Photovoltaik- und Solarthermieanlagen ausgestattet. Größere Dachflächen wie die des Bürgerhauses und der Solargarage sind zum Zwecke der Stromerzeugung mittels großflächiger Photovoltaikanlagen verpachtet.

Die Versorgung des neuen Stadtteils mit Wärme erfolgt durch ein Blockheizkraftwerk (BHKW), das ursprünglich 60 bis 70 Prozent des Jahreswärmebedarfs des Stadtteils mittels Holzhackschnitzelfeuerung erzeugte. Zwischenzeitlich wurde die Heizzentrale umgebaut, die Wärmeerzeugung wurde umgestellt auf Erd- beziehungsweise Biogas. Durch entsprechende Nachbesserung ist nunmehr auch gewährleistet, dass nahezu alle Haushalte im Quartier mit dem im BHKW erzeugten Strom versorgt werden können. Durch eine Regelung in den Grundstückskaufverträgen sind alle Eigentümer verpflichtet, sich an das Nahwärmenetz anzuschließen. Lediglich für die Pas-

sivhäuser war es gestattet, sich von diesem Anschlusszwang befreien zu lassen, da bei dem sehr geringen Restwärmebedarf dieser Gebäude eine eigene kleine Heizzentrale ökologische und ökonomische Vorteile mit sich bringt.

*Durch Nachbesserung ist nunmehr gewährleistet, dass nahezu alle Haushalte im Quartier mit dem im BHKW erzeugten Strom versorgt werden können.*



## 6 | PROJEKTVERLAUF

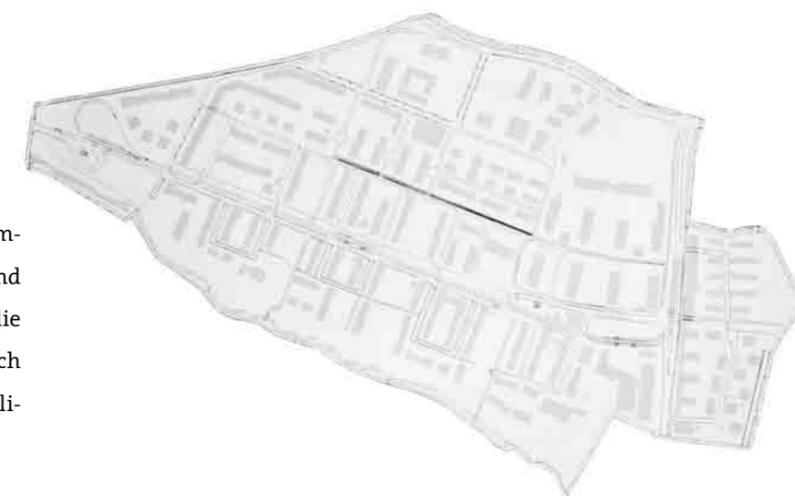
**A**ufgrund der Größe des zu entwickelnden Gebiets war es aus arbeitsökonomischen und wirtschaftlichen Gründen sinnvoll, die Herstellung der Baureife und die Grundstücksvermarktung in insgesamt drei Bauabschnitten aufzuteilen. Berücksichtigt werden mussten auch die Belange der Asylbewerbersammelstelle, die für eine an die Wiesentalstraße angrenzende Teilfläche mit dem Land Baden-Württemberg vertraglich vereinbart war. Die durch S.U.S.I. (Selbstorganisierte unabhängige Siedlungsinitiative) und das Studierendenwerk Freiburg-Schwarzwald in direkter Verhandlung mit der Bundesvermögensverwaltung erworbenen Grundstücksflächen wurden nicht erfasst durch die Entwicklungssatzung und waren deshalb nicht Teil der Entwicklungsmaßnahme Vauban.

### 6.1 | GELÄNDEFREI-MACHUNG UND BODENSANIERUNG, RÜCKBAU VON GEBÄUDEN UND TANKANLAGEN

Mit dem Kaufvertrag vom 30. September 1994 zwischen der Stadt Freiburg und der Bundesrepublik Deutschland sind die Grundlagen vereinbart für den Abbruch der baulichen Anlagen aus der ehemali-

gen Kasernennutzung. Hierzu gehören zum Beispiel Fahrzeughallen, Werkstätten, Tankanlagen, Lagergebäude und Mannschaftsgebäude. Der Rückbau von Versorgungstrassen für Strom, Wasser und Abwasser sowie Fernwärme und von Kasernenarealen mit ihren umfangreichen Kfz-Werkstätten, Tankanlagen und Waschplätzen einschließlich zugehöriger Öl- und Benzinabscheider stellen ein nicht zu unterschätzendes Potential für Bodenverunreinigungen dar, die möglicherweise ein Handeln erfordern. Für die gesamte Erwerbsfläche wurde deshalb eine flächendeckende Untersuchung zur Feststellung von Bodenkontaminationen in Auftrag gegeben. Parallel erfolgte eine Erhebung der in den Gebäuden anzutreffenden Schadstoffe mit dem Ziel, vor Beginn der Abbrucharbeiten entsprechende Maßnahmen beauftragen zu können.

*Theorie und Praxis gingen im Vauban Hand in Hand. Der Bebauungsplan als Übersicht, die Aufnahme links zeigt den Baufortschritt im Jahr 2000.*



In zahlreichen Baggerschürfen und Rammkernsondierungen und den nachfolgenden Laboranalysen wurden Verunreinigungen bestätigt. Bleibelastungen, Kohlenwasserstoffe als Folge defekter Tankanlagen und Ölabscheider, Belastungen durch Schlacke im Boden und anderes lösten konkreten Handlungsbedarf aus, angeordnet durch das Umweltschutzamt als untere Verwaltungsbehörde. Die kontaminierten Flächen sind in der Übersichtskarte (S. 80) dargestellt.

*„Der kleine Garten hier reicht mir, er ist eine Erweiterung des Wohnraums.“*

Der Bund beteiligt sich an der notwendigen Sanierung solcher altlastenbedingter Mängel des Grund und Bodens, die die beabsichtigte Nutzung wesentlich beeinträchtigen. Die Stadt ist verpflichtet, sich an den für die Sanierung aufzuwendenden Kosten in Höhe von zehn v.H. zu beteiligen. Der Gemeinderat beschloss eine Abreinigung auf einen belastungsfreien Wert, vergleichbar der im Rieselfeld angewandten Zielvorgabe und garantierte so den Käufern der Grundstücke Sicherheit für gesunde Wohnverhältnisse.

Im südlichen Abschnitt der ersten Grünspanne wurde seit 1996 zur Grundwasserreinigung eine Anlage zur Bodenluftabsaugung betrieben. Im Juni 1999 wurde diese durch eine Brunnenanlage zur Grundwas-

serreinigung ersetzt und in 2007 durch eine Lärmschutzwand zum Schutz der angrenzenden Wohngebäude ergänzt. Eine weitere Grundwassersanierungsanlage war im 2. Bauabschnitt seit 2004 in Betrieb. Diese konnte 2007 nach Abschluss der Sanierung wieder abgebaut werden. Die damit einhergehenden Kosten werden zwischen Bund und Stadt entsprechend der vertraglichen Vereinbarung auch nach Abschluss der Entwicklungsmaßnahme getragen. Die Reinigung wird durch das Umweltschutzamt eingestellt, wenn durch Laboranalysen der Erfolg der Reinigungsmaßnahmen bestätigt wird.

Die in den Gebäuden angetroffenen Verunreinigungen durch Stäube – wie beispielsweise durch Bleiablagerungen in den Werkstätten und Fahrzeughallen – oder durch Schlackenmaterial zur Schalldämmung in den Geschossdecken wurden unter fachlicher Aufsicht beseitigt. Erst nachdem die umweltrelevanten Materialien beseitigt waren, begann der eigentliche Rückbau der Gebäude. Diese Reinigungsaufwendungen zählen nicht zu den vom Bund zu tragenden Sanierungskosten und wurden deshalb durch die Entwicklungsmaßnahme finanziert.

#### DIE KOSTEN DER SANIERUNG UND DES RÜCKBAUS

|                          |      |           |
|--------------------------|------|-----------|
| Altlastensanierung Boden | 8,7  | Mio. Euro |
| Grundwassersanierung     | 1,4  | Mio. Euro |
| Zusammen                 | 10,1 | Mio. Euro |
|                          |      |           |
| Erstattung Bund          | 6,8  | Mio. Euro |
| Maßnahme somit           | 3,3  | Mio. Euro |
|                          |      |           |
| Gebäudeabbruch           | 9,7  | Mio. Euro |
| Schadstoffbeseitigung    | 1,1  | Mio. Euro |
| Sonstige Freilegung      | 1,5  | Mio. Euro |

#### 6.2 | BAUABSCHNITT I

Neben der erforderlichen flächenhaften Altlastensanierung für das Gesamtgebiet musste vor Beginn der Erschließungsarbeiten zunächst der militärische Gebäudebestand abgebrochen werden. Die vorhandenen Versorgungsleitungen mussten entfernt beziehungsweise für eine mög-

liche weitere Nutzung überprüft werden. Ausgenommen hiervon war das Offizierscasino Haus 037. Um den Erhalt des heutigen Stadtteilzentrums wurde kontrovers diskutiert, bis letztlich eine Entscheidung für den Fortbestand und die Sanierung des Gebäudes getroffen wurde.

In diesem Bauabschnitt konnten bereits die wesentlichen Bausteine der quartiersbezogenen Infrastruktur realisiert werden. Unter der Überschrift „Stadtteil der kurzen Wege“ sollten die für eine Nahversorgung der BewohnerInnen notwendigen Einrichtungen und Angebote möglichst zentral im Eingangsbereich zum Quartier gebündelt werden. Ein Großteil der öffentlichen Einrichtungen, wie die erste Kita, die Grundschule mit Sporthalle und das Blockheizkraftwerk der badenova, befinden sich somit innerhalb des ersten Bauabschnittes,





*„Die Resonanz auf die Ausweisung von (Wohn-)Bauflächen war enorm. Die Nachfrage überstieg das Angebot im ersten Bauabschnitt bei Weitem.“*



auch vor dem Hintergrund, dass diese möglichst zeitnah nach dem Zuzug der ersten Bewohner zur Verfügung stehen mussten. Es folgten mit zeitlichem Abstand die zweite Quartiersgarage, ein Supermarkt in der Solargarage, das Stadtteilzentrum Haus 037, der Alfred-Döblin-Platz (Marktplatz) und die erste der insgesamt fünf Grünspangen.

Das Angebot an Baugrundstücken umfasste im Wesentlichen Flächen für den allgemeinen Wohnungsbau. Diese wurden wiederum in Segmente für Einzelbauherren, Baugruppen und Bauträger untergliedert. Im nördlichen Bereich fand ein kleines Gewerbegebiet seinen Platz, und entlang der Peripherie konnte durch die Ausweisung von Mischgebietsflächen für Gewerbe- und Wohnnutzungen das Angebotspektrum komplettiert werden. Um die Bedeutung der Vaubanallee als zentrale Erschließungsachse für das Quartier zu unterstreichen, wurde für die südlich angrenzende Bebauung festgelegt, dass im Erdgeschoss gewerbliche Nutzungen zu berücksichtigen sind. Grundlage für die Vergabe der Grundstücke bildete ein umfassendes Vermarktungs-

konzept. Hierzu wurde als Steuerungsinstrument ein Kriterienkatalog erarbeitet, der ein möglichst transparentes Verfahren für den Verkauf der Baugrundstücke gewährleistet. Die abschließende Vergabeentscheidung war dem Gemeinderat beziehungsweise den zuständigen Gremien vorbehalten.

Die Resonanz auf die Ausweisung von (Wohn-)Bauflächen war enorm. Die Nachfrage überstieg das Angebot im ersten Bauabschnitt bei Weitem, und viele Interessenten mussten auf den folgenden Bauabschnitt verwiesen werden. Das erste private Bauvorhaben konnte bereits kurz nach Inkrafttreten des Bebauungsplans im April 1998 mit dem Bau eines Baugruppenprojektes an der Gerda-Weiler-Straße gestartet werden. Im gleichen Jahr zogen die ersten Familien in ein Reihenmittelhaus in der Rahel-Varnhagen-Straße ein.

Im Gesamtprojekt wurde dem ehemaligen Sportplatzgelände der französischen Streitkräfte östlich der Merzhauser Straße eine Sonderrolle zugeschrieben. Der Gemeinderat hatte beschlossen, dieses gesamte Areal

für den Bau einer Solarsiedlung vorzusehen. Hier sollten in großem Stil Reihenhäuser in Passivhausbauweise entstehen. Der Schallschutz, der durch das hohe Verkehrsaufkommen der Merzhauser Straße nötig wird, sollte durch einen Gebäuderiegel entlang der Straße sichergestellt werden.

Die Solarsiedlung beschränkt sich heute auf die nördliche Teilfläche des einstigen Sportplatzgeländes, nachdem das Projekt nicht umgesetzt werden konnte. Zur Merzhauser Straße hin entstand ein viergeschossiger Gewerbebau: das Sonnenschiff. Auf dessen Deck stehen neun Penthäuser. Mit dem Sonnenschiff gelang es zugleich, die östlich gelegene Wohnbaufläche vom Verkehrslärm der Merzhauser Straße zu befreien. Eine gute Voraussetzung, hier insgesamt 50 Reihenhäuser zu bauen. Diese Reihenhäuser wie auch die Penthäuser wurden in Holzbauweise erstellt. Ein ausgeklügeltes Raster-System ermöglichte es Bauinteressenten, den ihrem konkreten Flächenbedarf entsprechenden Haustyp auszuwählen. So entstanden Varianten vom Single-Haus mit etwas mehr als 70 Quadratmeter bis zum Familien-Haus mit nahezu 170 Quadratmeter Wohnfläche. Die nach Süden ausge-

richteten Dächer sind vollflächig mit Solar-Modulen belegt und ermöglichen so eine maximale „Solarernte“. Die Wohnhäuser produzieren im Jahresverlauf mehr Energie als sie selbst verbrauchen. Alle Wohnhäuser sind als Plusenergiehäuser ausgelegt.

Der Stellplatznachweis der Solarsiedlung ist durch eine zweigeschossige Tiefgarage gesichert. Faktisch ist hier, mit Ausnahme der Stellplätze für den Einzelhandel, ein stellplatzfreies Gebiet entstanden.

Weil die Entwicklungsmaßnahme Vauban sich aus dem Erlös der Grundstücksvermarktung finanziert, beschloss der Gemeinderat schließlich, die südliche Wohnbaufläche einer Vielzahl von Wohnbauträgern zu übertragen, die hier ein gemeinschaftlich entwickeltes Siedlungskonzept realisierten. Auch hier stand der Lärmschutz im Mittelpunkt der Bauaufgabe. Die geschlossene Bebauung an der Merzhauser Straße wurde nach Süden hin fortgesetzt, um so nach Osten eine ruhige Ausgangslage für den hier vorgesehenen Geschosswohnungsbau zu garantieren.



### 6.3 | BAUABSCHNITT II

Nachdem die Geländefreimachung und die Ergänzung der Erschließungsanlagen abgeschlossen war, konnte ab dem Jahr 2000 mit der Vermarktung der Baugrundstücke und der weiteren Komplettierung der öffentlichen Infrastruktur begonnen werden. Der Bau der zweiten Kindertagesstätte „Immergrün“ in der Adinda-Flemmich-Straße orientierte sich am wachsenden Bedarf vor dem Hintergrund einer anhaltend großen Beliebtheit dieses neuen Wohnquartiers bei jungen Familien. Zur Sicherstellung einer Frischluftzufuhr war ein wesentliches Merkmal der planerischen Überlegung die Anordnung von insgesamt fünf Grünspangen. Sie sollen die vom Schönberg ausgehenden Hangwinde durch den Stadtteil leiten. Im zweiten Bauabschnitt wurden insgesamt vier Grünspangen realisiert. Die inhaltliche Ausgestaltung wurde in mehreren Workshops mit den StadtteilbewohnerInnen erarbeitet. Unter anderem wurden neben verschiedensten Spielgeräten auch eine „Kletterkartoffel“ und ein Backhäuschen errichtet. Diese Erholungsflächen werden rege genutzt und erfreuen sich großer Beliebtheit bei allen Altersgruppen.

Das Flächenangebot konzentriert sich in diesem Teilabschnitt ausschließlich auf Grundstücke für den allgemeinen Wohnungsbau. Die Palette reicht auch hier von Bauflächen für Einzelbauherren und Baugruppen bis hin zu Grundstücken für Bauträger für den klassischen Geschosswohnungsbau. Die Nachfragesituation blieb unverändert hoch und überstieg das Angebot erheblich. Die Grundstücksvergabe erfolgte nach bewährtem Muster entsprechend der durch den Gemeinderat vorgegebenen Vergabekriterien.

### 6.4 | BAUABSCHNITT III

Die Bauvorbereitung und Erschließung des letzten Bauabschnitts ab 2004 war geprägt durch die letzten Abbruchmaßnahmen für noch bestehende Mannschaftsgebäude der ehemaligen Asylbewerbersammelstelle. Der Wunsch von Initiativgruppen, diese Gebäude zu erhalten, konnte lediglich in einem Fall durch den Ankauf des Gebäudes 050 mit dem Projekt Dienstleistungen Vauban („DIVA“) realisiert werden. Der übrige Gebäudebestand wurde mit Beschluss des Gemeinderates abgebrochen und das



Gelände mit dem Bau des Straßen- und Leitungsnetzes für die weitere Vermarktung vorbereitet.

Am nördlichen Gebietsrand wurde an der Wiesentalstraße die dritte Kita im Quartier errichtet. Diese Kindertageseinrichtung wurde als temporäre Einrichtung geplant und realisiert um die Spitzenbedarfe aus dem Quartier aufzunehmen. Bei rückläufigen Bedarfszahlen kann das Gebäude beziehungsweise das Grundstück mit einer anderen Nutzung belegt oder veräußert werden.

Die Gebietstypologie weist in diesem Bauabschnitt Mischgebietsflächen und Grundstücke für den allgemeinen Wohnungsbau aus. Ursprünglich waren die Mischgebietsflächen als gewerbliche Flächen dem ersten Bauabschnitt zugeordnet. Die Nachfrage nach Gewerbeflächen entsprach jedoch nicht den ursprünglichen Prognosen. In Anwendung des planerischen Grundsatzes einer lernenden Planung wurden diese im Rahmen einer Bebauungsplanänderung der Nachfragesituation angepasst und in Mischgebietsflächen umgewandelt. Die große Nachfrage nach Wohnbauflächen setzte sich auch in diesem Bauabschnitt

fort, selbst Grundstücke mit schwierigen Lagemerkmalen am Rande des Entwicklungsgebiets konnten veräußert werden.

### 6.5 | ABSCHLUSS

Die bauliche Erschließung des neuen Freiburger Stadtteils konnte zum 31. Dezember 2009 abgeschlossen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt war die öffentliche Infrastruktur vollständig vorhanden, das Straßennetz war komplett ausgebaut und nahezu alle Baugrundstücke konnten veräußert werden. Lediglich drei Einzelgrundstücke im nördlichen Bereich wurden zur weiteren Vermarktung an die Stadt gegeben und sind zwischenzeitlich verkauft und bebaut. Die Erschließungskosten einschließlich restlicher Ordnungsmaßnahmen beliefen sich auf insgesamt rund 19 Millionen Euro.

*„Bevor wir nach Vauban gezogen sind, haben wir in der Innenstadt gewohnt. Hier haben wir sowohl die Nähe zur Stadt, als auch zum Grün.“*

## 7 | SOZIALE ÖFFENTLICHE INFRASTRUKTUR

### 7.1 | KAROLINE-KASPAR-GRUNDSCHULE MIT SPORTHALLE

**E**in Baustein in der Ausgestaltung der öffentlichen Infrastruktur war die Sicherstellung der Schulversorgung im Quartier. Dieser Bedarf wurde durch den Bau der Karoline-Kaspar-Grundschule gedeckt.

Der Neubau geht zurück auf den Beschluss des Gemeinderates vom 28. November 1995 zur Durchführung eines Wettbewerbs für den Bau einer Grundschule einschließlich Sporthalle und Freisportfläche. Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses erfolgte am 28. April 1998 der Baubeschluss für eine zweizügige Grundschule mit Sporthalle. Das Schulgebäude grenzt an den Paula-Modersohn-Platz an und hat eine Nutzfläche von rund 1.450 Quadratmeter. Der umbaute Raum beträgt rund 7.430 Kubikmeter.

Die Prognose zur Bevölkerungsentwicklung musste schon bald nach oben korrigiert werden. Aufgrund der zunehmenden Zahl schulpflichtiger Kinder reichte die Kapazität des Schulneubaus nicht mehr aus. Die Karoline-Kaspar-Schule wurde daraufhin 2002 durch einen Anbau an der Nordseite des Gebäudes um einen dritten Zug ergänzt. Nachdem die Beliebtheit bei jungen



Familien für den neuen Stadtteil anhielt, wurde 2003 durch den Gemeinderat die nächste Erweiterung um einen vierten und fünften Zug beschlossen. Diese letzte Erweiterung ist multifunktional geplant und kann nach dem Rückgang der Schülerzahlen veräußert oder stadintern anderweitig genutzt werden. Der Gesamtaufwand für die Errichtung der Karoline-Kaspar-Grundschule und Sporthalle betrug insgesamt rund 10 Millionen Euro. Davon entfallen 6,8 Millionen Euro auf den ersten und zweiten Zug, 1,4 Millionen Euro auf den dritten Zug und 1,7 Millionen Euro auf den vierten und fünften Zug.

Neben Open-Air-Angeboten bietet die Sporthalle der Karoline-Kaspar-Grundschule auch die Möglichkeit des Hallensports durch die Bewohner des neuen Stadtteils. Und in unmittelbarer Nachbarschaft laden





verschiedene Sportvereine mit vielen Angeboten zur sportlichen Betätigung ein.

## 7.2 | KINDERTAGES-EINRICHTUNGEN

Der Bedarf an Plätzen in Kindertageseinrichtungen entwickelte sich mit dem Zugang junger Familien in gleicher Weise nach oben wie bei der Karoline-Kaspar-Grundschule.

Die Kapazitäten mussten 1999, 2001 und 2003 kontinuierlich der Bevölkerungsentwicklung angepasst werden. Heute gibt es drei Kindertagesstätten im Quartier. Die Betriebsträgerschaft wird neben der Stadt Freiburg auch von freien Trägern übernommen. Mit jeweils sechs Gruppen pro Kita stehen im Stadtteil insgesamt 18 Gruppen zur Verfügung.

Mit Blick auf die zu erwartenden abnehmenden Bedarfe dient der 2003 erbaute dritte Kindergarten an der Wiesentalstraße dazu, den Spitzenbedarf aus dem Quartier abzudecken. Bei rückläufigen Kinderzahlen kann das Gebäude beziehungsweise das Grundstück für eine andere Nutzung vorgesehen werden.

Unabhängig von dem städtischen Angebot werden zusätzlich auf privater Ebene zwei Gruppen sowie privat organisierte Kleinkindgruppen (43 Plätze), eine davon im Haus 037, angeboten.

### Die Kostenanteile hierbei betragen:

Kita I 2,9 Mio. Euro (einschl. Jugendräume)  
 Kita II 2,3 Mio. Euro  
 Kita III 1,7 Mio. Euro

## 7.3 | STADTTEILZENTRUM HAUS 037

Der Bedarf für ein Bürgerhaus im neuen Stadtteil Vauban war umstritten. Zunächst war ein solches Angebot, auch mit Blick auf die finanziellen Rahmenbedingungen der Gesamtmaßnahme, nicht vorgesehen.

Schnell hat sich jedoch aus der Bewohnerschaft der Wunsch entwickelt, dieses Angebot in das bestehende Portfolio öffentlicher Einrichtungen aufzunehmen. Verbunden wurde dies mit einem Standortvorschlag: dem ehemaligen Offiziers-Casino und heutigen Stadtteilzentrum Haus 037. Zudem beinhaltete das bürgerschaftliche Konzept

auch das Modell einer privaten Trägerschaft für das Bürgerzentrum, verbunden mit unterschiedlichen Nutzungsarten. Dem entgegen stand zunächst die städtebauliche Konzeption, die einen kompletten Abbruch der vorhandenen Gebäudesubstanz und damit auch des Gebäudes Haus 037 vorsah.

Die folgende Diskussion erstreckte sich über mehrere Jahre, bis mit dem Grundsatzbeschluss des Gemeinderates am 11. Juli 2000 die entscheidende Weichenstellung für den Erhalt von Haus 037 und dessen Nutzung für bürgerschaftliche Zwecke erfolgte. Danach waren noch etliche Abstimmungsgespräche mit dem Forum Vauban e.V. als Vertretung der StadtteilbewohnerInnen notwendig, um ein tragfähiges Gesamtergebnis zu erzielen. Schließlich gelang es durch die Gründung des Stadtteilzentrums Haus 037 e.V. als Trägerverein zum ersten Mal, ein Bürgerzentrum in privater Regie auf den Weg zu bringen.

Hierzu war es notwendig, neben der bauplanungsrechtlichen Festsetzung einer Gemeinbedarfsfläche eine Vertragskonstruktion zu entwerfen, die eine Sanierung und den dauerhaften Betrieb des Gebäudes als Bürgerzentrum sicherstellt. Wesentlicher Baustein des hierbei ausgearbeiteten Vertragswerkes war die Überlassung der

entsprechenden Grundstücksfläche im Wege eines Erbbauvertrages. Weiterhin wurden über einen Subventionsvertrag die Bezuschussung der Modernisierung der Gemeinbedarfsflächen aus Mitteln der Entwicklungsmaßnahme und durch einen Nutzungsvertrag die Überlassung von Räumen an die Stadt Freiburg geregelt. So konnte auch der dringend notwendige Bedarf an Flächen für Jugendräume im Quartier sichergestellt werden. Der Trägerverein hat sich im Gegenzug verpflichtet, das Bürgerhaus als öffentliche Einrichtung im Sinne der Gemeindeordnung zu betreiben.

2002 konnte dann mit der baulichen Umsetzung des Vorhabens begonnen werden. Es überlagerte sich gegen Ende mit den Ausbauarbeiten für den südlich angrenzenden Marktplatz. Mit der Fertigstellung der Aufzugsanlage an der Südseite des Gebäudes, die den barrierefreien Zugang zum Gebäude





de sicherstellte, konnten die Sanierungsarbeiten beendet werden.

Gemeinsam mit der Eröffnung des Alfred-Döblin-Platzes wurde 2007 die Einweihung des Stadtteilzentrums gefeiert. Das Bürgerzentrum hat sich im Stadtteil etabliert und durch seine zentrale Lage im Quartier und dem dortigen Angebot zu einem beliebten Treffpunkt im Quartier entwickelt.

Im Rahmen der Modernisierungsförderung wurde für die erforderlichen Umbau- und Sanierungsarbeiten ein Betrag von 0,9 Millionen Euro zur Verfügung gestellt.

#### 7.4 | ALFRED-DÖBLIN-PLATZ

Diese Fläche liegt innerhalb des ersten Bauabschnitts an dem in West-Ost-Richtung verlaufenden Fußgängerboulevard und grenzt südlich direkt an das Grundstück des Stadtteilzentrums Haus 037. Unabhängig von der Namensgebung wurde und wird das Areal im Quartier auch als Marktplatz bezeichnet. Hier hat sich der seit 1999 wöchentlich stattfindende Bauernmarkt etabliert. Über die Größe des Platzes und dessen Gestaltung gab es lange Zeit kontroverse Diskussionen.

Ursprünglich war ungefähr die Hälfte des heutigen Platzes im rechtskräftigen Bebauungsplan als Wohnbaufläche ausgewiesen. Die Vermarktung dieses Grundstücks wur-

de jedoch ausgesetzt, bis eine abschließende Entscheidung zum Marktplatz und seiner räumlichen Ausdehnung vorlag. Um eine Nutzung für den wöchentlich stattfindenden Bauernmarkt und andere Veranstaltungen bis zur baulichen Herstellung sicherzustellen, wurde die Fläche zunächst mit einer wassergebundenen Decke hergestellt. Der Gemeinderat hat schließlich mit Beschluss vom 04. Juli 2006 festgelegt, dass die im westlichen Bereich des Gesamtareals ausgewiesene Wohnbaufläche aufgehoben wird und damit den Weg freigemacht für eine gesamthafte Planung und Herstellung dieses Platzes.

Aufgrund der geringen finanziellen Spielräume aus der Entwicklungsmaßnahme, die zunächst nicht mit den Wünschen aus dem Stadtteil in Einklang zu bringen waren, wurde eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe mit Vertretern aus einem externen Planungsbüro, dem Stadtteilverein Vauban beziehungsweise dem hierfür gegründeten Arbeitskreis Marktplatz und der Stadt Freiburg gebildet. Dort fand, unter der Leitung des heutigen Baubürgermeisters Prof. Dr. Haag, ein intensiver Austausch über die künftige Gestaltung und Ausstattung des Marktplatzes statt. Auch wenn letztlich nicht alle Wünsche umgesetzt werden konnten entsprach das Planungsergeb-

nis den Erwartungen aus dem Quartier für einen qualitativ ansprechenden und multifunktionalen Platz. Hierbei wurde zunächst eine quadratische Grundfläche unter Verwendung von Betonpflastersteinen gefasst. Die Gesamtfläche wurde mit Natursteinzeilen gebändert und dadurch akzentuiert. Im westlichen, mit einer wassergebundenen Decke versehenen Bereich wurden japanische Zierkirschen gepflanzt und eine Vielzahl von Sitzelementen aufgestellt.

Die Finanzierung dieser baulichen Veränderungen gelang mit Hilfe des bürgerschaftlichen Engagements, der hierbei zugesicherten Eigenleistungen und der Materialbereitstellung durch Sponsoren. 2006 konnte schließlich mit den Bauarbeiten begonnen werden. Da gleichzeitig auch die Baumaßnahme zur Sanierung des nördlich an den Marktplatz angrenzenden Stadtteilzentrums Haus 037 abgewickelt wurde, musste die Platzherstellung in einzelne Bauabschnitte aufgeteilt werden.

Am 17. März 2007 wurde der Marktplatz offiziell eröffnet. Der Alfred-Döblin-Platz ist heute zu einem beliebten Treffpunkt für alle StadtteilbewohnerInnen geworden. Hier finden Veranstaltungen wie der wöchentliche Bauernmarkt, Flohmärkte, der

Christbaummarkt und das jährliche Stadtteilstoffest statt.

**Kosten Platzherstellung 0,25 Mio. Euro**

### 7.5 | GRÜNSPANGEN / FREIRAUM KINDER UND JUGENDLICHE

#### 7.5.1 | GRÜNSPANGEN

Im städtebaulichen Ideenwettbewerb und dem nachfolgenden Bebauungsplan war die Entscheidung zur Ausrichtung der Grünspangen in Nord-Süd-Richtung bestätigt worden. Maßgebend war die Einschätzung eines Klimagutachtens. So wurde der Empfehlung, das Hangwindsystem „Hexentäler“ in das Quartier Vauban einzuleiten, gefolgt. Insbesondere in den Sommermonaten werden dadurch der Luftaustausch und die nächtliche Abkühlung für das Quartier gesichert.

Die Konzepte für die Grünspangen basieren auf Ideen der BürgerInnen. In zahlreichen Workshops und intensiven Diskussionen trafen die Expertenmeinungen des Garten- und Tiefbauamts beziehungsweise der Grünplaner auf die Erwartungen der BürgerInnen. Gerade die Bauzeit brachte eine Vielfalt von Spielmöglichkeiten mit sich und bestärkte den Wunsch, „schienenhafte“ Spielangebote in den Grünspangen

*„Vauban ist ein junger und familiengerechter Stadtteil.“*



zu vermeiden. Zugleich sollten diese nicht nur Kinderspielfläche sein, sondern auch Aufenthalts- und Erholungsraum für Erwachsene. Als erfolgreich für die Arbeit der Workshops erwies sich, dass die Planung für die neuen Grünflächen erst einsetzte, als die Wohngebäude, die unmittelbar an die Grünschnitten angrenzten, bereits bezogen waren. Dadurch wurde ein breiter Beteiligungsprozess ermöglicht, der letztlich eine hohe Akzeptanz im Spielbetrieb sicherte.

Schnell stand fest, dass nicht in jeder Grünspange für alle und jeden Angebote gemacht werden müssen. Vielmehr sollten die grünen Inseln auf unterschiedliche Nutzergruppen ausgerichtet und verschiedenen Interessenlagen gerecht werden. So sieht im Ergebnis das Spielangebot für die Kleinsten anders aus als die Spielflächen für die Kinder im Vorschulalter oder diejenigen, die bereits in die Grundschule gehen. Bei den Kleinen steht das Sandeln, Matschen, Schwingen in der Nestschaukel im Vordergrund. Meist werden sie begleitet und beaufsichtigt. Für die Eltern und andere begleitende Personen gibt es ausreichend Sitzgelegenheiten. Für die etwas größeren Kinder steht die immer wieder beliebte Rutschbahn bereit, ebenso eine Kletterwand und eine Rasenfläche für Ballspiele und anderes.

Dieser ersten Grünspange, die seit 2001 genutzt wird, folgte ein völlig anderes Konzept für die zweite Grünspange. Sie ist ausgerichtet auf die Grundschüler. Ballspiele bilden einen Schwerpunkt. Tore werden hier nicht benötigt – Pullover oder Schulranzen erfüllen (noch) den gleichen Zweck. Etwas anspruchsvoller ist das Erklimmen der Kletterkartoffel, die sich großer Beliebtheit erfreut. Begehrt sind vor allen Dingen die beiden Riesenschaukeln – auch bei Eltern. Und schließlich fördert das Backhaus das nachbarschaftliche Miteinander. Diese zweite Grünspange steht seit 2003 der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Auch die Grünspangen III, IV und V wurden zeitnah nach Fertigstellung der umgebenden Bebauung im Rahmen von Workshops mit den Bewohnern entwickelt. Sie ermöglichen Kindern und Erwachsenen gleichermaßen Freizeitgestaltung und Begegnungsraum.

**Kosten (einschl. Dorfbach): 1,23 Mio. Euro**

### 7.5.2 | BALLSPIELFLÄCHEN UND ANDERE FREIRAUM-ANGEBOTE

Die Infrastruktur des Stadtteils Vauban beschränkt sich nicht auf die den Stadtteil prägenden Grünspangen. Obgleich diese auch ausgerichtet sind auf Ballspiele, sind

die hier befindlichen Flächen nicht ausreichend.

Südlich der zur Schule gehörenden Freisportanlagen entstand in einer sehr frühen Entwicklungsphase des Stadtteils auch ein Beachvolleyballfeld, das vor allem gerne von Jugendlichen genutzt wird.

Die große Nachfrage nach Ballspielmöglichkeiten, insbesondere für Basketball und Fußball, führt zwangsläufig zu Konflikten, weil diese Sportarten mit Jubel und anderen Geräuschen verbunden sind. Unmittelbar angrenzende Wohnbebauung ist dem nachbarschaftliche Miteinander nicht förderlich. Um eine Entzerrung zu ermöglichen, entstand in unmittelbarer Nachbarschaft zur Stadtbahnwendeschleife ein Ballspielkäfig. Auf dem Hartplatz, der sich großer Beliebtheit erfreut, kann gekickt oder auch Basketball gespielt werden. Hohe Ballfanggitter an allen Seiten verhindern, dass die Bälle die Spielfläche unkontrolliert verlassen können und geben auch den Spielenden Sicherheit.

Für Jugendliche entstand ein weiteres wichtiges Freizeitangebot südlich der Wiesentalstraße. Hier hat badenova ein Grundstück zur bedarfsabhängigen Einrichtung eines Umspannwerkes erworben. Weil der Bedarfszeitpunkt sich nicht konkret festlegen lässt, stimmte die badenova einer interimswise Nutzung ihres Grund-

stücks zu. Der Stadtteilverein Vauban, die Quartierarbeit, Jugendliche aus Vauban und des JUKS wurden aktiv und erreichten in Zusammenarbeit mit der Stadt Freiburg bei badenova die Überlassung der Grundstücksfläche. Das Freizeitangebot ist ein beliebter Treffpunkt. Platz zum Chillen, für Beachvolleyball und Fußball runden die Nutzungen ab.

Nicht unerwähnt bleiben soll die Freifläche nördlich des Hauses DIVA. Hier können sich Basketballspieler und auf der asphaltierten Fläche auch Skater vergnügen.

**Kosten: 0,2 Mio. Euro**





## 7.6 | QUARTIERSGARAGEN

Aktuell gibt es im Quartier zwei Quartiersgaragen. Sie bilden die Grundlage des Parkierungskonzeptes für den Stadtteil Vauban, das in festgelegten Wohnbereichen keine privaten Stellplätze vorsieht. Durch den Bau der Hochgaragen können die sich aus den stellplatzfreien Wohnbereichen ergebenden Stellplatzverpflichtungen von einem Stellplatz je Wohneinheit erfüllt werden. Die Standorte sind so gewählt, dass sie fußläufig von der eigenen Wohnung gut erreichbar sind (vgl. Parkierungskonzept).

Die Solargarage an der Merzhauser Straße war die erste der beiden Einrichtungen und wurde bereits 1999 fertiggestellt. Hier konnten die notwendigen Stellplätze für den Bauabschnitt I bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden. Bau und Betrieb der Anlage, die eine Stellplatzkapazität von 224 Stellplätzen aufweist, wurden von den Freiburger Kommunalbauten (FKB) übernommen. Neben den Stellplatznachweisen für die privaten Bauherren konnten hier auch die erforderlichen Stellplätze für die Karoline-Kaspar-Grundschule einschließ-

lich Sporthalle und den ersten Kindergarten berücksichtigt werden. Im Erdgeschoss der Garage fand ein Supermarkt Platz, der damit bereits zu Beginn der Projektrealisierung die Nahversorgung der Bevölkerung sicherstellen konnte. Für die der Einzelhandelsnutzung zugeordneten Stellflächen ist die Solargarage auch öffentlich anfahrbar.

Als Standort für die zweite Quartiersgarage, die Glasgarage, wurde eine Fläche an der Lise-Meitner-Straße ausgewählt. Mit insgesamt 272 Stellplätzen steht sie insbesondere für die sich aus dem zweiten und dritten Vermarktungsabschnitt notwendigen Stellplatznachweise zur Verfügung. Auch diese Anlage wurde durch die FKB errichtet und zunächst auch vermarktet. 2002 wurden die bis dahin noch nicht veräußerten Stellplätze durch die Entwicklungsmaßnahme Vauban erworben und direkt im Rahmen der Grundstücksvermarktung veräußert. Durch die Bündelung des Verkaufs von Baugrundstück und Stellplatz konnten Synergien hergestellt werden. Hierdurch ergaben sich Vorteile, da die Grundstücksgeschäfte aus einer Hand abgewickelt werden konnten.

Die Nutzung der Quartiersgaragen ist durch die BewohnerInnen anerkannt und hat sich in der alltäglichen Nutzung durchgesetzt. Die Auslastung liegt zwischenzeitlich bei nahezu 100 Prozent.

## 7.7 | PAULA-MODERSOHN-PLATZ

Zu den schwierigsten Bauflächen in Vauban zählt zweifelsfrei das Grundstück MI 1. Es grenzt unmittelbar an die Merzhauser Straße im Osten, den Paula-Modersohn-Platz mit der Stadtbahnhaltestelle im Süden, die Rahel-Varnhagen-Straße im Westen und die Vaubanallee im Norden. Ein Baugrundstück, das eng bemessen ist und mit allen Grundstücksgrenzen unmittelbar an Verkehrsflächen anstößt. Es stellt hohe Anforderungen an seine Bebauung, das hat sich während der Laufzeit der Entwicklungsmaßnahme immer wieder gezeigt. Natürlich gab es auch akzeptable Konzepte, dafür aber keinen gesicherten Finanzierungsnachweis.

Immer wieder machte das Wort die Runde: Städtebau, der gute und dauerhafte Lösungen ermöglichen soll, braucht Zeit und vor

allen Dingen Geduld, gerade bei Schlüsselgrundstücken mit schwierigen städtebaulichen Rahmenbedingungen. Weil diesem Grundstück die Bedeutung eines „Schlusssteins“ am Paula-Modersohn-Platz beizumessen ist, traf der Gemeinderat die Entscheidung, die Freiburger Stadtbau mit dieser Bauaufgabe zu beauftragen. Sie führte unter verschiedenen Architekturbüros eine Mehrfachbeauftragung aus – und fand schließlich das Baukonzept.

Im Jahr 2013 konnte das Projekt im Wesentlichen fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Im östlichen Teil des Gebäudes befindet sich das Green-City-Hotel, das erste integrative Hotel Freiburgs. Es ist barrierefrei angelegt und zertifiziert. Der Tagungsraum bietet modernste Technik.

Das Gebäude genügt den Anforderungskriterien eines Passivhauses. Auffallend sind seine Holzverkleidung und die Fassadenbegrünung. Der westliche Gebäudeabschnitt nimmt die Standards auf und stellt sich als Wohn- und Geschäftshaus mit einer gehobenen Ausstattung dar.

**Kosten: 0,5 Mio. Euro**



## 7.8 | STADTBAHN

Als die ersten planerischen Ideen, Ziele und Anforderungen formuliert wurden, wurde notiert: Vauban braucht ein innovatives Verkehrskonzept! Verkehrsberuhigung muss von Anfang an zwingender Bestandteil sein! Innerhalb des Quartiers allenfalls auf der Haupteinfahrtstrasse Tempo 30! In den Wohnfeldern verkehrsberuhigte Bereiche – Schrittgeschwindigkeit, denn Kinder müssen auf der Straße spielen können! Kein Durchgangsverkehr! Anreize bieten, das eigene Auto möglichst nicht zu nutzen – am besten abschaffen! Parkierungskonzept soll Stellplätze für Autos in Quartiersgaragen zusammenfassen! Radwegnetz attraktiv ausbauen und mit vorhandenem Netz optimal verknüpfen! Vauban braucht einen



Stadtbahnanschluss! ÖPNV von Anfang an! Dies waren die zentralen Eckpunkte, die in der Bürgerbeteiligung bestätigten Erwartungen an die Projektverantwortlichen. Fast schon gebetsmühlenhaft wurde geworben für die Idee einer neuen Verkehrskonzeption und ein verändertes Verhalten der künftigen Bewohner: Lasst das Auto stehen! Steigt um auf den ÖPNV! Nutzt öfter die Fahrräder!

Die Herausforderung wurde angenommen und, das kann man an dieser Stelle schon sagen, mit großem Erfolg abgeschlossen. Ein verändertes Nutzerverhalten bei den nach Vauban Gezogenen war Grundlage für das Ergebnis. Und der Erfolg lässt sich belegen: Während im Stadtgebiet je 1000 Einwohner 392 Kraftfahrzeuge zugelassen sind, sind es im Stadtteil Vauban gerade einmal 184. (Stand: 1. Januar 2014). Die Stadtbahn Vauban leistet hierzu einen entscheidenden Beitrag.

Im Stadtteil Vauban gab es keine Möglichkeit, von Anfang an die Stadtbahn in das neue Baugebiet fahren zu lassen. Zunächst musste die Stadtbahnlinie aus dem Rieselfeld über die Carl-Kistner-Straße in Haslach zur Johannes-Kirche gebaut werden. Erst im Kreuzungsbereich mit der Merzhauser Straße konnte die Strecke ins Vauban mit den bestehenden Gleisanlagen in der Basler Straße verknüpft werden.

Mit seinem Grundsatzbeschluss brachte der Gemeinderat im November 1998 die Stadtbahn Vauban auf den Weg. Damit wurden die Weichen gestellt für die Genehmigungsplanung, auf deren Grundlage Bund und Land Fördermittel gewähren. Als Termin für die Inbetriebnahme der Neubaustrecke wurde Ende 2006 in der Gemeinderatsdrucksache genannt. Ein Bündel von Arbeiten war bis dahin zu meistern. Genannt sei hier der umfangreiche Grunderwerb im Zuge der Merzhauser Straße, der einen rechtskräftigen Bebauungsplan voraussetzte. Die Baustrecke zwischen dem Abzweig in der Basler Straße und der Wendeschleife an der Innsbrucker Straße umfasste 2,5 Kilometer und sollte im Zeitraum 2004 bis Ende 2006 fertiggestellt werden. Mit dem ersten Spatenstich eröffnete der Baubürgermeister Dr. von Ungern-Sternberg mit Vertretern des Bundes, des Landes und der Freiburger Verkehrs-AG (VAG) am 9. Oktober 2003 im Bereich der heutigen Haltestelle Paula-Modersohn-Platz die Bauarbeiten. In zwei Abschnitten entwickelte sich die Baustelle zügig weiter, zunächst zwischen Basler Straße und Wiesentalstraße, anschließend im Abschnitt Wiesentalstraße bis zur Wendeanlage unmittelbar vor den Gleisen der Bahnlinie Basel - Frankfurt. Mit einem Fest für den Stadtteil, im Ergebnis für die ganze Stadt, konnte fünfzehn



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

Jahre nach Planungsbeginn und zweieinhalb Jahre nach dem Spatenstich am 29. April 2006 die neue Stadtbahnlinie in Betrieb genommen werden. Auch die Kosten für die neue Strecke können sich sehen lassen: Ursprünglich kalkuliert mit rund 30 Millionen Euro schlug die Maßnahme mit nur rund 18,7 Millionen Euro zu Buche. Aus dem Topf des Treuhandkontos sind insgesamt 3,7 Millionen Euro bereitgestellt worden, damit wurde der Eigenanteil der Stadt an dieser Fördermaßnahme finanziert. Für den Abschnitt zwischen Wiesentalstraße und Wendeschleife konnte der Eigenanteil zu 100 Prozent aus dem Treuhandkonto beglichen werden, für die sogenannte Zulaufstrecke zwischen Basler Straße und Wiesentalstraße nur 30 Prozent – entsprechend dem Verhältnis der an dieser Verbindungsstrecke Wohnenden beziehungsweise der in Vauban Wohnenden.

„Vauban hat eine vielfältige Bewohnerstruktur.“

Das Stadtbahnkonzept Vauban sichert drei Optionen für die Zukunft, die man langfristig betrachten muss. Erste Option ist die Möglichkeit einer Verlängerung der Stadtbahnlinie in das Hexental. Ob und wann gegebenenfalls diese Option Realität werden könnte, hängt letztlich von der Entwicklung Merzhausens und der angrenzenden Ortschaften ab. Eine weitere Option, die durchaus Realität werden kann, ist der Bau eines Umsteigepunktes von der Wendeschleife Stadtbahn zu den Gleisanlagen der Bahn. Die Einrichtung eines Haltepunktes setzt voraus, dass das dritte und vierte Gleis der Rheintalbahn zur Verfügung steht und die vorhandene Bahntrasse in der Zugfolge durch die Verlegung des Güterverkehrs eine Entlastung erfährt. Als dritte Option besteht die Möglichkeit, die Stadtbahn Vauban unter den Gleisanlagen der Bahn hindurchzuführen und in Richtung St. Georgen zu verlängern.

Die VAG war bereit, mit dem Bezug der ersten Wohnungen im neuen Stadtteil an der Merzhauser Straße eine Bushaltestelle in Höhe der Hauptzufahrt des ehemaligen Kasernengeländes einzurichten. Die Anbindung des Neubaugebiets an den ÖPNV war von Anfang gesichert und wurde sukzessive erweitert. Dies war vergleichsweise einfach zu lösen, denn die Buslinie nach Merzhausen befuhr die Merzhauser Straße

ohnehin. Bald waren Taktverdichtungen notwendig, schließlich wurden die Buslinien 10, 11 und 26 in das Neubaugebiet geführt. Nach der Eröffnung der Stadtbahn Vauban wurden regionale Buslinien mit der Stadtbahn verknüpft. Aus dem Hexental kommende Buslinien steuern den Umsteigepunkt Paula-Modersohn-Platz an und fahren nach Merzhausen und ins Hexental zurück. Auch die Stadtbahn-Endhaltestelle an der Innsbrucker Straße ist ein Umsteigepunkt für die aus den westlichen Stadtteilen kommenden Linienbusse der VAG.

**Kosten gesamt: 18,7 Mio. Euro**  
**Gesamtaufwand Entwicklungsmaßnahme: 3,7 Mio. Euro**

## 7.9 | QUARTIERSARBEIT ZUM SOZIALEN AUFBAU

Mit der fortschreitenden baulichen Entwicklung des neuen Stadtteils und dem Zuzug der Bewohner stimmte der Gemeinderat einer durch die Sozialverwaltung entwickelten Konzeption für das Projekt „Quartiersarbeit zum sozialen Aufbau im neuen Stadtteil Vauban“ zu (Beschluss vom 29. Februar 2000; G00/009). Bereitgestellt wurden hierfür über das Treuhandkonto der Entwicklungsmaßnahme 300.000 D-Mark (rund. 153.000 Euro) für die Gesamtlaufzeit, die bis September 2002 aus-

gerichtet war. Mit dem Forum Vauban e.V. fanden hierzu intensive Gespräche statt. Im Rahmen der Gesamtabrechnung wurden hiervon jedoch lediglich 68.000 Euro als entwicklungsbedingte Kosten anerkannt. Die Stadt Freiburg ist verantwortlich für die Planung und Gestaltung der Quartiersarbeit im Stadtteil Vauban. Mit dem Forum Vauban e.V. konnte ein Kooperationsvertrag geschlossen werden.

Das Sozial- und Jugendamt koordiniert und steuert die Quartiersarbeit. Die Gremien Beirat, Lenkungsgruppe und wissenschaftliche Begleitung verfolgen den inhaltlichen Prozess und entscheiden über die Zuschussung von Einzelprojekten (Lenkungsgruppe).

Die Quartiersarbeit vor Ort hat insbesondere die Prozesse (Information, Kommunikation, Organisation und Kooperationen) für die Zusammenarbeit mit den BürgerInnen im Blick. Durch sie soll die Teilhabe der Bewohner am Zusammenleben im neuen Stadtteil unterstützt und gefördert werden. Die Quartiersarbeit konnte bei den BewohnerInnen einen hohen Bekanntheitsgrad und Stellenwert erreichen. Es gibt viele Initiativen und Ressourcen innerhalb der Bewohnerschaft. Die Quartiersarbeit ist auch als ein Instrument der Prävention zu verstehen, um sozial-negative Entwicklungen möglichst zu vermeiden oder bei entspre-

chenden Entwicklungen gegenzusteuern. Die wissenschaftliche Begleitung, die insgesamt einen Zeitraum von etwas mehr als drei Jahren umfasste, wurde zum 31. Dezember 2002 beendet. Ein ausführlicher Bericht dokumentiert Verlauf und Ergebnisse. Zum gleichen Termin wurde in Absprache mit dem Regierungspräsidium Freiburg die Finanzierung über die Entwicklungsmaßnahme eingestellt. Aus der politischen Sicht des Gemeinderats erschien eine Fortführung der Quartierssozialarbeit angezeigt und sinnvoll, zumal der Zuzug weiterer Bewohner in den beiden folgenden Bauabschnitten zu einer deutlichen Zunahme der Bevölkerungszahlen führt. Zur Finanzierung der Aufwendungen konnten Mittel im Haushaltsplan der Stadt, einschließlich Doppelhaushalt 2005/06, bereitgestellt werden.



## 8 | FINANZIERUNG UND FÖRDERUNG

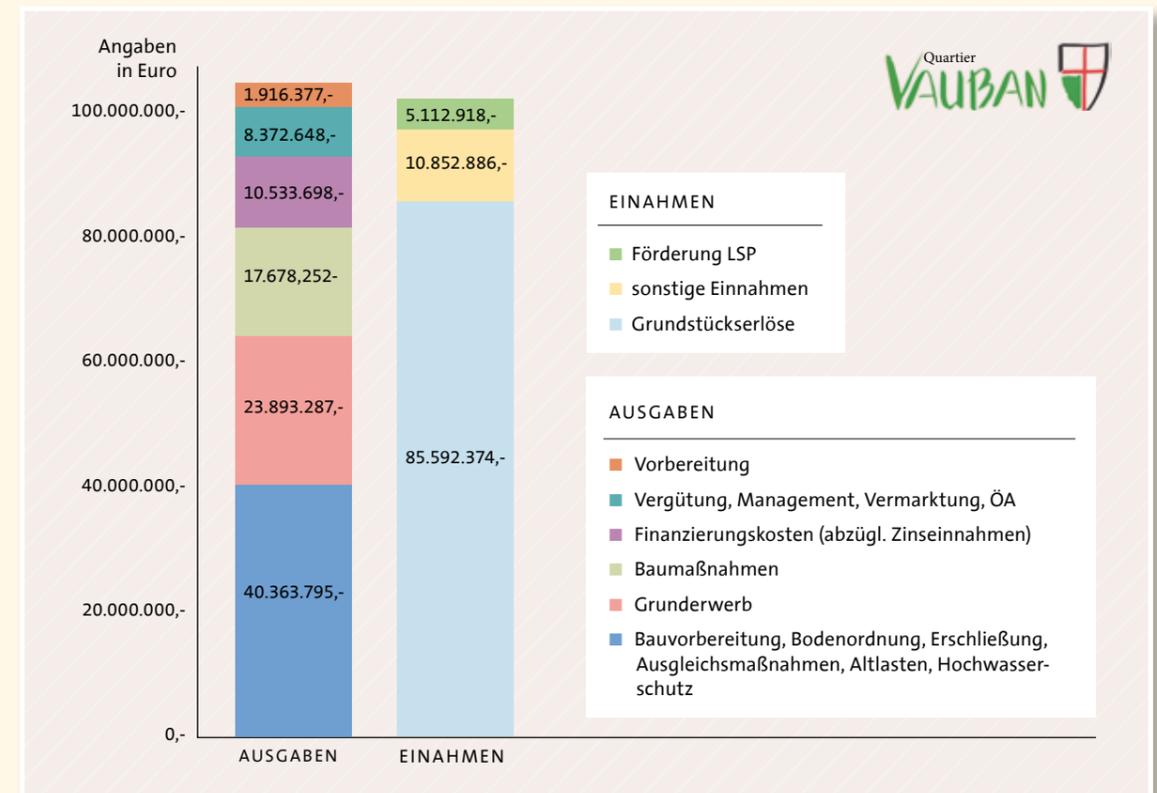
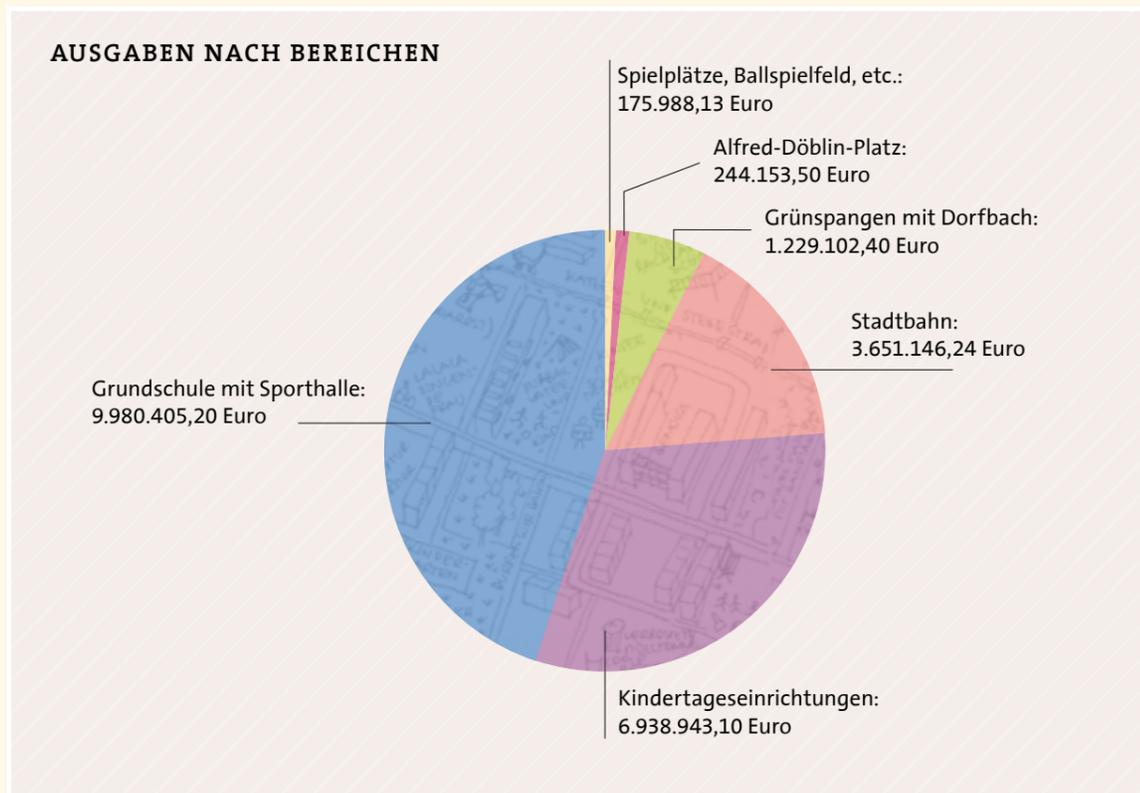
Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme hat das Ziel, dass alle dabei entstehenden Kosten durch die anfallenden Erlöse gedeckt werden können. Bereits im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten zur Umwandlung der Kaserne in Wohn- und Gewerbeflächen war allen Beteiligten klar, dass es ohne Förderung aus einem Sanierungsprogramm kein erfolgreiches Projekt geben würde. Das Land Baden-Württemberg hat sich frühzeitig bereit erklärt, eine Anschubfinanzierung zu geben. Mit Bescheid des Regierungspräsidiums Freiburg vom 30. Mai 1994 wurde die städtebauliche Erneuerungsmaßnahme „Vauban-Areal“ in das Landessanierungsprogramm mit einem Zuwendungsbetrag von 5 Millionen D-Mark (2.556.459,41 Euro) aufgenommen. Die Stadt wurde zu einer Anteilsfinanzierung in gleicher Höhe verpflichtet. Als Bewilligungszeitraum wurde der 01. Januar 1994 bis zum 31. Dezember 2001 festgesetzt. Die Fördermittel konnten bereits in den Jahren 1994 und 1995 vollständig abgerufen werden. Der Bewilligungszeitraum wurde wegen der umfangreichen Maßnahme letztlich bis zum 31. Dezember 2009 verlängert.

Der Abrechnungsbescheid des Regierungspräsidiums Freiburg erging am 15. Dezember 2014. Aus der Gegenüberstellung der entwicklungsbedingten Einnahmen von 101.179.455,95 Euro und der entwicklungsbedingten Ausgaben von 102.223.558,86 Euro ergab sich ein Fehlbetrag von 1.044.102,90 Euro. Die an die Stadt Freiburg ausbezahlte Landesfinanzhilfe in Höhe von 2.556.459,41 Euro wurde zum Zuschuss erklärt. Den Fehlbetrag deckte die Stadt Freiburg aus dem Haushalt.

Von Seiten des Regierungspräsidiums wurden einige Ausgaben und Einnahmen, die der Maßnahme zuzurechnen sind und über das Treuhandkonto abgewickelt wurden, nicht als entwicklungsbedingt anerkannt. Die nachfolgenden Zahlen als Ergebnis des Treuhandkontos weichen deshalb geringfügig ab.

*„Ein Ziel war das preisgünstige Bauen und Wohnen für Familien. Das Ziel wurde zu 100% erreicht.“*

# DIE KOSTEN IM ÜBERBLICK



## 9 | FAZIT

**M**it dem Quartier Vauban entstand ein neuer attraktiver, familienfreundlicher Stadtteil mit einer hohen Wohnqualität und einem unverwechselbaren städtischen Ambiente. Die 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.

Die wichtigsten Erfolgsfaktoren waren dabei:

- die Steuerung der Entwicklungsmaßnahmen von städtischer Seite mit dem Verkauf von Grundstücken, die sich nach Ankauf vom Bund in städtischem Eigentum befanden,
- die besondere Lage im innerstädtischen Kontext mit unmittelbarer Anbindung an die umgebenden Freibereiche,
- das Bauen innerhalb vorhandener und in die Planung eingebundener Grünstrukturen sowie
- die individuelle bauliche Vielfalt auf der Grundlage eines robusten städtebaulichen und urbanen Konzepts.

Der Erfolg des neuen Stadtteils Vauban spiegelt sich in der Beliebtheit des Quartiers bei den Bewohnern wider. Leerstände von Wohnungen gibt es keine, der Wunsch, in Vauban eine Wohnung zu finden, ist ungebrochen. Dem Stadtteil kann auch eine Vorbildfunktion bescheinigt werden. Beleg dafür ist der nach wie vor anhaltende Strom von Besuchergruppen, die durch das Quartier geführt werden wollen. Zahlreich sind die Anfragen von Studenten und auch von Schülern – die Entwicklung des Stadtquartiers ist Gegenstand von Schulbüchern und auch Thema in Abiturprüfungen.

Ohne aktives Zutun der Stadt wurde das Grüne Viertel Freiburgs bekannt in der ganzen Welt. Selbst die amerikanische überregionale Tagesszeitung „The New York Times“ berichtete auf ihrer Titelseite über Vauban und seine Bewohner. Der Höhepunkt war freilich die Einladung aus China zur Teilnahme der Stadt Freiburg an der Weltausstellung EXPO 2010 in Shanghai mit dem ausdrücklichen Wunsch, das Projekt Vauban mit seinen vielfältigen Zielen vorzustellen.

Auch heute noch wird in verschiedenen Printmedien berichtet, wollen Gruppen und Einzelpersonen das Geheimnis der Erfolgsgeschichte Vauban persönlich in Augenschein nehmen.

The  
New York  
Times

EXPO  
2010  
SHANGHAI CHINA

Die Erfolgsgeschichte  
Vauban ging um die Welt.

## 10 | ANHANG

### 10.1 | ÖKOLOGISCHE ASPEKTE IN STICHWORTEN

#### GRÜNBEREICH

- Erhalt des alten Baumbestandes als Grundgerippe
- Ausweisung als Biotopfläche nach § 24 a NatSchG für die Fläche entlang des St. Georgener Dorfbachs, kein Gewässer-ausbau
- weitere Biotopfläche östlich der Merzhauser Straße
- Dachbegrünung bei Flachdächern
- Grünsparren zur Quartiersdurchlüftung

#### VERKEHR

- gestuftes Verkehrskonzept
  - 50 km/h Merzhauser Straße und Wiesentalstraße
  - 30 km/h Vaubanallee
  - verkehrsberuhigte Bereiche in den Wohnangern
  - Ergänzung Radwegnetz
- stellplatzfrei in den Baufeldern entlang der Vaubanallee
- autofrei als persönliche Entscheidung
- ÖPNV-Erschließung
  - mit VAG-Bus vorhanden
  - mit Regional-Bus vorhanden
  - mit Stadtbahnlinie vorhanden
  - mit Regio-S-Bahn als Option

#### ENERGIE

- Niedrigenergie-Bauweise mit 65 kWh/m<sup>2</sup>a nach Freiburger Rechenverfahren, vertragliche Verpflichtung
- verbesserte Niedrigenergiehaus-Bauweise als freiwillige Leistung des Bauherrn < 55 kWh/m<sup>2</sup>a
- Passivhausbauweise 15 kWh/m<sup>2</sup>a als freiwillige Leistung
- Plusenergiehäuser 15 kWh/m<sup>2</sup>a mit ergänzenden Energieerzeugungsanlagen, Einspeisung in öffentliches Netz
- Fernwärmeversorgung über Heizzentrale mit Holzhackschnitzelfeuerung und Kraft-Wärme-Kopplung
- thermische Solar- und Photovoltaikanlagen als freiwillige Leistung

#### WASSER

- Verzicht auf Regenwasserkanal, statt dessen Mulden-Rigolen-System
- Regenwasserzisternen als freiwillige Leistung
- Regenwassereinsatz zur Toilettenspülung in Grundschule

#### BODEN

- kleinparzellierte Grundstücke
- hohe städtebauliche Dichte
- Altlastensanierung (Boden und Wasser)

### 10.2 | THEMENKARTEN / PLÄNE UND CHRONOLOGISCHE LUFTAUFNAHMEN

- Visualisierung des siegreichen Entwurfs
- chronologische Luftaufnahmen des Stadtteils

#### Pläne:

- Gebäudenutzung
- Typologie der Wohnbauflächen
- Verkehrskonzept
- Privater Stellplatznachweis
- Grün- und Freiflächen
- Regenwasserversickerung/Entwässerung
- Energetische Bauweise und Energieversorgung
- Solaranlagen
- Bebauungsplan
- Altlastenkarte



# 10.2 | THEMENKARTEN UND PLÄNE



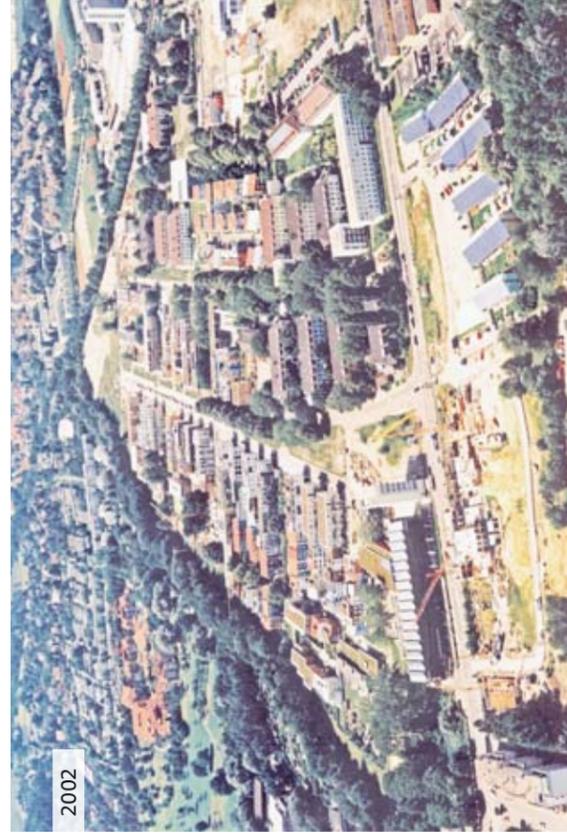
Visualisierung des mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurfs vom Architekturbüro Kohlhoff und Kohlhoff, Stuttgart  
(Darstellung Stadtplanungsamt)



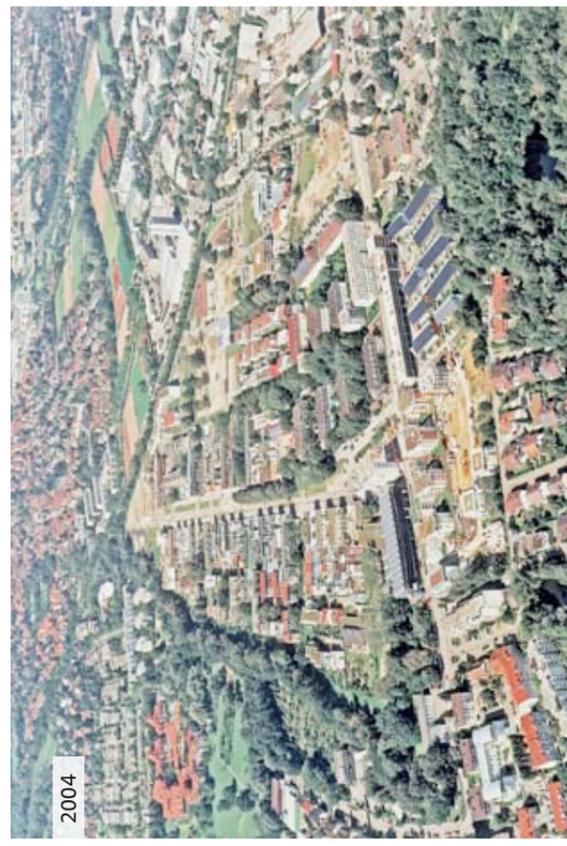
1991



2000



2002



2004



2005



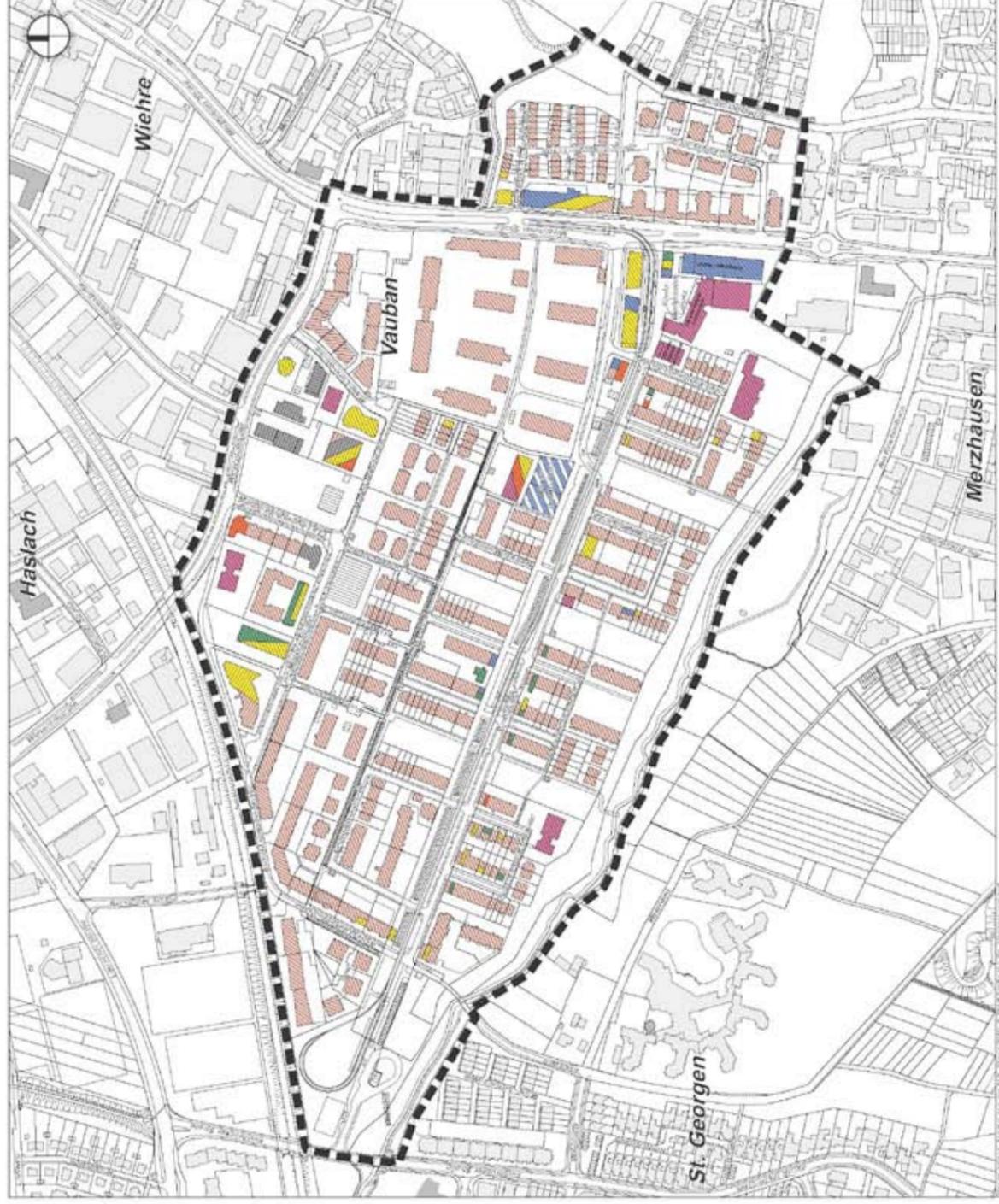
2008



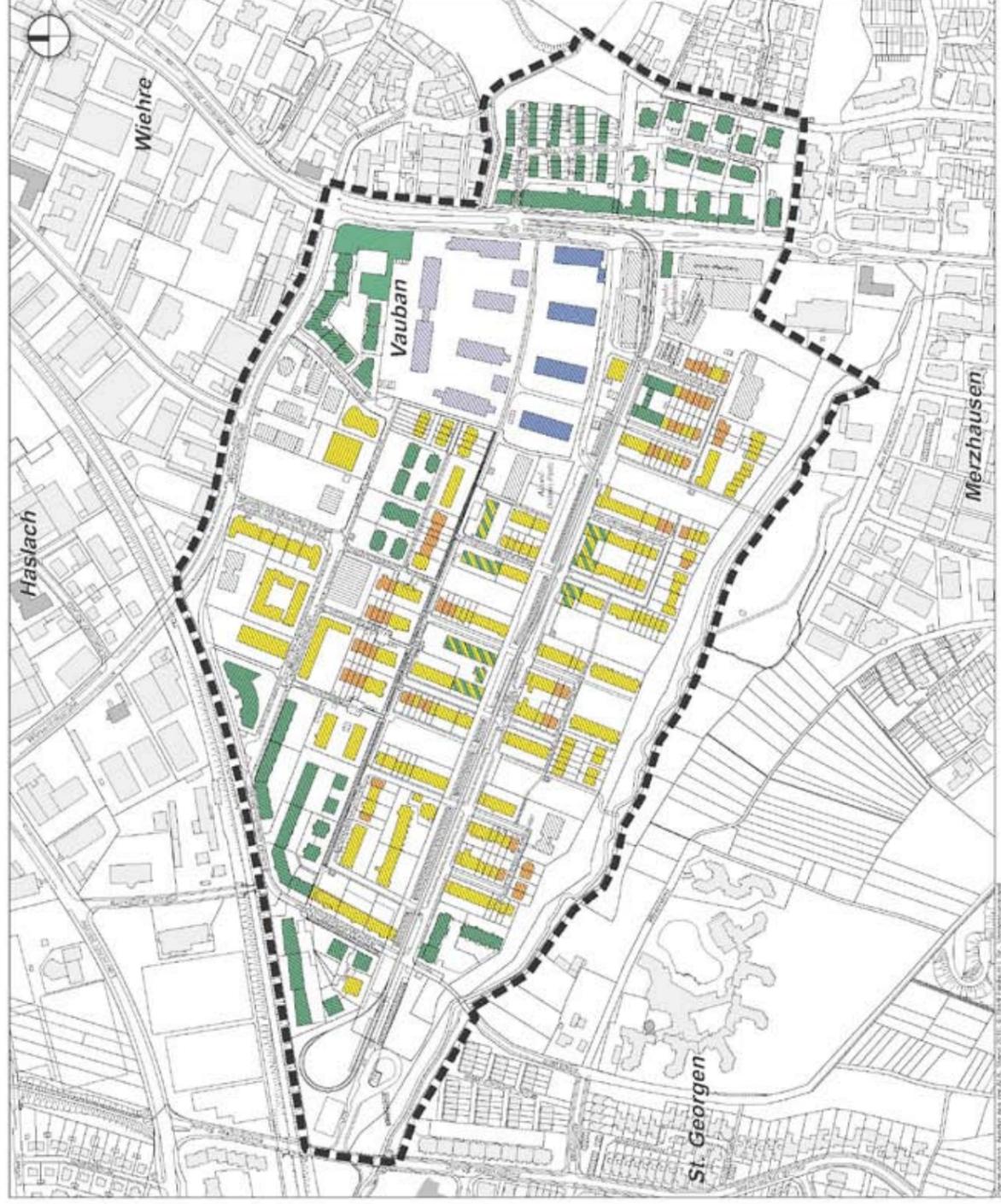
2009



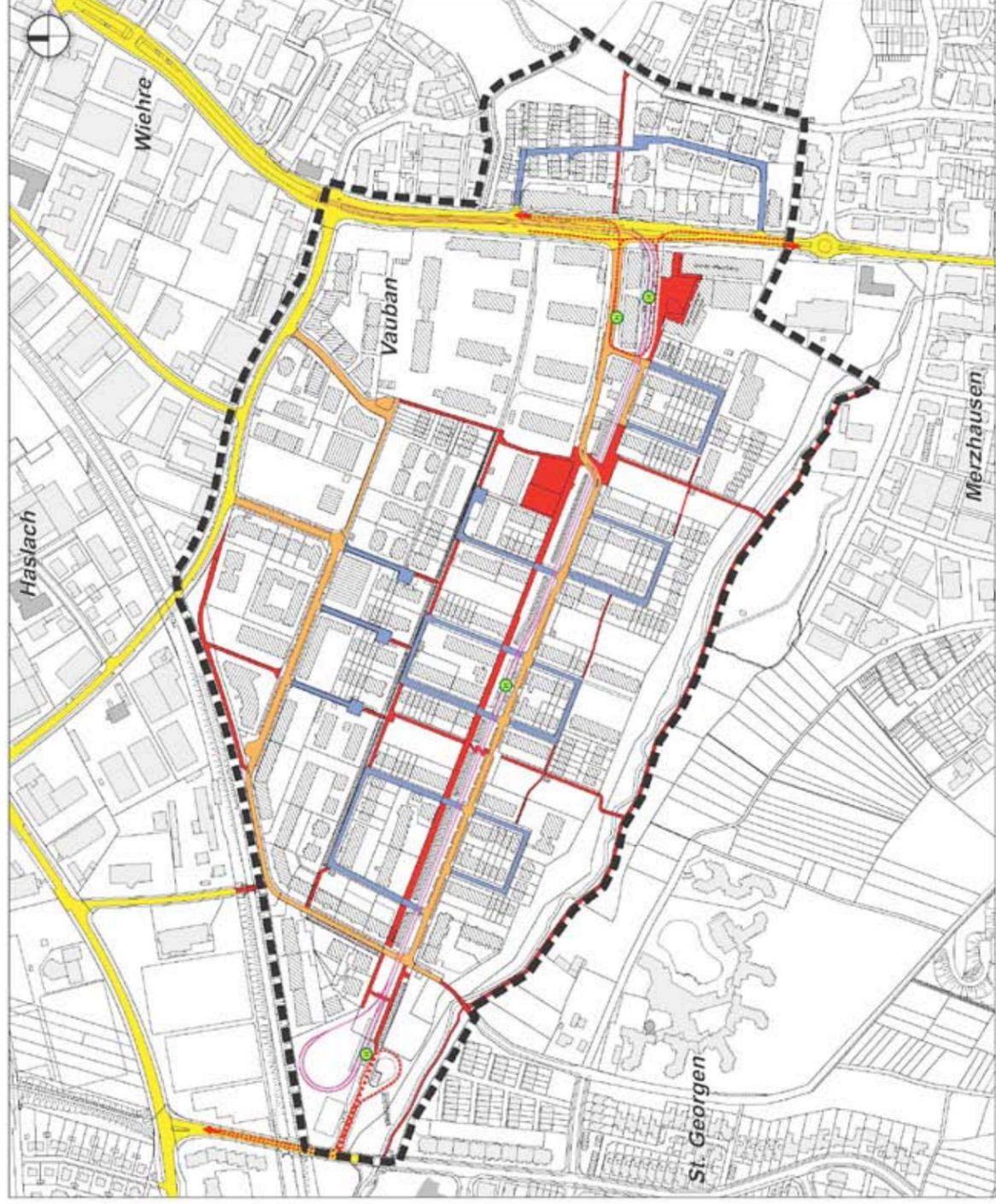
2016



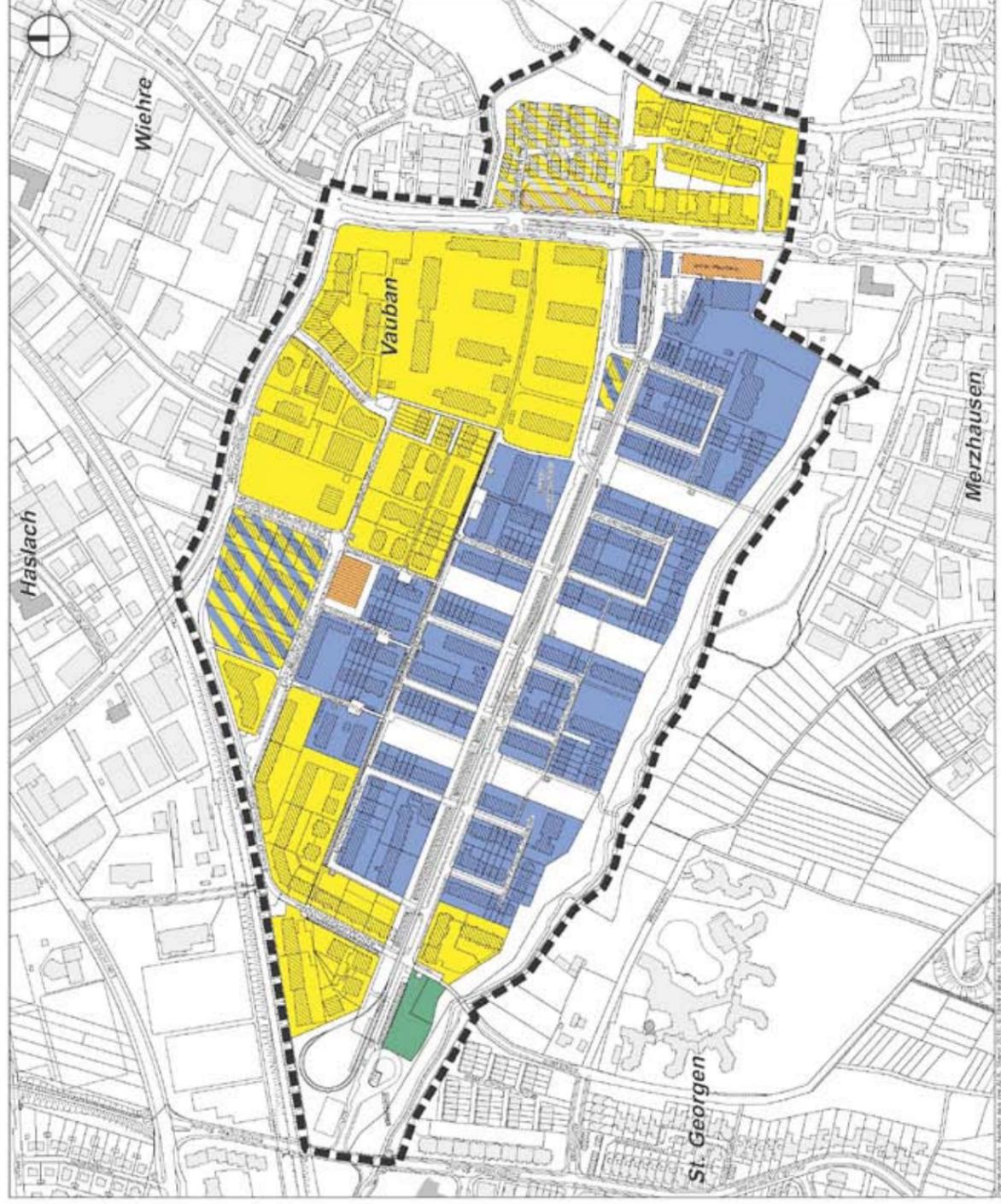
TYPOLOGIE  
DER WOHNFLÄCHEN



VERKEHRSKONZEPT

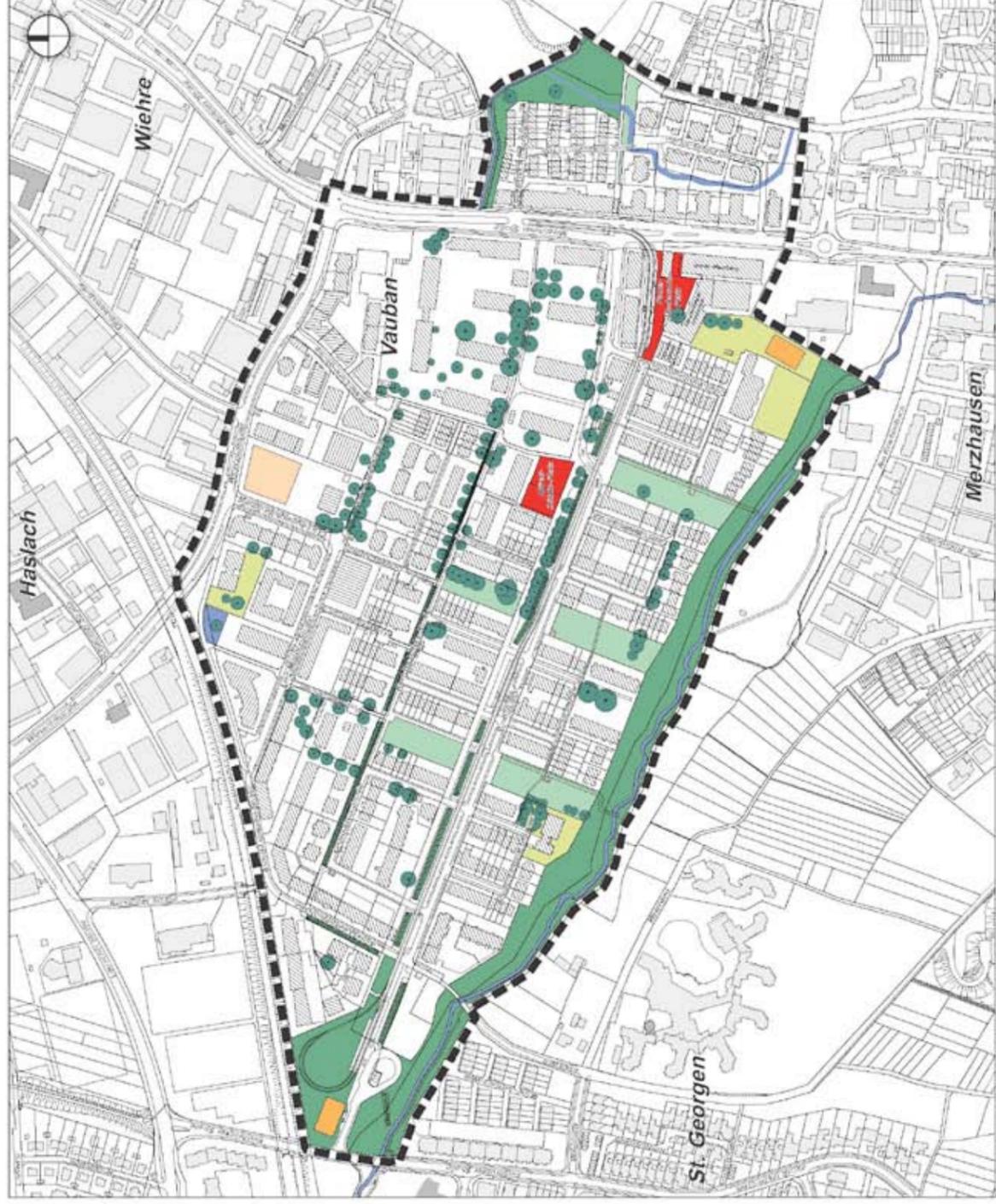


PRIVATER STELLPLATZ-  
NACHWEIS



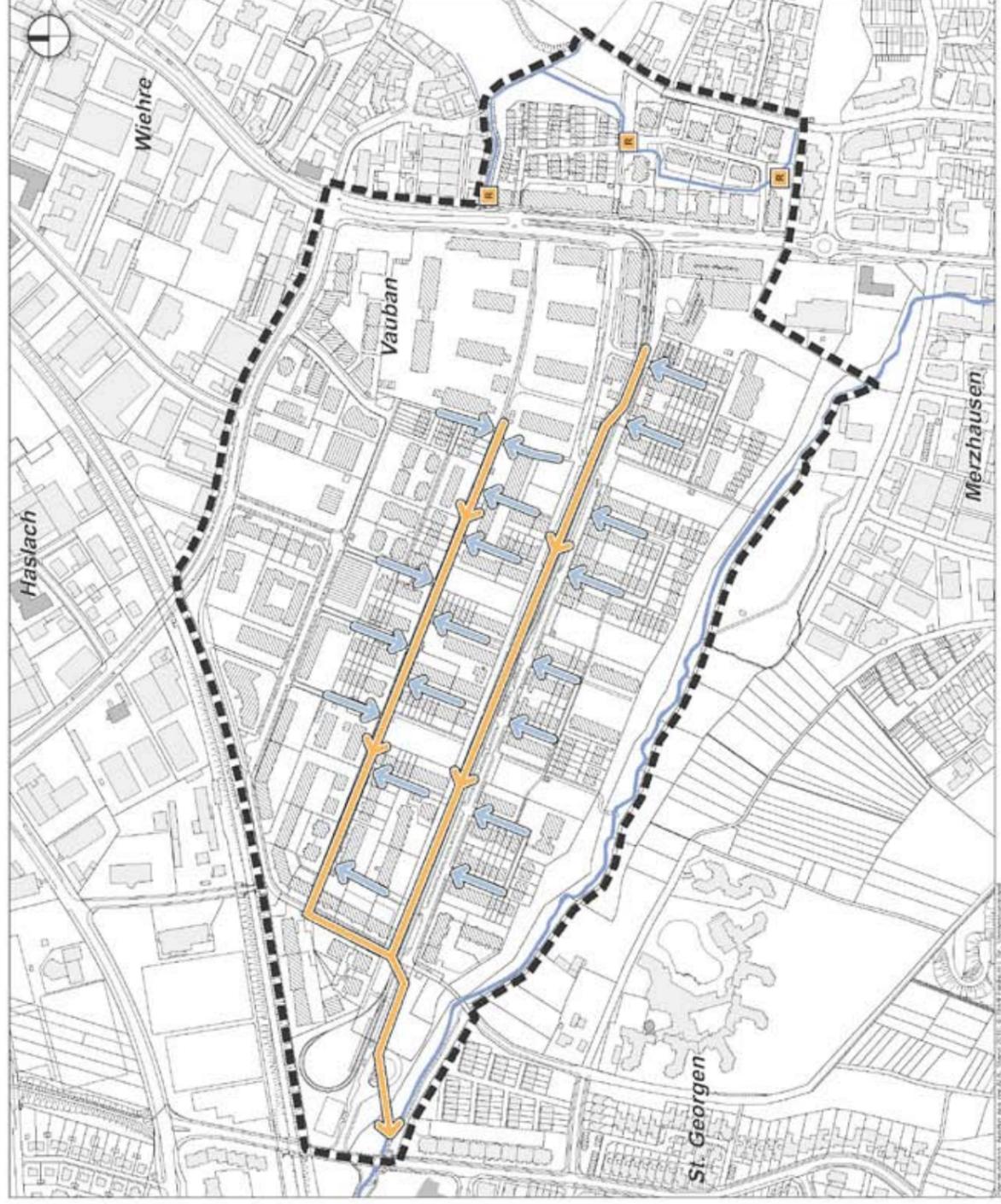
- Legende:
- Stellplatzfreie Grundstücke
  - Stellplatznachweis für Gewerbe auf Grundstück möglich
  - Stellplatznachweis auf Grundstück möglich
  - Quartiersgaragen
  - Solarsiedlung, freiwillig stellplatzfrei
  - Sammelgarage
  - Grundstück des Autofreizeins (Vorhalffläche für dritte Quartiersgarage)

GRÜN- UND FREI-  
FLÄCHEN

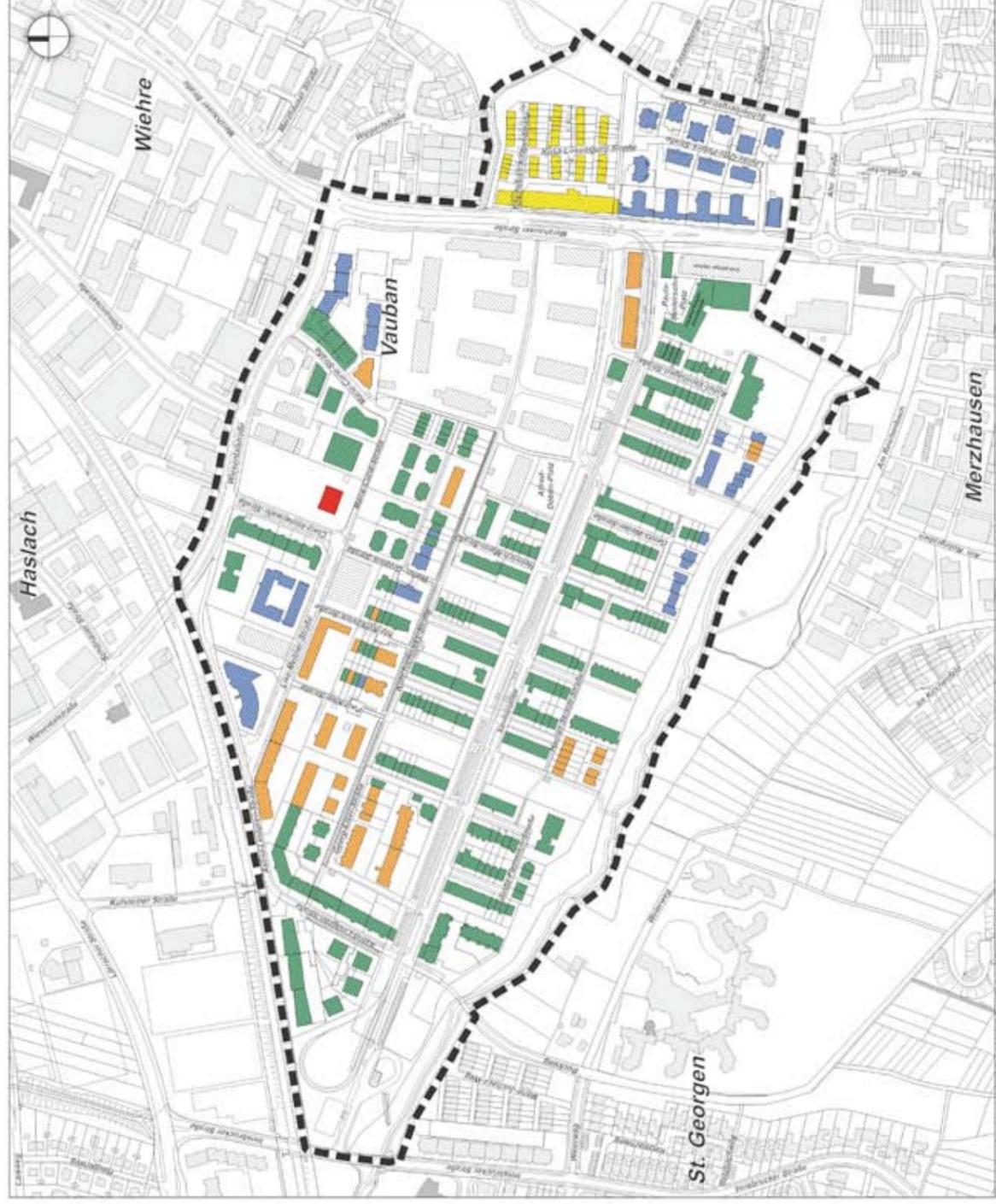


- Legende:
- öffentliche Grünanlage mit Spielplatz
  - Skaterplatz
  - Ballspielplatz
  - temporärer Ballspielplatz / Jugendtreff
  - öffentlicher Platz
  - sonstige öffentliche Grünflächen u. Biotoppe mit z. T. zusammenhängendem altem Baumbestand
  - Freifläche Kindergarten u. Schulhof
  - alter geschützter Baumbestand

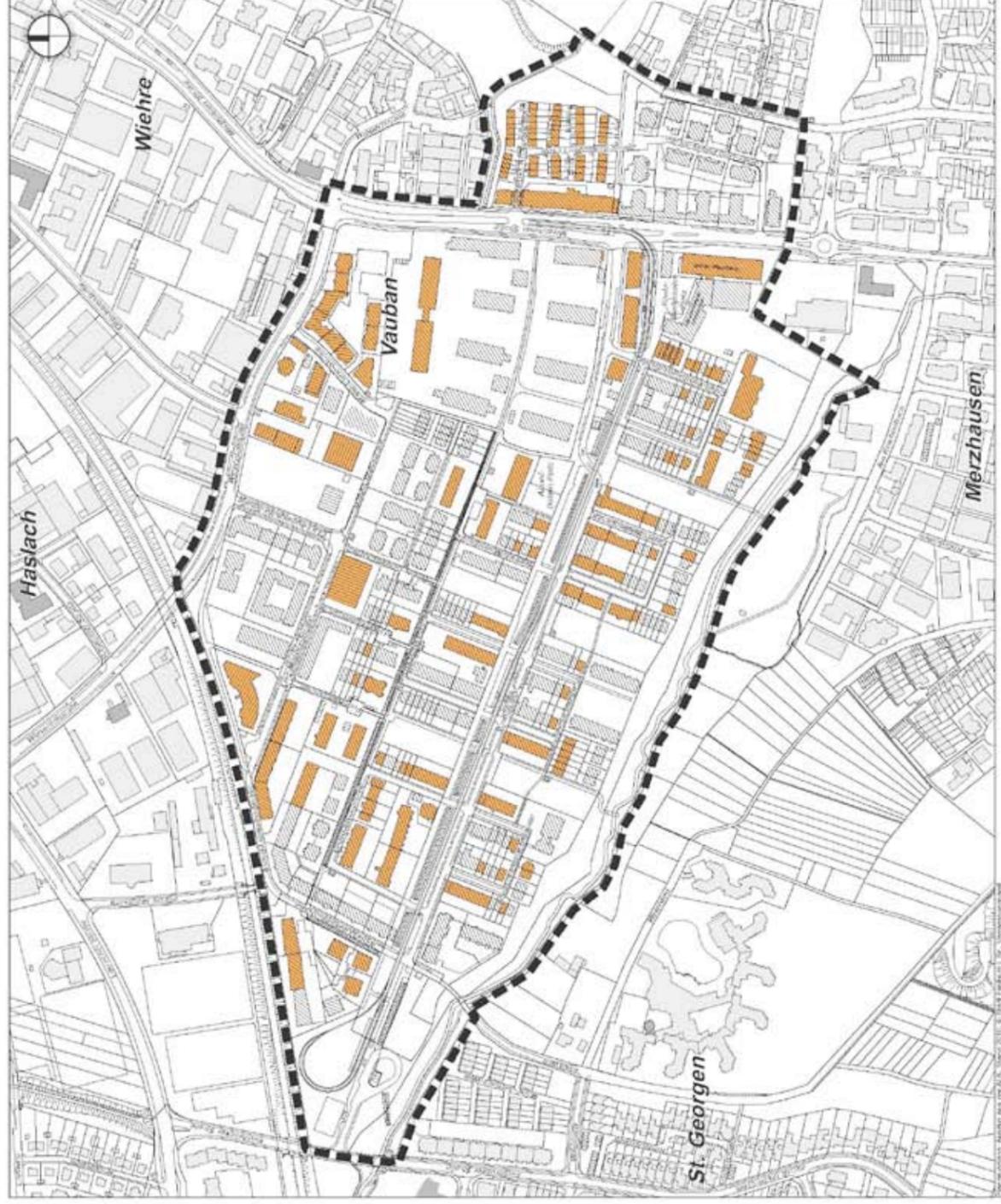
REGENWASSER-  
VERSICKERUNG /  
ENTWÄSSERUNG



ENERGETISCHE BAU-  
WEISE UND ENERGIE-  
VERSORGUNG

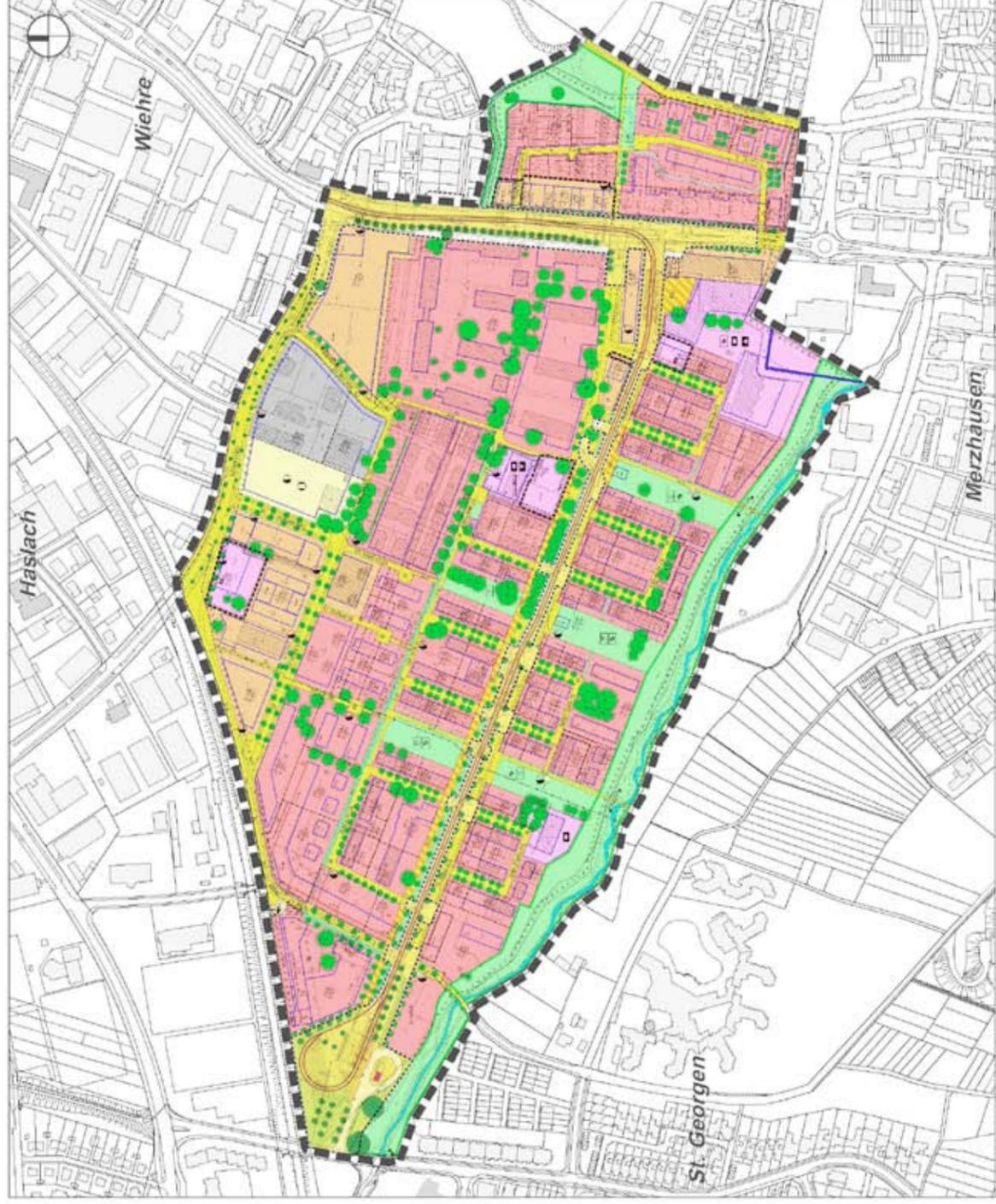


SOLARANLAGEN



Legende:  
 Gebäude mit Solarthermie oder Photovoltaik

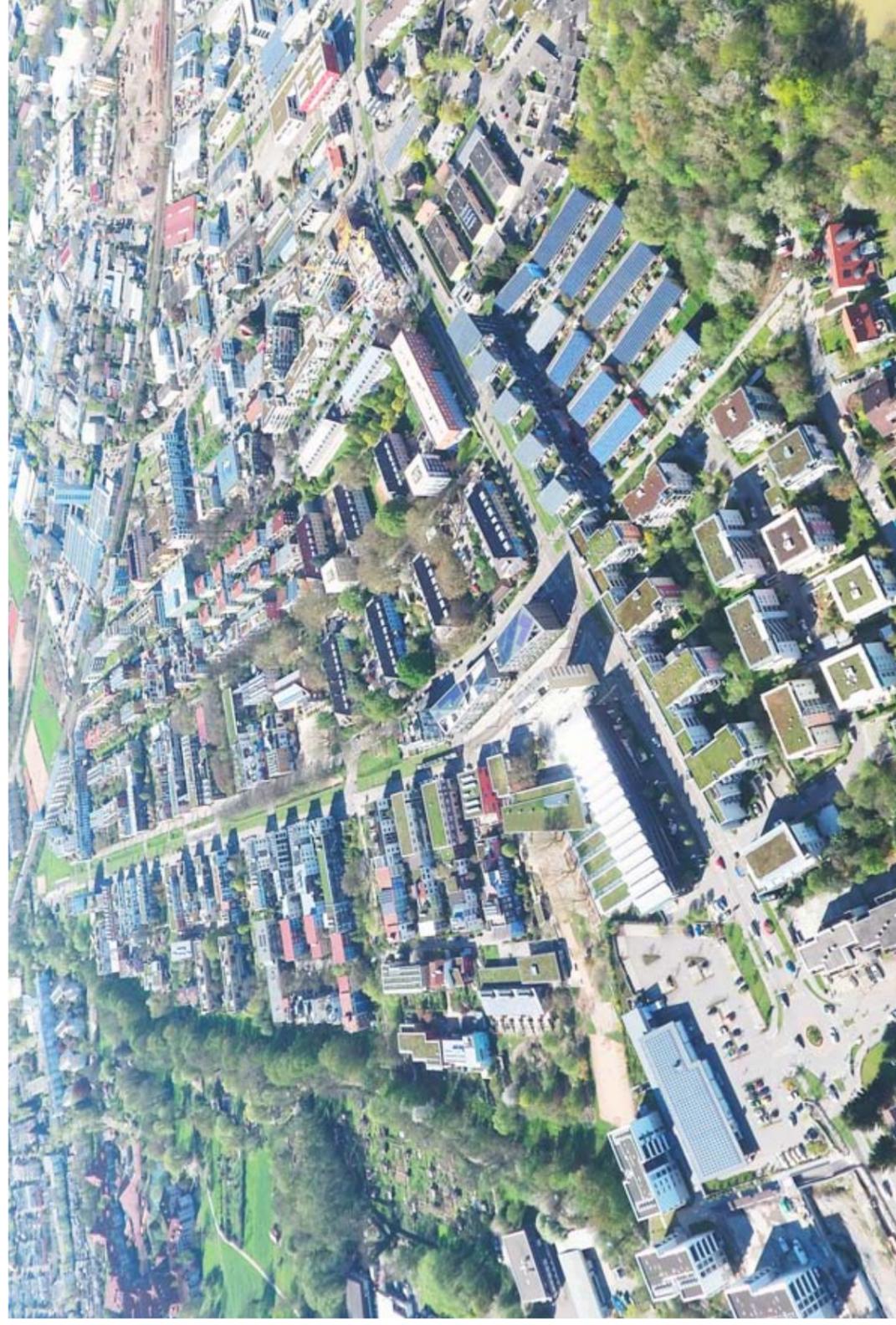
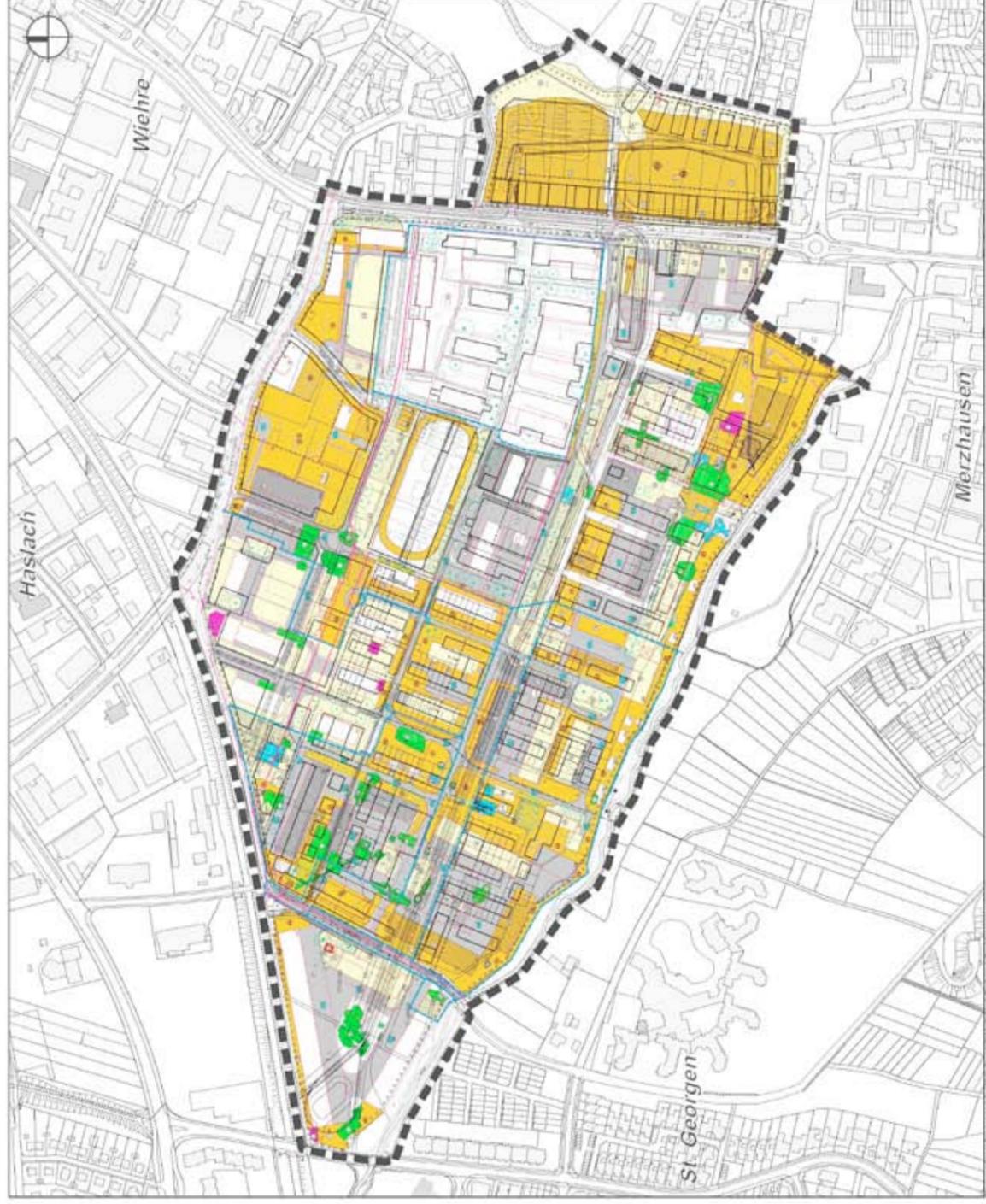
BEBAUUNGSPLAN



Legende:

|  |                        |                        |
|--|------------------------|------------------------|
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red;"></span> 46 %        | Allgemeines Wohngebiet | 191.865 m <sup>2</sup> |
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: orange;"></span> 1 %      | Mischgebiet            | 32.220 m <sup>2</sup>  |
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: grey;"></span> 2,5 %      | Gewerbegebiet          | 10.650 m <sup>2</sup>  |
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: purple;"></span> 5,5 %    | Gemeinbedarfsfläche    | 22.875 m <sup>2</sup>  |
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: yellow;"></span> 22 %     | Verkehrsfläche         | 91.515 m <sup>2</sup>  |
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: green;"></span> 2 %       | Versorgungsfläche      | 7.295 m <sup>2</sup>   |
| <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: lightgreen;"></span> 14 % | Öffentliche Grünfläche | 60.040 m <sup>2</sup>  |

LAGEPLAN DER  
VERMUTETEN UND  
ERMITTELTEN  
KONTAMINIERTEN  
FLÄCHEN



Aktuelle Aufnahme von 2016

## Impressum / Bildnachweise

### Herausgeberin:

Stadt Freiburg im Breisgau

Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung

Fehrenbachallee 12, 79106 Freiburg

**Redaktion:** Karlheinz Mayer und Roland Veith, *Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung*, Thomas Fabian und Sibylle Spillmann, *Stadtplanungsamt*, Rolf Riecker, *LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH*

**Redaktionelle Überarbeitung:** Claudia Füzler

**Gestaltung:** Christoph Eberle, Büro für visuelle Kommunikation, Freiburg

### Bildnachweise:

Stadt Freiburg im Breisgau: *Seiten 6, 8, 12, 15, 16, 20, 22, 24, 25, 29, 31, 32, 34, 35, 37, 41, 42, 44, 45, 48, 50, 52, 53, 54, 56*

Musée des Beaux-Arts de Besançon: *Seite 11*

Daniel Schoenen: *Seiten 12, 21, 34, 45, 49, 59*

Christoph Eberle: *Seiten 10, 18, 24, 25, 26, 29, 30, 31, 36, 37, 43, 46, 47, 50, 51, 52, 53, 55, 57, 60, 64, 67*

Erich Meyer Luftbild: *Seiten 2, 3, 38, 69, 70*

Elsässer: *Seiten 4, 5, 69*

Poppen & Ortmann KG: *Titel, Seite 70, 81*

Zitate am Seitenrand: Studienprojekt der RWTH Aachen „Lernen von Vauban.“

Fakultät für Architektur, Feb 2014



Mit dem Quartier Vauban entstand ein neuer attraktiver, familienfreundlicher Stadtteil mit einer hohen Wohnqualität und einem unverwechselbaren städtischen Ambiente.

Die 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.

