

Die grundlegenden Überlegungen für die Planung der Stadtteile Rieselfeld und Vauban

Sven von Ungern-Sternberg

Bei der Planung der beiden neuen Freiburger Stadtteile »Rieselfeld« und »Vauban« wurden Prinzipien einer ökologischen und sozialen Stadtplanung angewandt, die modellhaft auch für Stadterweiterungen in Staaten angewandt werden können, deren Bevölkerung sehr rasch wächst und wo großer Bedarf an neuen Wohngebieten vorhanden ist. Interdisziplinär besetzte Projektgruppen planten beim Rieselfeld auf 70 Hektar Wohnraum für 12 000 und im Vauban-Viertel auf 40 Hektar für 5000 Menschen. Ökologie, Nachhaltigkeit, Familienfreundlichkeit, ortsnahe Infrastruktur, Anbindung an die Stadtbahn, Niedrigenergiebauweise und Bürgerbeteiligung waren von Anfang wichtige Kriterien bei der städtischen Planung. Beide Stadtteile können heute als Erfolgsmodell bezeichnet werden.

Die neuen Wohngebiete in Freiburg auf dem Rieselfeld und auf dem Gelände der früheren Vauban-Kaserne haben weithin Aufsehen erregt und Interesse hervorgerufen. Sie sind Objekt zahlreicher Exkursionen und Besichtigungen. In den nationalen und internationalen Medien wird häufig über sie berichtet. Das »Rieselfeld« hat sogar in Asterix-Hefte Eingang gefunden. Auf Kongressen und Tagungen wurden die neuen Stadtteile vielfach als Vorbild gesehen, wenn es darum geht, nachhaltig orientierte und lebenswerte Stadtteile zu schaffen. Zur Weltausstellung 2010 in Shanghai wurde Freiburg eingeladen, um den Stadtteil Vauban im Themenpark über nachhaltige Stadtentwicklung vorzustellen. Im Juli 2013 besuchte Bundespräsident Gauck mit 150 Diplomaten Freiburg. Was besichtigten sie? Unser Münster und den Modellstadtteil »Vauban«.

Der vorliegende Aufsatz soll aufzeigen, welche Prinzipien und Ziele der Planung zu-

grunde lagen, welche Instrumente angewandt und welche Vorgehensweise gewählt wurden.

Der Ausgangspunkt

Die Ausgangsposition war und ist immer noch, dass Freiburg dank der Attraktivität und La-gegunst eine ständige Zunahme der Wohnbevölkerung aufweist. Dazu kommt, dass auch der so genannte »innere Bedarf« ständig mehr Wohnfläche je Einwohner in Anspruch nimmt, sei es wohlstandsbedingt, sei es aus strukturellen Gründen (mehr Single-Haushalte). Die große Nachfrage nach Wohnraum treibt die Preise in die Höhe. Schon allein aus sozialpolitischen Gründen ist der kontinuierliche Bau von zusätzlichem neuem Wohnraum zwingend geboten.

Nachverdichtung in vorhandenen Wohngebieten und zellenweise Erweiterung beste-

hender Quartiere, so wichtig dies im Einzelfall sein mag, können dies nicht leisten, zumal die Nachverdichtung auf nicht überschreitbare Grenzen stößt, soll die Wohnqualität des Bestehenden nicht gefährdet werden. So erfolgte nach den Jahren des Wiederaufbaus schon in der Amtszeit von Oberbürgermeister Eugen Keidel (1962–1982) mit dem Bau der neuen Stadtteile Landwasser und Weingarten ein großer »wohnungspolitischer Befreiungsschlag«. In der folgenden Amtszeit von Oberbürgermeister Rolf Böhme (1982–2002) hatte ich als Baubürgermeister die einmalige Chance, in den 1990er Jahren die Planung und den Bau zweier weiterer Stadtteile in die Wege zu leiten.

Da war zum einen das **Rieselfeld**: städtisches Eigentum und seit der Inbetriebnahme der Abwasserkläranlage »Breisgauer Bucht« in Forchheim »außer Dienst«. Dies war ein einmaliger Glücksfall für die Stadtentwicklung. Zunächst wollten jedoch SPD und Grüne aus Gründen des Landschaftsschutzes dort kein Baugebiet. OB Rolf Böhme konnte nach intensivem Ringen dann die SPD-Fraktion zur Einsicht bringen, wenn auch nur unter der Bedingung, dass der westliche Teil des Riesefeldes als Naturschutzgebiet ausgewiesen wurde. Damit war im Freiburger Gemeinderat – gegen den Widerstand der Grünen – der Weg frei, das östliche Rieselfeld mit einer Fläche von 70 ha als Baugebiet auszuweisen und für ca. 12 000 Menschen Wohnraum zu schaffen.

Und da war zum anderen die ehemalige **Vauban-Kaserne**: seit Kriegsende wurde sie von den französischen Streitkräften genutzt. 1992 wurde das Gelände frei, als die Franzosen in Folge der deutschen Wiedervereinigung abzogen. Die Stadt setzte auf die Gunst der Stunde und erwarb, nach einer Phase der Zwischennutzung, in der die Stadt das Gelände anmietete, von dem 38 ha großen

Areal 34 ha (4 ha gingen an das Studentenwerk und die »Selbstorganisierte unabhängige Siedlungs-Initiative«). Mit rund 40 ha sollte dieser Stadtteil für über 5000 Menschen Wohnraum schaffen.

1. Grundsatz

Bau und Entwicklung der neuen Stadtteile in städtischer Hand

Die erste grundlegende Entscheidung war, dass die Stadt selbst die Planung und die Entwicklung der neuen Gebiete nicht aus der Hand geben wollte. Natürlich hätte man sich vordergründig »viel Arbeit sparen« und die Flächen ganz oder in großen Paketen an Stadtentwickler und Generalunternehmer verkaufen können. Dann hätte aber die Stadt über die Bauleitplanung hinaus weitgehend die Einflussnahme auf eine qualitätvolle Entwicklung der neuen Stadtteile und die Durchsetzung gesellschaftspolitischer Leitbilder und städtebaulicher Ziele verloren.

Deshalb wurde für Planung und Entwicklung der neuen Stadtteile eine besondere Organisation geschaffen. Verwaltungsintern wurden die **Projektgruppen** Rieselfeld (Leitung Klaus Siegl) und Vauban (Leitung Roland Veith) gebildet. Diese Projektgruppen waren aus der allgemeinen Verwaltung herausgelöst und als Stabsstellen unmittelbar dem Baubürgermeister zugeordnet (nach der Auflösung des Baudezernats kamen diese 2004 in die unmittelbare Zuständigkeit des Oberbürgermeisters und wurden dort eigenständige Dienststellen). Sie waren aus allen vom Bauvorhaben betroffenen Fachdezernaten und Fachämtern zusammengesetzt und besaßen somit einen interdisziplinären Zuschnitt. In der Arbeitsweise erhielten sie große Flexibilität und Entscheidungsfreiheit.

Die Organisationskraft dieser Arbeitsgruppen wurde gestärkt durch das Einholen von externem »Know-how«. So wurde beim Rieselfeld als Projektpartner die »**Kommunalentwicklung Baden-Württemberg**« (KE) gewonnen. Sie war Partner im Projektmanagement und für die Durchführung der Treuhandfinanzierung zuständig. Beim Vauban, das als Entwicklungsmaßnahme nach Baugesetzbuch (BauGB) konzipiert war wurde die »**Landesentwicklungsgesellschaft**« (LEG) als Projektträger hinzugezogen. Die LEG war nicht nur für die Treuhandfinanzierung, sondern auch für die bautechnische Erschließung (beim Rieselfeld war dies das Tiefbauamt) und für die Vermarktung (beim Rieselfeld war dies das Liegenschaftsamt) zuständig.

Entscheidend war, dass die Stadt die **Vermarktung** und damit die Auswahl der verschiedenen Bauherren und Baugruppen nicht aus der Hand gab. Über die Vertragsgestaltung konnten Ziele abgesichert werden, die durch die hoheitliche Bauleitplanung nicht vorgegeben werden konnten. Hierbei half, dass die Nachfrage nach Grundstücken wegen der Attraktivität der Baugebiete deutlich höher war als die Zahl der verfügbaren Grundstücke. Dies stärkte natürlich die Verhandlungsposition der Stadt.

Für eine berechenbare Planung und Erschließung sowie ein zeitnahes Bauen der notwendigen Infrastruktur war es von ausschlaggebender Bedeutung, dass die gesamte Finanzierung der neuen Stadtteile außerhalb des normalen städtischen Haushalts auf besonderen **Treuhandkonten** abgewickelt wurde. Damit wurde der Bau dieser Gebiete von den Risiken, Schwankungen und zeitlichen Zwängen der allgemeinen Haushaltsberatungen unabhängig und somit verlässlich. Die Finanzierung der neuen Stadtteile speiste sich zu großen Teilen aus den Verkaufserlösen der Grundstücke.

Der Gemeinderat war stets bei allen wichtigen Fragen eingebunden durch die **gemeinderätlichen Arbeitsgruppen** Rieselfeld bzw. Vauban. Beide Arbeitsgruppen wurden vom Baubürgermeister persönlich geleitet und tagten in regelmäßigen Abständen. Diese hatten den Charakter von »Werkstattgesprächen« und waren ausgesprochen konstruktiv. Zumeist gab es in den wichtigen Sachfragen klare parteiübergreifende Mehrheiten, so dass durchweg die Empfehlungen der Arbeitsgruppen durch die gemeinderätlichen Beschlussgremien übernommen wurden.

2. Grundsatz

Interdisziplinärer Ansatz für die Stadtteilentwicklung von Beginn an

Die Auswirkungen der gebauten Wirklichkeit auf die soziale und psychische Befindlichkeit der dort lebenden Menschen sind vielfältig und weitreichend. Kommunen, Bauherren, Planer und Architekten haben dies in zurückliegenden Jahrzehnten häufig sträflich übersehen und vernachlässigt. Zu Recht beklagen Soziologen seit Mitscherlich die »Unwirtlichkeit« vieler städtischer Siedlungen. Gerade die Satellitenstädte nach dem 2. Weltkrieg sind vielfach durch Trostlosigkeit und Monotonie gekennzeichnet.

Daher erschien es geboten, von Anfang an nicht nur Architekten und Stadtplaner, sondern Experten aus allen relevanten Fachbereichen in die vorbereitende Planung und deren Durchführung mit einzubringen. So waren in den verwaltungsinternen Projektgruppen die verschiedensten Ämter aus dem Schul-, Sozial- und Umweltdezernat oder auch besondere Einrichtungen wie Kinderbüro und Frauenbeauftragte vertreten. Die Verzahnung von Verkehrsplanung und Stadtplanung war



Das Projekt »Stadt & Frau« an der Rieselfeldallee

insofern schon gegeben, als Planungsamt und Tiefbauamt bereits innerhalb des Baudezernats in ihrer Arbeit eng verbunden waren.

In der Vorbereitungsphase wurden mehrere Sitzungen mit fachübergreifenden »Einstimmungen« durchgeführt. So gab es beim Projekt Rieselfeld ganz am Anfang ein ganztägiges Seminar in Breisach mit Professor Krautter, dem damaligen Chef der Kommunalentwicklung, um sich über die Vorgehensweise und die Ziele einig zu werden. Anhörungen zu Sonderthemen wie z. B. »Familien-, frauen- und kinderfreundliches Wohnen«, »Sicherheit« und »Barrierefreiheit« fanden mit Experten und Interessenvertretern statt. Zu erwähnen ist auch der internationale Städtebaukongress »Making Cities Livable« im Jahr 1995, wo mit zahlreichen Fachleuten aus

dem In- und Ausland in Freiburg das Thema: »Neue Stadtteile« in vielfältigen Aspekten und Facetten behandelt wurde.

Auch die städtebaulichen Ideenwettbewerbe in beiden Projekten waren auf diese interdisziplinäre Zielsetzung ausgerichtet. Somit wurde gewährleistet, dass die Arbeit der Stadtplaner und Architekten von vorneherein durch andere Fachbereiche von Beginn an begleitet und unterstützt wurde.

3. Grundsatz

Ausreichend hohe Dichte für ein urbanes Wohngebiet

Deutschland ist ein dicht besiedeltes Land. In den zurückliegenden Jahren haben viele neue

Wohngebiete kostbare Landschaft in Anspruch genommen. Wenn wegen der weiteren Nachfrage nach Wohnungen aus sozialpolitischen Gründen zusätzlicher Wohnraum gebaut werden muss, so soll eine weitere Zersiedelung der Landschaft weitgehend vermieden werden.

Daher sind der Innenausbau der Städte und eine angemessene Nachverdichtung sicher richtig, wenn dies aber – wie in Freiburg – nicht ausreicht, so ist es bereits aus ökologischen Gründen wegen des **Landschaftsschutzes** richtig, einen flächensparenden städtischen Wohnungsbau mit höherer Dichte zu betreiben, als neue, flächenfressende Siedlungen im ländlichen Raum mit niedriger Bau- dichte. Wenn für dieselbe Personenzahl wie auf dem Rieselfeld und dem Vauban-Gelände in herkömmlichen 1–2 Familienwohnungen in ländlichen Siedlungen Wohnraum geschaffen worden wäre, so hätte man das drei- bis vierfache an kostbarer Landschaft für diesen Zweck opfern müssen.

Ausreichend hohe Dichte ist aber auch aus städtebaulichen Gründen erforderlich, um urbane Qualität zu sichern. Es ist natürlich für die Bürger von Vorteil, wenn fußläufig »um die Ecke« Einrichtungen wie Kinderhort, Kindergarten und Schule liegen. Gemeinschaftseinrichtungen für Mütter und soziale Aktivitäten, Einkaufsmöglichkeiten und Cafés, Haltestellen für den öffentlichen Nahverkehr können in erreichbarer Nähe gut eingerichtet werden. Plätze und öffentliche Räume beleben sich, hier begegnen sich Erwachsene und spielen Kinder miteinander. All dies ist nur möglich, wenn Menschen in einer angemessenen baulichen Dichte miteinander in Gemeinschaft leben.

Angemessene Dichte heißt natürlich nicht, dass diese zu hoch sein darf und das Gebiet »ausgemotet« wird. Als Bezugsgröße kön-

nen hier die geglückten Stadterweiterungen aus der Gründerzeit vor dem 1. Weltkrieg, etwa die Wiehre, dienen. So ist die Geschos- flächenzahl der neuen Stadtteile insgesamt knapp über 1,0 – an den Hauptachsen, wo die Straßenbahn fährt und die Geschäfte konzentriert werden, ist die Dichte mit bis zu 2,0 Geschossflächenzahl höher (Geschoss- flächenzahl ist die Summe der einzelnen Geschossflächen im Verhältnis zur Grund- stücksgröße). Am Paula-Modersohn-Platz bei dem jüngst errichteten »Green-City-Ho- tel« im Vauban liegt die Geschosflächenzahl ausnahmsweise sogar bei 3,0.

Angemessene Dichte heißt beileibe nicht Hochgeschossigkeit. Satellitenstädte mit Hochhäusern und riesigen Wohnblocks (das Ideal der Städtebauvisionäre um Le Corbu- sier) sind abschreckende Beispiele. So gab es – wie in der Freiburger Altstadt – im Rieselfeld in den Bebauungsplänen eine Höhenbe- schränkung auf höchstens fünf Geschosse (vier plus Attika) und im Vauban eine maxi- male Geschosshöhe von 13 Metern.

Zugleich wurde über die Bauleitplanung durch die Blockstruktur und deren Auflösung in einzelne Zeilen abgesichert, dass unange- messen große »Wohnmaschinen« entstehen konnten. Im Gegenteil: die einzelnen Bau- grundstücke waren häufig klein parzelliert, so dass die Überschaubarkeit und menschen- freundlichere Maßstäblichkeit (dass was die Angelsachsen »human scale« nennen) ge- wahrt wurde.

4. Grundsatz

Organisation der urbanen Vielfalt

Viele missglückte Satellitenstädte stoßen ab in ihrer Monotonie und seelenlosen Eintönigkeit. Es sind nicht nur die baulichen Monostruk-



Gemischte Nutzungsstrukturen entlang der zentralen Rieselfeldallee

turen, die Identität und Individualität vermischen lassen – es gibt auch Monostrukturen der Wohnbevölkerung, die zu vermeiden sind. Falsche Bauplanung, aber auch kurzsichtige Belegungspolitik, schaffen so eine »urbane Apartheid« und verschärfen soziale Brennpunkte.

In einer demokratischen Gesellschaft sind dagegen im Wohnungsbau ein möglichst integrativer Ansatz und ein weitgehendes Zusammenleben aller Teile der Bevölkerung anzustreben.

Es ist sicherlich auch bei uns notwendig, das Auseinanderdriften von Reich und Arm zu verhindern. Dennoch wird es immer Reichere und Ärmere geben. Aber ein neuer Stadtteil soll allen Einkommensgruppen Wohnraum bieten können. Auch unterschiedliche Altersgruppen, Jung und Alt, sollen möglichst

in Nachbarschaft leben (die reinen Wohnsiedlungen für alte Menschen wie die amerikanischen »sun cities« halte ich für genauso falsch wie den studentischen großflächigen Campus, der die studentische Jugend in einem eigenen Stadtteil von der übrigen Bevölkerung abtrennt – gottlob nicht in Freiburg). Hier Familien mit Kindern und Jugendlichen, dort Singles, Menschen mit und ohne Migrationshintergrund – alle sollen in einem bunten Miteinander möglichst eng zusammen wohnen. Integration ist besser als Trennung in Parallelgesellschaften. Gute Stadtplanung muss einer Ghettoisierung entgegenwirken.

Zu diesem Zwecke sah die Planung ein bauliches »Grundgerüst« vor, das an die Struktur der geglückten Blockbebauung der »Gründerviertel« wie die Wiehre anknüpfte. In über-



Reihenhäuser in Vauban – individuell und vielfältig in der Architektur

schaubaren Größenordnungen wurde durch unterschiedlich große Bauparzellen schon planerisch eine Vielgestaltigkeit bewirkt. Im Vauban gab es ohnehin schon einen Wechsel zwischen den verschiedenen vorhandenen Mannschaftsgebäuden und den hinzugekommenen Neubauten.

Entscheidend war die **Vermarktungspolitik**: Es wurden die Grundstücke nicht in großen Einheiten an einige wenige Bauträger und Stadtentwickler verkauft, sondern – zudem zeitlich über verschiedene Bauabschnitte gestaffelt – an eine große Zahl von Bauwilligen veräußert. Es gab sogar ausdrücklich eine Mengenbeschränkung, dass Bauträger nicht mehr als vier Grundstücke mit einer Gesamtzahl von 30 Wohnungen im Quartier erwerben durften. So waren allein im ersten Bau-

abschnitt des Rieselfeldes beispielsweise über 40 Architektenbüros tätig und garantierten damit schon durch die Architektenentwürfe unterschiedliche »Handschriften« und damit die Individualität der einzelnen Häuser. Erklärtes Ziel bei der Vermarktung war es auch, Strukturen zu vermarkten und nicht nur Grundstücke für Bauprojekte zu verkaufen. So konnte die gewünschte Struktur- und Nutzungsvielfalt erreicht werden.

Im Rieselfeld wurde als Partner die Zusatzversorgungskasse des Baugewerbes aus Wiesbaden (ZVK) gewonnen, die sich als Erste für den **Bau öffentlich geförderter Wohnungen** einsetzte. Auch die Stadtbau Freiburg oder Genossenschaften wie der Bauverein sorgten dafür, dass im neuen Stadtteil nicht nur privater Wohnungsbau stattfand, sondern auch

Wohnraum für geringer verdienende Einkommenschichten geschaffen wurde. Der soziale Wohnungsbau wurde bewusst dezentral in den einzelnen Bauabschnitten verteilt, um sozialen Brennpunkten vorzubeugen. Bemerkenswert ist, dass der Wohnungsbau so konzipiert wurde, dass von außen nicht erkennbar ist, wo privater und sozialer Wohnungsbau stattgefunden hat.

Ursprünglich war geplant, beim öffentlich geförderten Mietwohnungsbau im Rieselfeld einen 50% Anteil anzustreben (25 bis 30% freifinanzierter Mietwohnungsbau, 20 bis 25% Eigentumsbau). Dieses Ziel war schon bald nach Baubeginn nicht mehr zu verwirklichen, da auf Bundes- und Landesebene die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen einschneidend verändert wurden und praktisch der öffentliche wie auch der frei finanzierte Mietwohnungsbau zusammenbrach. Die jetzige Aufteilung beim Rieselfeld beträgt ca. 10 bis 15% öffentlich geförderter Mietwohnungsbau, 15 bis 20% frei finanzierten Wohnungsbau und 70 bis 75% Eigentumsbau. Bei der zeitlich nachklappenden Bebauung des Vauban wurde dieser deutliche Strukturwandel von vorneherein berücksichtigt.

Unter diesen Umständen ist dennoch die große Zahl unterschiedlicher Formen von Eigentums- und Mietwohnungsbau in beiden Stadtteilen bemerkenswert. Grundsätzlich wurden – aus strukturellen Überlegungen heraus – bei der Vergabe Investoren für frei finanzierten Wohnungsbau der Vorzug gegenüber Investoren für Eigentumswohnungen gegeben. Baugruppen waren ebenfalls sehr erwünscht – ihnen wurde der Vorzug vor klassischen Bauträgern gegeben. In beiden Stadtteilen entstanden manch unkonventionelle Wohnbaumodelle. Hier sei etwa auf die Genova als neu gegründete Genossenschaft im Vauban verwiesen, die sowohl Eigentums-

wohnungen als auch Mietwohnungen baute. Über das Studentenwerk wurde auch an mehreren Orten in den Quartieren Wohnungsbau für Studenten dezentral errichtet. Geschosswohnungsbau, Doppelhaushälften, das klassische Reihenhaus – alles ist in den neuen Stadtteilen vertreten.

Die gute Durchmischung eines Stadtteils bezieht sich aber nicht nur auf die Bewohner, sondern auch auf eine Mischung zwischen Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit. Entgegen den Planungsideologen vergangener Jahrzehnte, die für eine »Entmischung« der verschiedenen Lebensbereiche plädierten (hier Wohnen, da Arbeiten, dort Freizeit), wollen wir heute die räumliche Trennung dieser Lebensbereiche möglichst überwinden. Die Dichte der neuen Stadtteile hat durch die Ansiedlung von Geschäften und Dienstleistungen erreicht, dass immerhin über 1000 Arbeitsplätze im Rieselfeld und über 300 Arbeitsplätze im Vauban entstanden sind. Unmittelbar in der Nähe des Rieselfeldes befindet sich zudem der Gewerbepark Haid mit 6000 Arbeitsplätzen, so dass durchaus eine Nähe von Wohnen und Arbeiten gegeben ist. Zugleich sind auch durch das umfassende Angebot im kulturellen, kirchlichen, sozialen und sportlichen Bereich auch Freizeit und Wohnen im Quartier eng verzahnt.

5. Grundsatz

Fußläufig ortsnahe Infrastruktur für die Bewohner

Der Freiburger Grundsatz der »Stadtpolitik der kurzen Wege« musste natürlich auch bei den neuen Stadtteilen angewendet werden. Die vorhandene Dichte ermöglicht eine umfassende ortsnahe Infrastruktur, die in wenigen Minuten Fußweg erreicht werden kann.

Das gilt auch für Einrichtungen für Kinder- und Jugendliche. Es gibt ein reichhaltiges Angebot für die »Kleinen« um die Ecke: Kinderhorte, Kindertagesstätten. Für die Schulkinder wurde im Rieselfeld die Clara-Grunwald-Grundschule gebaut (mittlerweile die größte Grundschule in ganz Baden-Württemberg), im Vauban die Karoline-Kaspar-Grundschule. Eine »schulpolitische Großtat« war die Verlegung des traditionsreichen Kepler-Gymnasiums auf das Rieselfeld. Bemerkenswert war auch die Gründung einer freien Waldorfschule in diesem Stadtquartier, die an einem Standort im Umland vor der Auflösung stand. Für die Jugendlichen gibt es entsprechende Räumlichkeiten und Jugendtreffs.

Eine Vielzahl von kulturellen und sozialen Einrichtungen hat sich mittlerweile in den neuen Stadtteilen angesiedelt. Im Rieselfeld ist im zentralen Stadtteiltreff auch die Kinder- und Jugendmediothek als Außenstelle der Stadtbibliothek untergebracht. Im Vauban dient das »Bürgerhaus« ebenfalls dem bürgerschaftlichen Miteinander.

Aufsehen erregte im Rieselfeld der Neubau der Maria-Magdalena-Kirche, nicht nur der aus einem Wettbewerb hervorgegangene besondere architektonische Entwurf, sondern auch der ökumenische Ansatz eines von Katholiken und Protestanten gemeinsam betriebenen Neubaus eines Kirchengebäudes nach dem Motto »Zwei Kirchen unter einem Dach«. Im Vauban sind die beiden Konfessionen nicht in einer Kirche, sondern in einem angemieteten Erdgeschoss eines Wohnhauses ebenfalls in ökumenischer Eintracht präsent.

Natürlich fand auch das **Freiburger »Markt-konzept«** in den neuen Stadtteilen Anwendung. Dieses besagt, dass Einkaufsmöglichkeiten auf der grünen Wiese verhindert werden sollen. Handel und Wandel sollen sich danach auf »integrierte Standorte« konzent-

rieren, sei es in der Freiburger Innenstadt, sei es in den einzelnen Zentren der verschiedenen Stadtteile. Im Rieselfeld und im Vauban entstanden Geschäfte für die Einkäufe des täglichen Bedarfs, Apotheken, Rechtsanwaltspraxen und andere Dienstleistungen der verschiedensten Art, Cafés und gastronomische Betriebe. Sie wurden auf die Hauptachsen Rieselfeldallee und Vaubanallee, die durch die Straßenbahn erschlossen werden, gelegt.

Auch Sport und Freizeit durften nicht fehlen: Von Sandkästen und Spielmöglichkeiten für die kleineren Kinder über Bolzplätze und Skateranlagen bis zur Sepp-Glaser-Sporthalle auf dem Rieselfeld gibt es eine große Bandbreite von Angeboten. Im Frühjahr 2013 wurde hier zudem die Freizeit- und Sportanlage »Untere Hirschmatten« eingeweiht.

Auch die **Ausgestaltung des öffentlichen Raumes** war ein wichtiger Punkt. Im Rieselfeld hat sich das ökumenische Kirchenzentrum am zentralen Maria-von-Rudloff-Platz gemeinsam mit dem benachbarten Zentrum Glashaus zum Mittelpunkt des Stadtteils entwickelt, der von der Bevölkerung gut in Anspruch genommen wird. Plätze müssen geschaffen und für Begegnungen genutzt werden. Stadtteilstefte und viele andere Möglichkeiten der Begegnung werden hier gefördert. Der öffentliche Raum ist in beiden Quartieren als Einladung für das bürgerschaftliche Miteinander der Bevölkerung konzipiert und spielt für das Zusammenleben der Bevölkerung eine wichtige Rolle.

Diese Politik der »kurzen Wege« hat zum einen natürlich verkehrspolitische und damit ökologische Bedeutung. Die Bewohner der neuen Stadtteile brauchen nicht mit den verschiedenen Verkehrsmitteln einen langen Weg auf sich zu nehmen, um die Dinge des täglichen Bedarfs zu erledigen. Noch wichtiger ist aber, dass ein Quartier der kurzen Wege



Stadtbahn in der Hauptschließungsachse im grünen Gleisbett in Vauban

das Miteinander und das Zusammenwachsen der Bewohner fördert. Schüler wie deren Eltern kommen miteinander leichter in Kontakt, wenn sich die Einrichtungen in unmittelbarer Nachbarschaft befinden. Wenn man sich beim täglichen Einkauf begegnet und austauscht, sich im nahe gelegenen Café trifft, die kulturellen, sozialen und sportlichen Angebote, die unmittelbar vor der Haustür sind, nutzt – all dies führt die Menschen eines Stadtteils zusammen und fördert das Zusammenleben zu einer echten, aktiven Nachbarschaft.

6. Grundsatz Vorrang für umweltverträglichen Verkehrsverbund

Bei vielen Wohngebieten der letzten Jahrzehnte war kaum an die Verkehrsinfrastruktur

gedacht worden. Verkehrsprobleme entstanden beim Individualverkehr und durchweg wurde zu spät darauf reagiert. Selbst in Freiburg wurden die Stadtteile Landwasser und Weingarten erst Jahrzehnte nach ihrer Entstehung an das Straßenbahnnetz angeschlossen. So war es für die Verwaltung naheliegend, dass die Grundsätze der erfolgreichen ÖPNV-Politik und Fahrradpolitik der letzten Jahre von vornherein bei der Planung der neuen Stadtteile berücksichtigt werden mussten.

Kennzeichnend für die Stadtteile Rieselfeld und Vauban ist, dass die Stadtbahn (so oft auf eigenem grünen Gleiskörper wie möglich) auf der Rieselfeld- und der Vaubanallee die Hauptachse für die Erschließung bildet. Beim Rieselfeld gab es den besonderen Vorteil, dass schon ein Jahr nach dem Bezug der ersten Einwohner die Straßenbahn ihren Betrieb

aufnehmen konnte. Damit wurden die Bewohner fast von Anfang an mit der Möglichkeit vertraut, schnell und bequem in wenigen Minuten in die Innenstadt oder andere Teile Freiburgs per Bahn zu gelangen. Beim Vauban war zwar die Inbetriebnahme der Stadtbahn im Jahr 2006 zeitlich verzögert, weil sie abhängig von dem Bau der Nebenstrecke Weingarten – Haslach – Johanneskirchplatz war. Seither ist aber für Vauban ebenfalls die Stadtbahn die dominierende Erschließung. Auch hier spielt die angemessene Dichte die alles entscheidende Rolle: ohne sie wäre die Anbindung durch die Schiene nicht denkbar. Selbstverständlich gehört ein umfassendes und dichtes Netz von Fahrradwegen mit einer Anknüpfung an das überörtliche Wegenetz zur Pflichtausstattung der neuen Stadtteile.

Die Gretchenfrage, wie man es mit dem Auto hält, wurde im Rieselfeld und im Vauban unterschiedlich beantwortet: Im Rieselfeld gibt es nur einen kleinen stellplatzfreien Wohnbereich. Der Ansatz ist, dass Tiefgaragen jeweils unter den Geschosswohnungsbauten errichtet werden. Der über die hintere Gebäudekante hinausragende Deckel der Tiefgarage wird zur Begrünung der meist privaten Spiel- und Freiflächen genutzt. Ein über Jahre hinweg verfolgtes Projekt eines autofreien Bereichs fand bei Baugemeinschaften wie bei Investoren kein Interesse und wurde fallen gelassen.

Im Vauban gibt es eine andere Konzeption. Falsch ist (obwohl immer wieder behauptet), dass das Vauban-Viertel ein autofreies Quartier sei. Das wurde zwar von Initiativen angestrebt, war aber in der Praxis nicht durchführbar. Es ist aber ein bemerkenswert autoreduzierter Stadtteil. Ausgelöst durch die Überlegungen der Initiativen für einen autofreien Stadtteil wurde nach Möglichkeiten gesucht, die gesetzlich vorgeschriebene Stellplatzpflicht auszusetzen, wenn Haushalte kein

eigenes Kfz haben wollten. Hier wurde durch die Gründung eines »Autofrei-Vereins« eine Lösung gefunden, indem dieser gegenüber der Baurechtsbehörde eine Bauherrenfunktion und Gewährleistungen übernommen hat. Die autofrei gemeldeten Haushalte mussten in diesem »Autofrei-Verein« mit einer einmaligen Zahlung eines Beitrags von ca. 3600 Euro Mitglied werden. So gibt es im Quartier Vauban große stellplatzfreie Wohnbereiche, in denen entweder die Bewohner über diese Lösung kein eigenes Auto haben oder aber ihre gemeldeten Autos in zwei Quartiersgaragen unterbringen. Die Straßen in diesen stellplatzfreien Wohnbereichen dürfen zwar zur Anlieferung befahren werden, weisen aber keine privaten und öffentlichen Parkplätze aus. Die so verkehrsberuhigten Wohnstraßen stehen damit dem Bürger zum Aufenthalt und zur Nutzung zur Verfügung und sind insbesondere ideal für Kinder. Eine besondere Rolle im Vauban spielt auch das Modell des »Car-Sharing«.

Bewirtschafteter öffentlicher Parkraum ist in beiden Stadtteilen entlang der beiden Hauptachsen, wo sich auch die Geschäfte befinden. In beiden Quartieren spielten die Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkungen im Wohnbereich eine wichtige Rolle.

Durch diese Verkehrskonzeption, vor allem aber durch die Attraktivität des ÖPNV-Verkehrs, ist die Kfz-Dichte bemerkenswert niedrig. Kommen schon in der Stadt Freiburg auf 1000 Einwohner weniger als 400 Kfz (bereits im Vergleich zum Bundesschnitt von 517 Kfz ausgesprochen niedrig), so ist die Kfz-Dichte in beiden Stadtteilen deutlich geringer, im Rieselfeld beträgt sie 320 Kfz, im Vauban sogar nur 170 Kfz auf 1000 Einwohner. Wichtiger noch als die Kfz-Dichte ist die Frage, wie häufig von einem vorhandenen Kfz tatsächlich Gebrauch gemacht wird. Für viele

Bürger ist in einer freizügigen und freiheitlichen Gesellschaft die individuelle Mobilität ein unverzichtbarer Bestandteil. Hier ist es aber eine wichtige Aufgabe der Verkehrspolitik, durch die Angebote von ÖPNV, Fahrrad und fußläufigen Verbindungen die Häufigkeit der Benutzung des Autos zu vermindern. So ist insgesamt die Freiburger Verkehrspolitik so erfolgreich, weil trotz deutlich gestiegener Kfz-Zulassungen die Zahl der täglichen Autofahrten verringert worden ist, d. h., dass die durchschnittliche Zahl der Autofahrten pro Kfz erheblich gesunken ist.

7. Grundsatz

Familienfreundliches Wohnen mit vielen Angeboten für Kinder und Jugendliche

Viele westliche Industriestaaten, allen voran Deutschland, leiden an einem dramatischen Rückgang der Geburten. Eine Gesellschaft ohne Kinder ist eine Gesellschaft ohne Zukunft – soziale Nachhaltigkeit ist genau das Gegenteil davon. Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig und sicherlich nicht in erster Linie einer verfehlten Städtebaupolitik anzulasten. Aber sicher ist, dass Kommunen, Planer und Architekten bei den Satellitenstädten früherer Jahre mit ihren ungastlichen Wohnsilos die Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche und deren Interessen nicht im Blick hatten.

Beim Rieselfeld und Vauban sollte dies anders werden: das Ziel war, kinder- und jugendfreundliche Wohnquartiere zu schaffen. Dem diente das breit gefächerte Angebot von Kindertagesstätten, Kinderhäusern (Krabbelgruppe, Kindergartengruppen, Hortgruppe), Schulen, Jugendbegegnungsstätten, Sport- und anderen Freizeiteinrichtungen.

Wichtig war, dass nicht nur diese Infrastruktur ortsnah, sondern auch zeitnah zur Verfügung stand. So war im Rieselfeld ein Monat nach dem Einzug der ersten Bewohner die erste Kindergartengruppe »betriebsbereit«, nach einem halben Jahr die Grundschule fertig. Ein Jahr nach der Fertigstellung der ersten Wohnungen 1996 war im September 1997 der Neubau des Kepler-Gymnasiums beendet. Ähnlich war das »timing« bei vielen anderen Einrichtungen für Rieselfeld und Vauban. Das außerhalb des Baugebiets liegende Sportgebiet »Hirschmatten« stand den Bewohnern des Rieselfelds allerdings erst 2013 zur Verfügung.

Die kleineren Kinder besitzen in den Innenhöfen der Wohnbereiche im Rieselfeld geschützte und einsehbare Spielmöglichkeiten; bei der begrenzten Geschosshöhe – anders als bei Hochhäusern – für die Eltern in Sicht- und Rufweite. Für die größeren Kinder und Jugendlichen ist ein dichtes Netz von Freizeitmöglichkeiten per Fuß und Fahrrad ortsnah erreichbar.

Das verkehrspolitische Konzept eröffnet Kindern und Jugendlichen eine **individuelle Mobilität**. Während in stark autoorientierten Gesellschaften (wie in den USA) Kinder und Jugendliche in ihrer Mobilität, ob Schule oder Freizeit, davon abhängen, dass sie von Erwachsenen mit dem Auto zu ihren Zielorten gefahren werden, können sie sich bei uns zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem öffentlichen Nahverkehr ungehindert bewegen. Diese individuelle Mobilität führt zur Selbständigkeit – und das Fahrrad als tägliches Fortbewegungsmittel ist zu Recht gesundheitspolitisch sehr erwünscht.

Die Verkehrskonzeption im Rieselfeld und Vauban führt auch dazu, dass Wohnstraßen nicht nur sicherer vor Unfällen werden, sondern dass sie wieder für die Menschen zurück-



Der Drachenspielplatz im 1. Bauabschnitt Rieselfeld wurde zusammen mit den Bewohnern geplant

gewonnen werden, insbesondere für spielende Kinder und Jugendliche. Vor Generationen spielten die Kinder auf den Straßen, vor allem Fuß- oder Völkerball – dann gehörten die Straßen dem Autoverkehr. Heute sehen wir in den Straßen der neuen Stadtteile wieder viele spielende Kinder. Bezeichnend ist, dass in keinem Stadtteil mehr Kreide verkauft wird als im Vaubanquartier, weil Kinder mit Kreide die Straßenoberfläche zum Spielen anmalen.

Erfreulich ist, dass Rieselfeld und Vauban sich auch tatsächlich zu »jungen Stadtteilen« entwickelt haben. In beiden Stadtteilen sind $\frac{1}{3}$ der Bewohner unter 18 Jahren. Kinderlärm und Kinderlachen ist in anderen Wohngebieten bei uns und anderswo kaum noch zu hö-

ren – bei Rieselfeld und Vauban ist es gottlob anders.

8. Grundsatz

Rieselfeld und Vauban sollen »ökologische Modellstadtteile« werden

Die in den letzten Jahrzehnten in Freiburg entwickelten Grundsätze einer ökologischen Stadtentwicklung konnten und mussten in den neuen Quartieren natürlich verwirklicht werden. Über die bereits behandelte ökologische Verkehrspolitik hinaus waren dies vor allem die Ziele der Grünplanung, der Energieeinsparung, des Wasser- und Bodenschutzes.



Kindern können in Vauban auf der Straße spielen

Die **Grünplanung** im Vauban knüpfte an eine gute Ausgangsposition an. Die schönen ca. 80 Jahre alten Bäume auf dem Kasernengelände mussten nicht der Neubebauung weichen und blieben erhalten. Das »grüne Band« des angrenzenden St. Georgener Dorfbaches wurde als Biotop ausgewiesen und geschützt. Es fand kein Gewässerausbau statt. Grünspangen wurden zur Quartiersdurchlüftung angelegt. Ähnlich wie der »Höllentäler« im Freiburger Osten gibt es im Südwesten den »Hexentäler«, der an Sommerabenden für Abkühlung sorgt und bei der Planung berücksichtigt wurde.

Im Rieselfeld floss in die Grünplanung ein, dass die angrenzenden Waldstreifen als grüne Einfassung, auch als Sichtschutz, erhalten blieben. Die Durchlüftung des Wohngebietes mit Nord-Süd-Winden wurde gesichert. Rund

1000 Bäume wurden im Quartier neu angepflanzt. Sie waren schon 4–5 Jahre beim Gartenamt angepflanzt worden, um beim Einsetzen in das Quartier bereits eine gewisse Größe zu besitzen. Bemerkenswert ist, dass der gesamte nicht bebaute westliche Teil des Rieselfeldes als Naturschutzgebiet ausgewiesen wurde. Es gehört zum Schutzgebietsnetzwerk »Natura 2000« und besitzt somit den höchsten Schutzcharakter in der EU.

Rieselfeld und Vauban sind **Niedrigenergiestadtteile**. In beiden Stadtteilen wurde die Vorgabe eines nachzuweisenden Energiekennwertes von 65 kWh/qm im Jahr für alle Bauten durchgesetzt. Dies konnte nicht durch die Bauleitplanung erzwungen werden, da die Vorgaben deutlich unter den gesetzlichen Mindestvorgaben lagen. Vielmehr war es Gegenstand der vertraglichen Vereinbarung über die



Luftaufnahme des Rieselfeldes 2012 von Westen. Foto: Erich Meyer, Hasel

Grundstückskaufverträge. Darüber hinaus gab es eine Vielzahl von freiwilligen Leistungen zur Energieeinsparung: Verbesserte Niedrigenergiehaus-Bauweise, Passivhäuser mit 15 kWh/qm pro Jahr, Plusenergiehäuser, die mit ergänzenden Energieerzeugungsanlagen Strom in das öffentliche Netz einspeisen, Solarthermie- und Photovoltaikanlagen, in kleinen Dimensionen bis hin zum großen Solarhaus »Sonnen-schiff« am Eingang von Vauban.

In beiden Stadtteilen konnte ein Anschlusszwang für eine umweltgerechte Fernwärmeversorgung per Kaufvertrag festgelegt werden. So gibt es auch Nahwärme mit Kraft-Wärme-Koppelung. Vom Anschlusszwang konnte befreit werden, wenn Vollversorgung (etwa über Solarenergie, Holzpellettheizung, Wärmepumpen) über regenerative Energien erreicht oder ein Passivhausbau erstellt wurde. Dies

war ein zusätzlicher Anreiz für die Bauherren, hier zu investieren.

Das Rieselfeld wurde so der erste Niedrigenergiestadtteil in ganz Deutschland. Mitte der 90er Jahre wurde es zusätzlich Modellprojekt des Forschungsfeldes »Schadstoffminimierung im Städtebau«. Der Schlussbericht weist nach, dass durch die Synergie alle einzelnen Maßnahmen gegenüber einem konventionellen Baugebiet nahezu 50% CO₂ eingespart werden.

Im Bereich **Wasser** wird im Rieselfeld das Niederschlagswasser getrennt gesammelt und nach einer biologischen Reinigung in einer Bodenfilteranlage den Feuchtgebieten im angrenzenden Naturschutzgebiet zugeführt. Zusätzlich wird das Regenwasser über Grünflächen im Baugebiet versickert und direkt in das Grundwasser eingeleitet. Auch im Vauban er-



Plusenergiehäuser in der Solarsiedlung in Vauban – im Hintergrund das Sonnenschiff an der Merzhäuser Allee

folgt eine nahezu vollständige Regenwasserretention, indem auf einen Kanal verzichtet und stattdessen ein Mulden-Rigolen-System angelegt wurde. Als freiwillige Leistung der Bauherren sieht man zudem mehrfach Regenwasserzisternen.

In beiden Stadtteilen gab es eine umfassende Altlastensanierung, im Rieselfeld wegen der langjährigen Verrieselung der städtischen Abwässer, im Vauban wegen der langjährigen Nutzung der Kaserne.

9. Grundsatz Öffentliche Sicherheit durch soziale Kontrolle

Die Lebenswirklichkeit in vielen Satellitenstädten früherer Jahre wirft immer wieder

Probleme der öffentlichen Sicherheit auf. Daher gab es gleich zu Beginn der planerischen Überlegungen eine Anhörung mit Vertretern der Polizei und anderen Experten zum Thema »Sicherheit in den neuen Stadtteilen«.

Auf die umfassenden Maßnahmen der Prävention im Rahmen der sozialen Quartiersarbeit und auf die bereits behandelten Wege zu einer größeren Verkehrssicherheit sei nur cursorisch verwiesen.

Aber auch die konkreten Planungen für den Städtebau hatten sich mit diesen Fragen zu befassen. So wurden grundsätzlich alle Wegebeziehungen zu den Eingängen der Häuser beleuchtet. Es wurde darauf geachtet, dass nicht nur dunkle Unterführungen, sondern auch andere schlecht einsehbare Plätze vermieden wurden. Der Gesichtspunkt der sozialen Kontrolle im öffentlichen Raum war hier be-

sonders wichtig. Hierzu gehört auch die Hierarchie in öffentliche, halböffentliche und private Räume. Das Konzept der überschaubaren und einsehbaren Innenhöfe in den einzelnen Wohnblocks passte sehr gut in diese Sicherheitsüberlegungen.

Ein besonderes Augenmerk galt den Tiefgaragen, die vielfach wegen ihrer Größe und Anonymität Ängste und Unbehagen auslösen. Das Konzept der Tiefgaragen im Rieselfeld war auf kleine und damit überschaubare Einheiten, auf helle Anstriche und auf Transparenz angelegt. Im Vauban waren die beiden Quartiersgaragen von vornherein als Hochgaragen konzipiert.

10. Grundsatz Bürgerbeteiligung von Anfang an

Beim **Rieselfeld** war eine mehrstufige Beteiligung der Bürgerschaft vorgesehen, da es in der Planungsphase noch keine Bewohner gab. Deshalb erfolgte zunächst ein offener Aufruf der Verwaltung an die Freiburger Bevölkerung, sich z. B. durch eine Fragebogenaktion mit Vorschlägen zu beteiligen. Vor dem Wettbewerb wurde aus Vertretern öffentlicher Institutionen, Vereinen und der Nachbarstadtteile ein Bürgerbeirat einberufen, um dessen Empfehlungen mit zu berücksichtigen. Nach dem Wettbewerb befassten sich im ersten Halbjahr 1993 80 Bürgerinnen und Bürger in Arbeitsgruppen mit den Themen des neuen Stadtteils und erarbeiteten Vorschläge, die in die weitere Planung Eingang fanden. Diese Arbeit mündete in die Gründung eines **»Ver- ein zur Entwicklung des Stadtteils Rieselfeld«**. Als die Besiedlung des neuen Stadtteils einsetzte, wurde eine Quartiersarbeit parallel zur baulichen Entwicklung des Stadtteils eingerichtet und auch über das Treuhand-

konto Rieselfeld finanziert. Diese Einrichtung nannte sich K.I.O.S.K. (Kontakt, Information, Organisation, Selbsthilfe und Kultur). Sie nahm später Vereinsform an, besaß die Betriebsträgerschaft für den Stadtteiltreff Glashaus und organisierte die Jugendarbeit im Auftrag der Stadt. Zusätzlich schlossen sich Neubürger zu **»Arbeitskreisen Rieselfelder Foren«** zusammen, die schließlich 1999 in einen »ordentlichen« Bürgerverein für den neuen Stadtteil einmündeten. 2002 gründeten sich weitere Vereine z. B. »Sport vor Ort« (SVO) der mittlerweile 2600 Mitglieder hat und der »Gewerbeverein Rieselmesse«.

Die katholische und evangelische Kirchengemeinde waren zusätzlich längst vor dem Kirchenneubau ebenfalls wichtige Träger in der Quartiersarbeit. All diese Aktivitäten waren von der Verwaltung gewünscht und haben ganz erheblich zu dem bürgerschaftlichen Zusammenwachsen beigetragen.

Im **Vauban** war die Ausgangsposition insofern anders, als nach dem Abzug der Franzosen in der Phase der Zwischennutzung Mannschaftsgebäude der Kaserne besetzt wurden. Aus der Besetzerszene entstand die Selbsthilfeorganisation **S.U.S.I.**, die auch unmittelbar vom Bund eine Teilfläche mit Kasernenbauten erwarb. Aus dieser entwickelte sich zunächst das **»Forum Vauban e. V.«** als kritischer Partner der Stadt, später der **»Stadtteilverein Vauban e. V.«**. Die Formen der Zusammenarbeit im Vauban waren im Rückblick eher unkonventionell und nicht »pflegeleicht« für die Stadtverwaltung, sicherlich auch in mancher Hinsicht ideologisch geprägt. Aber sie wurde von Verwaltung und Gemeinderat politisch gewollt und ernst genommen. Auch wenn manche Forderungen wie die nach einem »autofreien Stadtteil« in der Realität nicht durchsetzbar waren, so haben die Initiativen aus diesem Kreis letztlich doch viel bewirkt

können, so das Konzept des stellplatzfreien Wohnens, in dem über den »Verein für autotofreies Wohnen« die Lösung des Stellplatznachweises über Quartiersgaragen geschaffen wurde. Auch das Bürgerhaus, das in einem ehemaligen Mannschaftsgebäude entstand, welches zunächst nach Auffassung der Verwaltung abgerissen werden sollte, ist das Verdienst der bürgerschaftlichen Beteiligungen. Auch die Fußgängerzone auf der Nordseite der Vauban-Allee und der Marktplatz in seiner heutigen Größe gehen auf die Bürgerbeteiligungen zurück.

Zusammengefasst kann für beide Stadtteile festgestellt werden, dass bei aller Unterschiedlichkeit zwischen den beiden Wohnquartieren die Beteiligung der Bürger für die Stadt ausgesprochen hilfreich war, im Detail viele ideenreiche und unkonventionelle Ansätze entwickelte und für das Zusammenwachsen der Wohnerschaft eine ganz wichtige Rolle spielte.

Fazit ■

Gemeinderat und Verwaltung haben sich mit dem Ziel bei Rieselfeld und Vauban »nachhaltige Modellstadtteile« zu schaffen, sehr viel vorgenommen. Wo Menschen arbeiten, passieren natürlich Fehler und es treten neue Umstände auf, die vorher nicht bedacht wurden oder auch nicht gesehen werden konnten. So waren etwa die geänderten Rahmenbedingungen für den Mietwohnungsbau Überraschungen, die sich auf die Struktur der Wohnerschaft auswirken mussten.

Wenn dennoch in unerwartet hohem Maße die Grundsätze einer ökologischen Stadtentwicklung verwirklicht werden konnten, so waren im Rückblick dafür maßgebend die guten Rahmenbedingungen. Die Grundstücke waren im Eigentum der Stadt, Entwicklung und

Planung der Stadtteile ließen sich Verwaltung und Gemeinderat nicht aus der Hand nehmen, über die Vermarktung wurden in den privaten Kaufverträgen all die Ziele durchgesetzt, die nicht hoheitlich über die Bauleitplanung abgesichert werden konnten. Ganz wichtig war auch, dass die städtischen Projektgruppen personell mit sehr qualifizierten Fachkräften besetzt waren und bei den Verantwortlichen eine große Kontinuität bestand. So waren die Projektleiter Klaus Siegl und Roland Veith von der Konstituierung der Projektgruppen (Oktober 1992 bzw. April 1994) bis zum Ende der Projektabwicklung (2010 bzw. 2011) in einer ununterbrochenen Verantwortung und identifizierten sich mit der Entwicklung »ihres Stadtteils« als einem persönlichen und beruflichen Lebenswerk.

Zudem bestand bei allen politisch strittigen Punkten im Vorfeld, sei es beim Rieselfeld (Opferung einer Grünfläche für einen neuen Stadtteil) sei es beim Vauban (Streit über die besetzten Mannschaftsgebäude) nach den Grundsatzentscheidungen im Gemeinderat zwischen den politischen Parteien über Ziele und Vorgehensweise in der Durchsetzung eine große Übereinstimmung. Dies erleichterte entscheidend die Arbeit in den gemeinderätlichen Projektgruppen und die zügige Entwicklung der beiden Wohnquartiere.

Die echte Bewährungsprobe der neuen Stadtteile beim Thema »Nachhaltigkeit« wird sicherlich sein, wie flexibel und robust die Planung ausgelegt ist, um in künftigen Jahrzehnten Strukturwandel, der mit Sicherheit die Quartiere verändern wird, zu meistern. So zeugt der besondere, schon fast »exotische Charme« des Vauban-Viertels auch von einer besonderen Homogenität. Wenn ein solcher Stadtteil nach einigen Jahrzehnten »in die Jahre kommt«, so hat der Strukturwandel eine besondere Wucht.

Alles in allem sind aber nach meiner Auffassung beide Stadtteile wirklich gelungen und stellen zu Recht einen Beitrag Freiburgs dar, wie künftig ökologische Stadtentwicklungen auf den Weg gebracht werden können. Bei der demographischen Entwicklung in Deutschland sieht es aber kaum so aus, als ob an vielen Orten noch neue Stadtteile künftig gebraucht werden. Umso wichtiger ist sicherlich der Freiburger Beitrag im internationalen und besonders außereuropäischen Rahmen, wenn man bedenkt, in welcher Dynamik sich andere Staaten entwickeln und der Bedarf an städtischen Erweiterungen wächst. Hier können Riesefeld und Vauban wichtige Anregungen und Impulse vermitteln.

Literatur:

- Arbeitsgemeinschaft Freiburger Stadtbild e. V. (Hrsg.): Freiburg und seine Stadtteile Promo: Freiburg 2007.
- Billinger, Hans: Freiburg – Vauban-Gelände. In: Lennard u. a. (Ed.): Making cities livable, Kapitel 54, S. 327–330.
- Böhme, Rolf/Ungern-Sternberg, Sven von/Lennard, Suzanne H. Crowhurst (Ed.): Making cities livable: new urban neighborhoods. Neue Stadtteile für urbanes Leben. Tagungsband der 17. Internationalen Konferenz Making Cities Livable. Freiburg, 1995.
- Die Freiburger Erklärung über neue Stadtteile. In: Lennard u. a. (Ed.): Making cities livable, Kapitel 68, S. 407–410.
- Humpert, Klaus (Hrsg.): Stadterweiterung: Freiburg – Riesefeld. Modell für eine wachsende Stadt. Stuttgart: AV-Edition, 1997.
- Lennard, Suzanne H. Crowhurst/Ungern-Sternberg, Sven von/Lennard, Henry L. (Editors): Making cities livable: Wege zur menschlichen Stadt. Carmel, CA (USA): Gondolier Press, 1997.
- Leitschuh-Fecht, Heike: Lust auf Stadt. Ideen und Konzepte für urbane Mobilität. Bern: Haupt 2002.
- Selle, Klaus (Hrsg.): Siedlungen bauen, Quartiere

entwickeln. Beispiele aus der Praxis. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur 2000.

- Siegl, Klaus und Peter Kaiser: Wo Freiburg weiter wächst. Stadt Freiburg i. Br., Baudezernat 2002.
- Siegl, Klaus: Riesefeld – Ein junger Stadtteil im Westen. In: Freiburg und seine Stadtteile. Freiburg: Promo 2007.
- Ungern-Sternberg, Sven von: Stadtentwicklung Freiburgs in den 90er Jahren. Freiburger Almanach 1992, S. 13–28.
- Ungern-Sternberg, Sven von: Freiburg-Riesefeld. In: Lennard u. a. (Ed.): Making cities livable, Kapitel 47, S. 268–289.
- Ungern-Sternberg, Sven von: Zehn Leitlinien für die Planung und Entwicklung eines neuen Stadtteils. In: Lennard u. a. (Ed.): Making cities livable, Kapitel 43, S. 237–243.
- Ungern-Sternberg, Sven von/Jeschek, Volker: Von der Kaserne zur Gartenstadt Vauban. In: Lennard u. a. (Ed.): Making cities livable, Kapitel 53, S. 322–326.
- Ungern-Sternberg, Sven von: Die Sicherung der städtebaulichen Qualität beim neuen Stadtteil Riesefeld. In: Bauen + Wirtschaft: Architektur der Region im Spiegel/Freiburg, Wirtschafts- und Verlagsgesellschaft Worms 1997.
- Veith, Roland und Thomas Fabian: Das Vauban-Viertel – Eine städtebauliche Herausforderung. In: Freiburg und seine Stadtteile. Freiburg: Promo 2007.
- Wagner, Gerhard und Doris Lorenz (Red.): Schadstoffminderung im Städtebau. Modellvorhaben Neubausiedlung Riesefeld der Stadt Freiburg i. Br. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 1998.



Anschrift des Autors:
Dr. Sven von Ungern-Sternberg
Haus Badische Heimat
Hansjakobstraße 12
79117 Freiburg