

Die Freiburger Qualitätsformel: Stadtqualität + Mobilität = Lebensqualität

R.-M. Kretschmer^a

^a Freiburger Verkehrs AG
Besançonallee 99, 79111 Freiburg, Deutschland

Kurzfassung: Mobilitätsplanung in Städten und stadtnahen Regionen trägt ganz wesentlich zur Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität bei. Dem öffentlichen Personennahverkehr kommt dabei große Bedeutung zu. Wo Kommunen im Autoverkehr zu ersticken drohen, da führt sich die automobilen Mobilität im Stau selbst ad absurdum.

Am Beispiel der Stadt Freiburg wird gezeigt, wie im ausgewogenen Kräftespiel zwischen Stadt- und Verkehrsplanung ein Mobilitätsmix erreicht werden kann, der für jedermann eine stadtverträglich organisierte Mobilität uneingeschränkt ermöglicht.

Anhand von Fallbeispielen wird gezeigt, wie sich der Modal Split durch eine angebotsorientierte Planung zugunsten des „Umweltverbundes“ – insbesondere des ÖPNV als dynamische Infrastruktur der Stadt - entwickelt.

Schlüsselworte: Mobilitätsplanung; Angebotsorientierung; Stadtqualität; Spannungsfeld: Stadt- und Verkehrsplanung

1. Einführung:

Die Freiburger Qualitätsformel klingt einfach und überzeugend. Dahinter steckt jedoch ein jahrzehntelanger Prozess, ausgehend von Freiburgs Stadtstruktur, ein gesellschaftspolitischer Prozess der seinen Ursprung hat in der ständigen Auseinandersetzung zwischen Stadtplanung und Verkehrsplanung über den richtigen Weg zur Stadtqualität. Die Diskussionen darüber werden hineingetragen in die Bürgerschaft und in den Gemeinderat, durch dessen Entscheidungen sich die Freiburger Stadt- und Verkehrspolitik manifestiert.

Ich möchte Ihnen die Freiburger Verkehrspolitik erläutern und den ÖPNV beschreiben, dem eine zentrale Rolle zukommt.

Anhand dreier konkreter Beispiele werde ich

- die Konfliktlinien zwischen stadt- und Verkehrsplanung aufzeigen und die Leitbilder der Freiburger Stadtplanung an den Beispielen :
 - „Rieselfeld – Stadtteil der kurzen Wege“ und
 - „Vauban, das (fast) autofreie Wohngebiet“ verdeutlichen.

Lassen Sie uns vorab die Denkweise von Stadtplanern und Verkehrsplanern anhand von drei Thesen nachempfinden, um den „Freiburger Weg“ zur Lebensqualität im Spannungsfeld von Stadtplanung und Verkehrsplanung beschreiben zu können, aber auch die Lösungen, die wir in Freiburg gefunden haben.

2. Die drei Thesen

These 1:

Stadtplaner neigen dazu, Verkehr als Randthema aufzufassen. Sie begreifen die Stadt mehr als Mikrokosmos, in dem **Verkehr lediglich dienende Funktion hat.**

Der Stadtplanung geht es um **Stadtgestaltung, Stadtentwicklung** und **Stadtkultur** und natürlich auch – das haben die Erfahrungen aus der Entwicklung der Trabantenstädte in den 60er Jahren mehr als deutlich gemacht - um **soziale Strukturen.**

These 2:

Die Aussage „Verkehr hat dienende Funktion“ versetzt dem Verkehrsplaner einen Stich ins Herz. Der Verkehrsplaner versteht sich als jener, der dem **Gesellschaftsentwurf der Moderne**, der da lautet „**Freiheit und Individualität**“, Ausdruck verleiht.

Mit Hilfe der heutigen technischen Möglichkeiten sind es die Verkehrsplaner, die die engen räumlichen Fesseln sprengen, welche die Natur dem Menschen vorgegeben hat.

Räume werden überbrückbar; Räume werden weiträumig verbunden. Der ADAC-Slogan aus dem Jahr 1973

„Freie Fahrt für freie Bürger“

ist Ausdruck dieses Lebensgefühls – in extremer Form.

Richtig ist, dass Mobilität heute als ein Teil der Lebensqualität wahrgenommen wird.

Mobilität verbindet:

- **Freizeit**, die in unserer Gesellschaft in immer größerem Maße zur Verfügung steht
- Mit **Arbeit**, die in einer arbeitsteiligen Gesellschaft ihrerseits inzwischen räumlich verteilt ist,
- Mit **Bildung**, in einer Spannweite von der Volkshochschule bis zu Verkehrswissenschaftlichen Tagen
- Mit **Versorgung**, das ist der Einkaufsbummel in der Freiburger Innenstadt,
- Mit **Wohnen**, am liebsten „im Grünen“,
- Mit **Kultur**, zum Beispiel Theater, als zentrale Funktion der Stadt.

Dafür erhält der Mensch mehr **Lebensraum**, und auch das ist **Lebensqualität**.

Dank der Möglichkeiten des modernen Verkehrs sind die Basisfunktionen des gesellschaftlichen Lebens der Kleinräumigkeit entzogen.

These 3:

In der Auseinandersetzung zwischen Stadtplanung und Verkehrsplanung entsteht im steten Ringen um den richtigen sozialen Entwurf unserer Gesellschaft das Spannungsfeld:

Räumliche Enge gegen Freizügigkeit
Solidarität contra Egoismus
Commune versus Individualität

Ziel, in dem anzustrebenden Ausgleich dieser Spannungen, ist ein auf breiter Basis getragener **Politikentwurf** für eine **lebenswerte Gesellschaft**; ein **Politikentwurf**, der im Spannungsverhältnis zwischen „**Stadtqualität**“ und „**Mobilität**“ letzten Endes zu der „**Lebensqualität**“ führt, die die Akzeptanz der Bürgerschaft hat!

Welche Antworten gibt Freiburg in diesem Spannungsdreieck. Welche stadtplanerische und verkehrspolitische Konzeption führt dazu, dass Freiburg als „die Wohlfühlstadt Nr. 1 in Deutschland“ wahrgenommen wird?

3. Rahmen der Stadt- und Verkehrsplanung in Freiburg

Freiburg steht in seiner Struktur in der Tradition der Kultur europäischer Städte. Nach der Kriegszerstörung im November 1944 war auch bei uns die Stunde Null. Die Stadtplanung hat beim Wiederaufbau bewusst der „autogerechten Stadt“ eine Absage erteilt, um der tradierten mittelalterlichen Stadtstruktur beim Wiederaufbau den Vorzug zu geben.

Stadtgestaltung mit engen Gassen und Straßen, die auf kleinen und großen Plätzen münden, der **Markt** auf dem **Münsterplatz**, der Kulturbereich rund um die **Museen**, das **Verwaltungszentrum** um das **Rathaus** herum und das lebendige **Universitätsviertel** fördern die Kommunikation unter den Bürgern, beleben die Kontakte und sind so die **Leitbilder der Stadtqualität**, für die der Name Freiburg steht.

4. Verkehrspolitik der Stadt Freiburg

Mobilität in einer mittelalterlichen Stadtstruktur lässt sich nur mit **intelligenten Verkehrssystemen** sicherstellen, Verkehrssysteme, die geringen Platzbedarf, hohe Leistungsfähigkeit und gute Integrierbarkeit in das Stadtbild beinhalten; mit einem Wort: Es bedarf in hohem Maße des ÖPNV, der als „**dynamische Infrastruktur der Stadt**“ die Mobilitätsbedürfnisse umfassend erfüllen muss.

Der ÖPNV braucht Rahmenbedingungen, unter denen er als vollwertige Alternative zum Individualverkehr vom Bürger akzeptiert wird.

Wir müssen also definieren, welche Eigenschaften der ÖPNV aufweisen muss, um als qualitätsvolle Alternative wahrgenommen zu werden.

Dazu zählt die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV, also:

- Bedienungshäufigkeit (Takt)
- Erschließungsdichte
- Beförderungsgeschwindigkeit
- Erreichbarkeit der Innenstadt nach dem Grundsatz: Wir bringen Sie ins Herz der Stadt“

Diese Qualität ist innerhalb eines Kostenrahmens zu erreichen, so dass der ÖPNV im intermodalen Wettbewerb mit dem Auto wettbewerbsfähig ist.

Die passenden Rahmenbedingungen müssen vom Gemeinderat beschlossen und durchgesetzt werden. Die hierfür notwendigen „Stellschrauben“, die der Gemeinderat zur Verfügung hat, liegen im **Investitionsbereich** der Infrastruktur und im **konsumtiven Bereich** der Tarife und Gebühren.

5. Der ÖPNV in Freiburg

Die **Freiburger Verkehrs AG** hat dazu passende Tarif- und Betriebskonzepte entwickelt. Diese sind gekennzeichnet im Bereich „Betrieb“:

Betrieb:

- Durch reinen **Straßenbahnbetrieb** (< 25 km/h) in den vom Autoverkehr befreiten **Altstadtquartieren**; Gleichzeitig ist der ÖPNV im Herzen der Stadt verfügbar,
- **Außerhalb der Innenstadt durch Stadtbahnbetrieb** zur schnellen Verbindung der Stadtteile mit der Innenstadt auf besonderem Bahnkörper unter voller **LSA- Bevorrechtigung**,
- Weiteres Kennzeichen ist die Berücksichtigung spezifischer **städtebaulicher Besonderheiten** in den Stadtteilen bei der **Integration** der Stadtbahn,
- Ferner die **Stadtbahn**. Sie bildet das Rückgrat des ÖPNV, der Bus hat in diesem System Zubringerfunktionen aus der Fläche
- Und letztlich das **Niederflursystem**, abgestimmt auf Fahrzeug und Bahnsteig zum technischen Abbau der Zugangshemmnisse zum ÖPNV.

Tarif:

- Ebenfalls zum Abbau von Hemmschwellen ist das Tarifsystem „**Umweltschutzkarte**“ gedacht. Schon der Name des äußerst preiswerten und einfach zu verstehenden Einheitstarifs sagt den Bürgern, worum es geht; Der Name ist tatsächlich Programm!

6. Verkehrspolitischer Erfolg

Tarif und Betrieb der VAG signalisieren allseits die hohe zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV in Freiburg und haben die Fahrgastzahlen von 28 Millionen im Jahr 1983 innerhalb von 10 Jahren auf 65 Millionen empor schnellen lassen.

Heute befördert die Freiburger Verkehrs AG in einer Stadt mit 205.000 Einwohnern im Schnitt **186.000 Personen pro Tag!** Das heißt: nahezu jeder Freiburger benutzt einmal am Tag die VAG!

Betrachtet man den **Modal Split** in seiner klassischen Definition, so ergibt sich ein Verhältnis von 60 Prozent zu 40 Prozent zwischen Auto und ÖPNV.

Im Innenstadtbereich kehrt sich dieses Verhältnis sogar um: der ÖPNV hat hier einen Anteil von mehr als 60 Prozent!

Kaum anderswo in **Städten vergleichbarer Größe** werden Busse und Bahnen derart stark frequentiert. Der Kfz-Verkehr hingegen stagniert bei rund 232.000 Fahrten täglich im Binnenverkehr auf dem Niveau von 1976, obwohl die Stadt seitdem um rund 30.000 Einwohner gewachsen ist!

Die **umweltorientierte Mobilität** hat die **Stadtqualität** in Freiburg bewahrt und die **Lebensqualität** enorm verbessert. Die Bürger sind mit „ihrer VAG“ in hohem Maße zufrieden. Der Wirtschaftsstandort Freiburg wird insbesondere von der Dienstleistungsbranche stark nachgefragt. Ein entscheidender Faktor dafür ist das sehr gute ÖPNV-Angebot.

Der Einzelhandel hat wider eigener Erwartung von der Verkehrspolitik der Stadt erheblich profitiert. Die KFZ-freie Innenstadt erlaubt ein ungestörtes Einkaufsvergnügen.

Die Mobilität ist über den ÖPNV gesichert.

Die politischen Ziele einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität wurden mit dem Freiburger ÖPNV-Modell vollständig erreicht. Bleibt die Frage, ob ein solch hochwertiger ÖPNV auch bezahlbar ist.

7. Wirtschaftlicher Erfolg der VAG

Die VAG wies 1982 ein Defizit von 9,2 Mio. Euro aus. Tendenz steigend, Fahrgastzahlen sinkend. Die Verdreifachung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen, initiiert durch die Umweltschutzkarte, machte in den Bereichen Streckenbau, Haltestellen, Fahrzeuge, Werkstätten und Betriebssteuerung Investitionen in erheblichem Umfang notwendig. Um diese Entwicklung beherrschen zu können, wurde die VAG **modernisiert**

- Die in den zum Einsatz kommenden neuen Technologien enthaltenen Rationalisierungspotenziale wurden umfänglich genutzt.

Und die VAG wurde **restrukturiert**:

- Die Aufgaben konnten nur mit einer modernen Organisation gelöst werden und
- will man erfolgreich sein, muss die Einstellung der Mitarbeiter stimmen. **Kundenorientierung und Service** dürfen nicht nur als Worte im Leitbild stehen, sie müssen gelebt werden.

Der Kostendeckungsgrad wurde von etwa 60 % (1983, Tendenz fallend) auf heute über 80 % entwickelt. Die Kostenunterdeckung ist mit durchschnittlich 11,7 Mio. Euro/J. inflationsbereinigt niedriger, als 1982 vor Einführung der Umweltschutzkarte.

„**Tarifergiebigkeit x Fahrgastzahl**“

Im Multiplikationsraum mit den Parametern

- Stadtfläche, Einwohnerzahl,
- ÖPNV-Angebot, -qualität, -marketing;

ist die Wirtschaftlichkeit zu optimieren.

Bei hoher Tarifergiebigkeit und daraus folgend geringer Fahrgastzahl lassen sich gute Wirtschaftsergebnisse erzielen. Diese betriebswirtschaftliche Denkweise birgt jedoch die Gefahr, dass sich der ÖV zu einem Nischenprodukt entwickelt. Der Nutzen für eine Stadt ist deutlich höher, wenn der betriebswirtschaftliche Arbeitspunkt „geringe Tarifergiebigkeit, hohe Fahrgastzahl“ bei gleich gutem Wirtschaftsergebnis angesteuert wird. Diesen Weg ist Freiburg erfolgreich gegangen.

Für ihr ÖPNV-Konzept erhielten Stadt und Verkehrs AG 1995 den ersten **Europäischen Nahverkehrspreis** und im selben Jahr wurde Freiburg – nicht zuletzt auch dank seiner Mobilitätspolitik - vom internationalen Gremium „Making Cities Livable“ als „**Lebenswerte Stadt**“ ausgezeichnet.

8. Drei Beispiele - Stadtentwicklung durch ÖPNV: **Innenstadterweiterung – Rieselfeld - Vauban**

Kommen wir nun zu den versprochenen drei Beispielen, die die Verkehrspolitik, die Denkweise und den Entwicklungsprozess verdeutlichen sollen:

Beispiel 1: Innenstadterweiterung

Ist die Innenstadterweiterung bis in die 90er Jahre hinein für Sie mehr wahrnehmbar als der **Freiburger Weg zur Stadtqualität – gemeinsam getragen** von Stadt- und Verkehrsplanung – so machten die Konfliktlinien zwischen beiden Fakultäten bei der Planung der Innenstadterweiterung bundesweit Schlagzeilen und führten letztlich zu einem Bürgerentscheid im Jahr 1999.

Worum ging es?

Die Stadtplanung sieht bereits seit etwa 1995 vor, die vier Quadranten der Innenstadt - Münster, Rathaus, Museen, Universität“ - um die Sektoren „Hauptbahnhof“ und „Konzerthaus“ nach Westen zu erweitern; nach Westen, um der Entwicklung der Gesamtstadt, die aus topographischen Gründen ebenfalls nach Westen stattgefunden hat, Rechnung zu tragen.

Dazu muss der Autoverkehr vom westlichen Innenstadtring – dem Rotteck-/Werderring – auf die Bismarckallee, als neuen Westring, verlagert werden.

Die weitere Nutzung des Werder-/Rotteckrings, seine Gestaltung sowie Zeitpunkt und Bedeutung dieser Planumsetzung wurden zum Streitpunkt zwischen

- Stadtplanung – Verkehrsplanung
- Fraktionen im Gemeinderat
- Interessenverbänden
- Letztendlich der Bürgerschaft.

Die Diskussion lief jedoch keineswegs in diesen klaren Grenzen sondern im wahrsten Sinne des Wortes **über alle Fraktionen** hinweg.

Die Rahmenfragestellung lautete:

Soll die Stadtbahn Haslach über den – auch durch den ÖPNV stark belasteten – Bertoldsbrunnen geführt werden (Variante A) oder soll der Stadtteil Haslach über den Werder-/Rotteckring an die Innenstadt angebunden werden (Variante B)?

Der Grundkonflikt lässt sich vereinfacht so beschreiben:

Soll der Werder-/Rotteckring von jeglichem Verkehr so grundsätzlich freigehalten werden, dass eine kulturelle Nutzung umfassend möglich wird; sozusagen ein sozio-kulturelles Biotop entsteht,

oder

Wird die Innenstadterweiterung über die Stadtbahnerschließung auf dem Werder-/Rotteckring entwickelt – entsprechend dem Freiburger Selbstverständnis für stadtgerechte Mobilität - und wird somit von allen Bürgern frequentiert.

Hinter diesem Grundkonflikt verbergen sich jede Menge verschiedenartige Interessen und Fragestellungen:

Zum Beispiel:

- Trennt die Stadtbahn oder verbindet sie? – eine für Freiburg zugegebenermaßen ungewöhnliche Fragestellung.

Dann:

- Ist die Innenstadterweiterung überhaupt wirtschaftlich verträglich?

Ferner:

- Ist der Zeitpunkt für die Innenstadterweiterung der Richtige?

Oder – freilich nicht ganz ernst gemeint aber durchaus als Diskussionspunkt in einer Linienführungsdebatte aufgetaucht:

- Werden Bürger eines Stadtteils diskriminiert, wenn sie nicht wie die der anderen Stadtteile über den zentralen Punkt „Bertoldsbrunnen“ die Innenstadt erreichen?

Und schließlich:

- Ist die Verlagerung des Autoverkehrs vom Werder-/Rotteckring auf die Bismarckallee überhaupt richtig, oder führt das zur Verödung der Innenstadt?

Ergebnis dieser Auseinandersetzung ist eine „typisch badische“ Lösung:

1. Die Stadtbahn Haslach wird über den Bertoldsbrunnen geführt (Variante A)
2. Die Innenstadterweiterung wird um 10 Jahre in die Zukunft verschoben
3. **Aber**, die Erweiterung der Innenstadt über die ÖPNV-Erschließung wird bejaht, indem der Stadtteil Vauban über den Werder-/Rotteckring an die Innenstadt angeschlossen werden wird (Variante B)

Das heißt aber auch:

Der Freiburger Weg mit seiner Grundsatzorientierung im Spannungsdreieck „Stadtqualität“, „Mobilität“, „Lebensqualität“ hat weiter Bestand und wird fortgeführt!

Diese städtebauliche und verkehrsmäßig **ÖPNV- orientierte Philosophie** wird ausgehend von der Innenstadt – wie die Wachstumsringe bei Bäumen – auf die Gesamtstadt und damit die restlichen Stadtteile übertragen.

An den beiden Stadtteilen Rieselfeld – als einen völlig neuem Entwurf – und Vauban – aus der Konversionsfläche eines Kasernenareals entstanden – wird dies deutlich:

Beispiel 2: Rieselfeld – Stadtteil der kurzen Wege

Um dem latenten Wohnungsmangel Einhalt zu gebieten, entschloss sich der Freiburger Gemeinderat in den frühen 90er Jahren dazu, auf etwa 75 Hektar des 320 Hektar umfassenden **Rieselfeldes** einen neuen Stadtteil für 12.000 Einwohner zu bauen. Im gleichen Zuge wurde der Rest des ökologisch wertvollen Gebiets unter Naturschutz gestellt.

Ziel der Stadt ist es, hier einen unter **sozialpolitischen und ökologischen** Gesichtspunkten **vorbildlichen** Stadtteil entstehen zu lassen. Die ehemals komplett im Besitz der Stadt befindlichen Flächen wurden „durch den goldenen Stab der Planung“ in ihrem Wert erhöht und danach in kleinen Parzellen an private und institutionelle Investoren verkauft. Aus den Verkaufserlösen wird die komplette

Infrastruktur finanziert. Das reicht von der Energie- und Wasserversorgung, über den Bau von Kindergärten und Schulen bis hin zum Bau der Stadtbahntrasse.

Das Thema „**Mobilität**“ war zentraler Punkt in den Planungen: Die Durchmischung von Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und auch Bildungseinrichtungen soll durch die räumliche Verschmelzung den Kfz-Verkehr mit seinen Problemen weitgehend erübrigen.

Die Stadtbahn stand von Anfang an im Mittelpunkt der Planung. Sie bildet die zentrale – diagonal durch das Gebiet laufende - Verkehrsachse im Quartier. Keine Wohnung ist mehr als 400 Meter von der nächsten Haltestelle entfernt. Die Stadtbahn trägt mit ihrer Effizienz zur inneren Erschließung stadtteilverträglich bei und verbindet das Rieselfeld Raum überwindend mit der Innenstadt und den übrigen Stadtteilen.

Die Eröffnung der Stadtbahn ins Rieselfeld am 13. September 1997 dokumentiert das Zusammenspiel von politischem Willen und kommunalem Verkehrsbetrieb: Damals lebten im Rieselfeld gerade 800 Bürger. Unter rein ökonomischen Gesichtspunkten sind das zu wenig, für einen – teuren – Stadtbahnanschluss im 15-Minuten-Takt. Doch die politisch gewünschte Qualität „Stadtbahn von Anfang an“ ist richtig! Ziel ist es, dass die Bewohner des neuen Stadtteils wegen des hervorragenden ÖPNV-Anschlusses von vorne herein auf die Anschaffung des Zweit- oder Drittwagens in der Familie verzichten. Die frühzeitige Eröffnung dieser Linie kann auch als Akt vorausschauende Kundenbindung und –gewinnung für die VAG verstanden werden.

Beispiel 3: Vauban – autofreies Wohnen

Der Stadtteil Vauban hat eine spezielle **Historie**:

Er wird auf der Konversionsfläche der ehemaligen Vauban- Kasernen der französischen Streitkräfte entwickelt.

Und: Der Stadtteil Vauban hat einen speziellen **Planungsansatz**:

Nicht allein die Planer legen den Entwurf fest – und der Bürger entscheidet durch seine Wohnsitzwahl, ob der Entwurf ihm zusagt oder nicht – so ist noch das Rieselfeld entstanden –

sondern

der Planungsentwurf wird durch weitreichende und umfassende Bürgerbeteiligung weiterentwickelt zu der **Lebensform**, die die Akzeptanz der Bewohner hat.

Rund 300 Anwohner sind in den Planungsbeirat „Forum Vauban“ eingebunden. Der Stadtteil Vauban wurde 1996 bei der Habitat II- Konferenz in Istanbul ausgezeichnet als Projekt der „**German best practice**“. Im vergangenen Jahr wurde „Vauban“ von den Vereinten Nationen als eines von weltweit 40 Projekten mit dem „**Weltsiedlungspreis**“ ausgezeichnet.

Verkehr, Energie, Gesellschaftsformen waren die beherrschenden Themen in mehr als 50 Workshops, die mit den Bewohnern zur Quartiersentwicklung seit 1995 durchgeführt worden sind.

Zum Thema „Verkehr“ wurde folgendes Modell vereinbart:

- Weitgehend **autofreier Stadtteil** mit vielen Begegnungsräumen. Die verbliebenen Kraftfahrzeuge können nur in den Quartiersgaragen am Rand des Stadtteils abgestellt werden. Alle übrigen Straßen sind verkehrsberuhigt.
- Das Verkehrskonzept fördert "**Wohnen ohne eigenes Auto**" und beinhaltet alternative Mobilitätsangebote wie Car-Sharing, vor allem aber eine gute Erschließung und Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Das Vaubangebiet mit projektierten 5.000 Einwohnern wird durch die Stadtbahn erschlossen und angebunden. Noch in diesem Jahr beginnt die VAG mit dem Bau der Strecke. Hierfür ist in den Planungen in der zentralen „Vauban- Allee“ die Trasse freigehalten. Diese Linie wird auf die gerade im Bau befindliche Stadtbahn Haslach aufsetzen und voraussichtlich Ende 2006 eröffnet werden.

Sie erkennen den Freiburger Weg:

- Mobilität als Ausdruck von Lebensqualität: Ja
- Aber dann muss es eine stadt- und stadtteilverträgliche Mobilität mit starker ÖPNV-Orientierung sein!

9. Schlussbemerkung und Zusammenfassung

Der durchaus fruchtbare Konflikt zwischen Stadtplanung und Verkehrsplanung, um das Ringen um den besten Weg zu der Lebensqualität, die die Bürgerakzeptanz hat, hat Freiburg zur Wohlfühlstadt Nr. 1 in Deutschland gemacht.

Die Erkenntnis „Mobilitätspolitik ist Stadtentwicklungspolitik“, erlaubt es keiner Stadt, die ihren Bürgern ein lebenswertes Umfeld bieten will, **nur** auf das Auto zu setzen.

Was gefragt ist, ist eine stadtverträgliche Mobilität. In Freiburg wurde dies vielleicht etwas früher erkannt und konsequenter umgesetzt, als anderswo. Und wenn diese Erkenntnis über alle ideologischen Grenzen in Gemeinderat und Stadtverwaltung hinweg kontinuierlich über einen langen Zeitraum konsensfähig ist, dann ist dies nicht nur eine hervorragende Voraussetzung für die Arbeit eines Verkehrsbetriebes wie der VAG; es ist dann auch der richtige Weg zu einer attraktiven, lebenswerten und liebenswerten Stadt.