

# Mobilitätsmanagement auf Stadtteilebene: Der Einfluss autoarmer Verkehrskonzepte auf das Mobilitätsverhalten

C. Nobis<sup>a,1</sup>

<sup>a</sup> DLR, Institut für Verkehrsforschung  
Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin, Deutschland

**Kurzfassung:** Das Quartier Vauban in Freiburg ist eines der ersten autoreduzierten Stadtteile in Deutschland. Grundsätzlich dürfen sowohl autofreie als auch autobesitzende Haushalte nach Vauban ziehen. Im größten Teil des Gebietes ist das Errichten von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück jedoch nicht erlaubt. Geparkt wird am Rand in Sammelgaragen, autofreie Haushalte sind von der Pflicht, einen Stellplatz nachzuweisen, befreit. Fast 50% der Haushalte im sogenannten stellplatzfreien Gebiet haben kein Auto. Im Rahmen einer Stadtteilbefragung konnten die Auswirkungen des speziellen Verkehrskonzeptes auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner nachgewiesen werden. Ein Großteil der Bewohner hat den Pkw erst mit Einzug in Vauban abgeschafft. Der Umweltverbund spielt für die Mobilität der autofreien Bewohner eine herausragende Rolle. Durch die deutlich reduzierte Kraftfahrzeugdichte konnte eine von den Bewohnern geschätzte hohe Lebensqualität erreicht werden.

**Schlagworte:** autofreies Wohnen; Mobilitätsverhalten; Car-Sharing; Mobilitätsmanagement; nachhaltige Stadtentwicklung; städtische Verkehrsplanung

---

<sup>1</sup>E-mail: [claudia.nobis@dlr.de](mailto:claudia.nobis@dlr.de), URL: <http://ivf.dlr.de>

## **1 Einleitung**

Die Idee autofreier Wohnprojekte wird seit Anfang der 90er Jahre diskutiert. Nach z.T. langen Planungs- und Umsetzungsphasen – bedingt z.B. durch ungeklärte juristische Fragen oder Bedenken hinsichtlich der Vermarktungsfähigkeit bei Politikern und Investoren – sind die ersten Projekte inzwischen realisiert. Eines dieser Projekte ist das im Stadtteil Vauban in Freiburg umgesetzte Verkehrskonzept. Im vorliegenden Beitrag werden die Ergebnisse einer dort durchgeführten Bewohnerbefragung vorgestellt. Ziel der Befragung war es, die Auswirkungen des Verkehrskonzeptes auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner zu analysieren.<sup>1</sup>

## **2 Der Stadtteil Vauban und sein Verkehrskonzept**

Das ehemalige Kasernengelände Vauban im Süden von Freiburg bot nach dem Abzug des französischen Militärs im Jahr 1992 ein einmaliges Areal für die städtische Innenentwicklung. In nur drei Kilometer Entfernung zum Stadtzentrum sollen bis zum Jahr 2006 rund 2.000 Wohneinheiten für 5.000 Menschen entstehen. Mit den Neubauaktivitäten wurde im Jahr 1998 begonnen. Zwei von insgesamt drei Bauabschnitten sind inzwischen mehr oder weniger fertiggestellt und bewohnt.

Der Stadtplanungsprozess war durch eine weitreichende Berücksichtigung von sozialen und ökologischen Standards geprägt. Auf diese Weise konnte u.a. ein autoreduziertes Verkehrskonzept verwirklicht werden. Die Besonderheit des Verkehrskonzeptes Vauban ergibt sich aus der Kombination der normalerweise getrennt vorkommenden Wohnformen „stellplatzfreies“ und „autofreies“ Wohnen. Um den motorisierten Individualverkehr aus dem Wohngebiet herauszuhalten, ist das Errichten von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück in weiten Teilen des Vauban-Geländes nicht erlaubt. Vorhandene Pkw werden am Rand des Quartiers in Sammelgaragen geparkt (stellplatzfreies Wohnen). Haushalte, die keinen eigenen Pkw haben, sind von der Pflicht, einen Stellplatz nachzuweisen, befreit (autofreies Wohnen). Im Gegensatz zu rein autofreien Konzepten entsteht in Vauban keine kleine autofreie Enklave, das Verkehrskonzept wirkt sich vielmehr auf den gesamten Stadtteil aus. Fast 50% der Haushalte im sogenannten stellplatzfreien Gebiet haben kein Auto.

---

<sup>1</sup> Die Befragung war Teil eines von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt geförderten Projektes. Projektpartner waren das Forum Vauban e.V. (Träger der Bürgerbeteiligung und der Quartiersarbeit in Vauban) und das Öko-Institut Freiburg.

### 3 Evaluation des Verkehrskonzeptes Vauban

Das Verkehrskonzept des Stadtteils Vauban wurde über eine schriftliche Bewohnerbefragung, die im Mai 2002 stattgefunden hat, evaluiert. In die Auswertung sind 247 Haushalts- und 438 Personenfragebögen eingegangen. Die Haushaltsfragebögen enthalten Angaben zu 774 Personen im Stadtteil. Mangels Daten zur exakten Haushaltszahl in Vauban kann lediglich für den Personenfragebogen eine Rücklaufquote ermittelt werden. Diese liegt bezogen auf alle erwachsenen Personen im Stadtteil – die Studentensiedlung ausgenommen – bei 32%.

Neben dem im vorherigen Kapitel vorgestellten stellplatzfreien Gebiet gibt es auch einen kleinen Bereich, bei dem konventionelles Parken auf dem eigenen Grundstück erlaubt ist. Die meisten der nachfolgend dargestellten Ergebnisse beziehen sich ausschließlich auf die Befragten, die im stellplatzfreien Gebiet, also dem großen Teil des Geländes wohnen, bei dem Parken auf dem eigenen Grundstück nicht erlaubt ist. Dies trifft auf 332 der Befragten zu (Basis: Personenfragebogen). Es wird jeweils darauf hingewiesen, für welche Gruppe die genannten Prozentangaben gelten und auf welche Datengrundlage (Haushalts-/ Personenfragebogen) sie ermittelt wurden.

#### 3.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln sowie mit Karten für den öffentlichen Personennah- und -fernverkehr lässt die hohe Bedeutung des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Fuß, Rad und Car-Sharing) für die Mobilität der Bewohner in Vauban erkennen. Dabei sind vor allem zwei Werte besonders auffällig: Dies ist zum einen die hohe Zahl der BahnCard-Besitzer<sup>2</sup> und zum anderen der ausgesprochen hohe Anteil der Personen im Stadtteil, die Mitglied bei Car-Sharing sind.

Nach den Werten des Deutschen Mobilitätspanels<sup>3</sup> besitzt jede 10. Person eine BahnCard. Die Angabe ist repräsentativ für die deutschsprachige Wohnbevölkerung der Bundesrepublik ab einem Alter von 10 Jahren. Unter Berücksichtigung aller im Haushaltsfragebogen angegebenen Personen ab 10 Jahren (sowohl des stellplatzfreien als auch des konventionellen Gebietes; n = 532) beträgt der Anteil der BahnCard-Besitzer 58%. Damit verfügt mehr als jede zweite Person über eine BahnCard. Die anders geartete Altersstruktur in Vauban hat einen relativ geringen Einfluss auf dieses Ergebnis<sup>4</sup>, da der BahnCard-Besitz in Vauban in allen Altersgruppen um ein Vielfaches höher ausfällt.

---

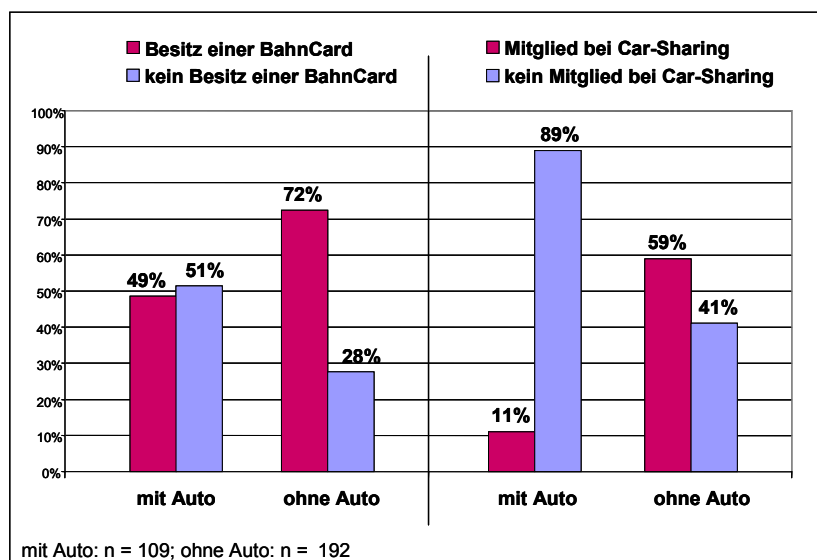
<sup>2</sup> Zum Zeitpunkt der Erhebung gab es lediglich ein BahnCard-System, das unabhängig vom Zeitpunkt des Fahrkartenerwerbs eine Ermäßigung von 50% auf alle Zugfahrkarten vorsah.

<sup>3</sup> Das Deutsche Mobilitätspanel ist eine jährlich vom Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe zusammen mit Infratest durchgeführte Untersuchung zum Mobilitätsverhalten. Die oben genannten Werte basieren auf der Panelerhebung von 2001 mit einer Stichprobengröße von 2009 Personen.

<sup>4</sup> Der Stadtteil Vauban ist im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt und zur Stadt Freiburg durch ein niedrigeres Durchschnittsalter, einen deutlich höheren Anteil an Mehrpersonenhaushalten und einen sehr

Ein ähnliches Phänomen ergibt sich in bezug auf Car-Sharing. In 39% aller befragten Haushalte sind eine oder mehrere Personen einer Car-Sharing-Organisation angeschlossen. Auf die Ebene der einzelnen Personen heruntergebrochen bedeutet dies: 33% aller im Haushaltsfragebogen angegebenen Personen ab 18 Jahren sind Car-Sharing-Mitglied. Angesichts der Tatsache, dass zum Zeitpunkt der Befragung bundesweit lediglich rund 55.000 Personen [1] einer Car-Sharing-Organisation angehört haben, stellt eine solche Häufung in einem Stadtteil die absolute Ausnahme dar.

Eine Differenzierung der Ergebnisse nach dem Besitz oder Nicht-Besitz eines Pkw macht deutlich, dass beide Auffälligkeiten bei den autofreien Haushalten sehr viel stärker ausgeprägt sind als bei den Haushalten mit Pkw. 11% der Personen, die im stellplatzfreien Gebiet wohnen und deren Haushalt über einen Pkw verfügt, sind Mitglied bei Car-Sharing. Dieser Wert ist im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt immer noch sehr hoch – lediglich 0,1% aller bundesdeutschen Führerscheinbesitzer sind Mitglied bei Car-Sharing.<sup>5</sup> Im Vergleich zu Personen, die in einem autofreien Haushalt wohnen, fällt er jedoch gering aus. Personen autofreier Haushalte im stellplatzfreien Gebiet sind signifikant häufiger Mitglied in einer Car-Sharing-Organisation. Der Anteil der Car-Sharing-Mitglieder beträgt bei dieser Gruppe 59%.



**Abbildung 1:** Anteil BahnCard-Besitzer und Car-Sharing-Mitglieder in Abhängigkeit vom Autobesitz

viel höheren Kinderanteil gekennzeichnet. V.a. die Gruppe der bis 15-jährigen und die Gruppe der 25- bis 45-jährigen sind im Vergleich überproportional oft in Vauban vertreten.

<sup>5</sup> Berechnet aus der Zahl der Personen ab 18 Jahren mit Fahrerlaubnis der Klasse 2 und 3 sowie der Zahl der Car-Sharing-Nutzer. Quelle: [1,2]

Das Konzept des stellplatz-/ autofreien Wohnens hat zwangsläufig Auswirkungen auf die Pkw-Besitzrate. In diesem Zusammenhang ist v.a. interessant, wie weit die Kraftfahrzeugdichte durch ein solches Konzept reduziert werden kann und ob der Effekt ausschließlich durch die autofreien Haushalte zustande kommt.

Auf ganz Freiburg bezogen beträgt die Kraftfahrzeugdichte 427 Pkw auf 1.000 Einwohner [4]. Innerhalb des Stadtgebietes gibt es dabei erhebliche Unterschiede. In den Außenbezirken wird die 500-er Marke überschritten. In der Kernstadt gibt es Stadtteile mit deutlich niedrigeren Werten (< 300 Pkw) [4]. Der Stadtteil Rieselfeld ist aufgrund seiner Bewohnerstruktur am ehesten mit dem Vauban-Gelände vergleichbar, da auch das Rieselfeld ein Neubaugebiet mit einem hohen Anteil an Mehrpersonenhaushalten ist und einen – wenn auch nicht ganz so hohen – Kinderanteil hat. Im Gegensatz zu Vauban ist die Entfernung zur Innenstadt höher, dafür hatte das Rieselfeld von Beginn an einen besseren Anschluss an den Öffentlichen Verkehr: Eine Straßenbahnanbindung, die in Vauban erst im Jahr 2006 fertiggestellt wird, stand bereits mit Einzug des ersten Bewohners zur Verfügung. Im Rieselfeld kommen auf 1.000 Einwohner 270 Pkw [4].

Für Vauban ergeben sich folgende Werte: Werden alle Haushalte mit und ohne Auto des stellplatzfreien und konventionellen Gebietes, die an der Befragung teilgenommen haben, in die Auswertung einbezogen, beträgt die Kraftfahrzeugdichte 150 Pkw auf 1.000 Einwohner. Bei einer ausschließlichen Betrachtung der autobesitzenden Haushalte liegt der Wert bei 240 Pkw. Obwohl bei der Berechnung des letzten Wertes im Gegensatz zum Rieselfeld gar keine autofreien Haushalte eingeflossen sind, liegt der Wert ein ganzes Stück unter dem des Rieselfeldes. Die niedrige Kraftfahrzeugdichte des Vauban-Geländes kommt damit zum größten Teil, aber nicht ausschließlich durch die autofreien Haushalte zustande. Im Ergebnis konnte durch das Verkehrskonzept in Vauban eine Halbierung der auf Stadtteilebene bisher niedrigsten Werte von +/- 300 Pkw bewirkt werden.

### **3.2 Mobilitätsverhalten**

Die Mobilität von Personen ist v.a. durch Wegezwecke gekennzeichnet, die dem Einkaufs- und Freizeitverkehr sowie dem Berufs- bzw. Ausbildungsverkehr zuzuordnen sind. Die Summe allein dieser drei Wegezwecke macht 80% aller Wege der Freiburger Einwohner aus [3]. Das Mobilitätsverhalten der Vauban-Bewohner wurde daher für die drei Bereiche Einkaufen, Freizeit und Beruf/ Ausbildung ermittelt. Abgefragt wurden jeweils der Ort und die Häufigkeit der Ausübung sowie die Verkehrsmittelwahl.

Vauban kann als regelrechte Fahrradhochburg bezeichnet werden. Im Vergleich zum Freiburger Durchschnitt legen die Vauban-Bewohner des stellplatzfreien Gebietes in allen drei Bereichen deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad zurück.<sup>6</sup> Dies gilt für die Personen, die

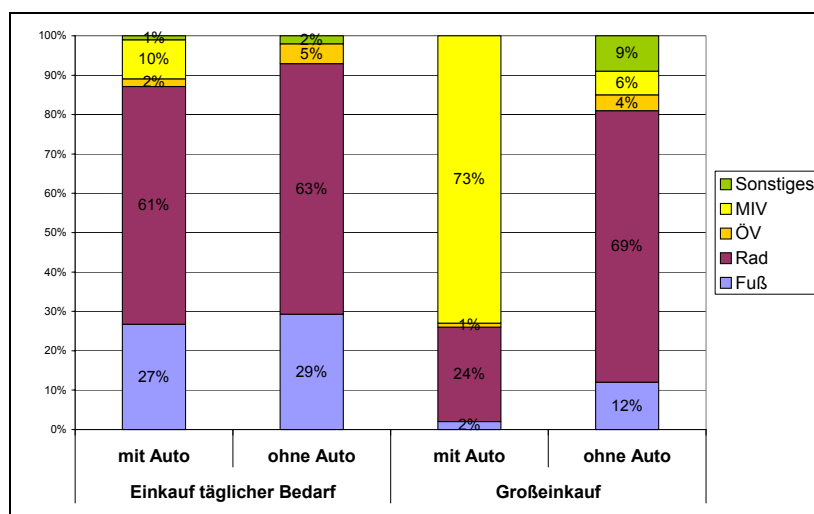
---

<sup>6</sup> Alle Prozentangaben dieses Unterkapitels beziehen sich auf die Bewohner des stellplatzfreien Gebietes.

in Haushalten mit Auto leben, und nochmals deutlich mehr für die Personen autofreier Haushalte.

Die höchste Bedeutung kommt dem Verkehrsmittel Fahrrad im Berufsverkehr zu. Bei Personen aus Haushalten mit Auto macht der Anteil des Fahrrades als Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit 61% aus, bei Personen, die in autofreien Haushalten leben, sogar 91%. Freiburgweit hat dieses Verkehrsmittel hingegen nur einen Anteil von 34% an den Wegen von und zur Arbeit.

Das Einkaufsverhalten und die damit verbundene Verkehrsmittelwahl wurde differenziert nach „Einkäufen für den täglichen Bedarf (z.B: frische Lebensmittel)“ und „Großeinkäufe“ erhoben. In bezug auf den Einkaufsort für den täglichen Bedarf gibt es so gut wie keine Unterschiede zwischen Personen aus autobesitzenden und autolosen Haushalten. Beide Gruppen bevorzugen mit 53% bzw. 54% mit Abstand am häufigsten die nahe gelegenen Einkaufsmöglichkeiten auf dem Vauban-Gelände. Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist jeweils das Fahrrad, zu einem hohen Anteil wird aber auch zu Fuß gegangen. Bezüglich des Großeinkaufes zeigen sich dagegen unterschiedliche Präferenzen. Die Autofreien erledigen auch diese Art von Einkauf bevorzugt auf dem Vauban-Gelände. Bei Personen aus Haushalten mit Auto steht dagegen der Großmarkt im Gewerbegebiet an erster Stelle, das Vauban-Gelände ist von nachrangiger Bedeutung. Infolgedessen gibt es große Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Geben drei Viertel der Personen mit Auto im Haushalt an, ihren Pkw zu nutzen, dominiert bei den Autofreien mit 69% wiederum das Fahrrad. Der Anteil des Autos beträgt bei dieser Gruppe lediglich 11% (5 Prozentpunkte der insgesamt 9% umfassenden Gruppe der sonstigen Verkehrsmittel beziehen sich auf Car-Sharing; zusammen mit 6 Prozentpunkten motorisierter Individualverkehr ergibt sich ein Gesamtanteil des Autos von 11%).



**Abbildung 2:** Verkehrsmittelnutzung beim Einkaufen – stellplatzfreie Bewohner mit und ohne Auto im Vergleich

Die Erhebung des Freizeitverkehrs erfolgte anhand von acht Freizeitaktivitäten. Aus der Häufigkeit, mit der die verschiedenen Aktivitäten (z.B. Ausflug machen, Kino/ Theater/ Konzert besuchen) ausgeübt werden, und der Verkehrsmittelnutzung konnte ein modal split errechnet werden. Dieser weist in Abhängigkeit vom Pkw-Besitz der Haushalte deutliche Unterschiede auf. Während das Freizeitverkehrsverhalten der Befragten aus autobesitzenden Haushalten große Ähnlichkeiten mit dem des „Durchschnitts-Freiburgers“ hat, unterscheidet sich der modal split der Autofreien erheblich von diesem. Im Vergleich zur Gesamtstadt Freiburg fällt bei der Gruppe der Vauban-Bewohner mit Auto lediglich der Fahrradanteil höher und der Anteil öffentlichen Verkehrsmittel geringer aus. Der Anteil des Autos entspricht mehr oder weniger dem des Freiburger Durchschnitts. Beim modal split der autofreien Vauban-Bewohnern fehlt dagegen das Segment des motorisierten Individualverkehrs fast völlig. Es wird im wesentlichen durch das Fahrrad ersetzt. Im Vergleich zu den Bewohnern mit Auto haben die öffentlichen Verkehrsmittel bei den Autofreien einen deutlich höheren Anteil, auch wenn dieser immer noch niedriger als im Freiburger Durchschnitt ausfällt.

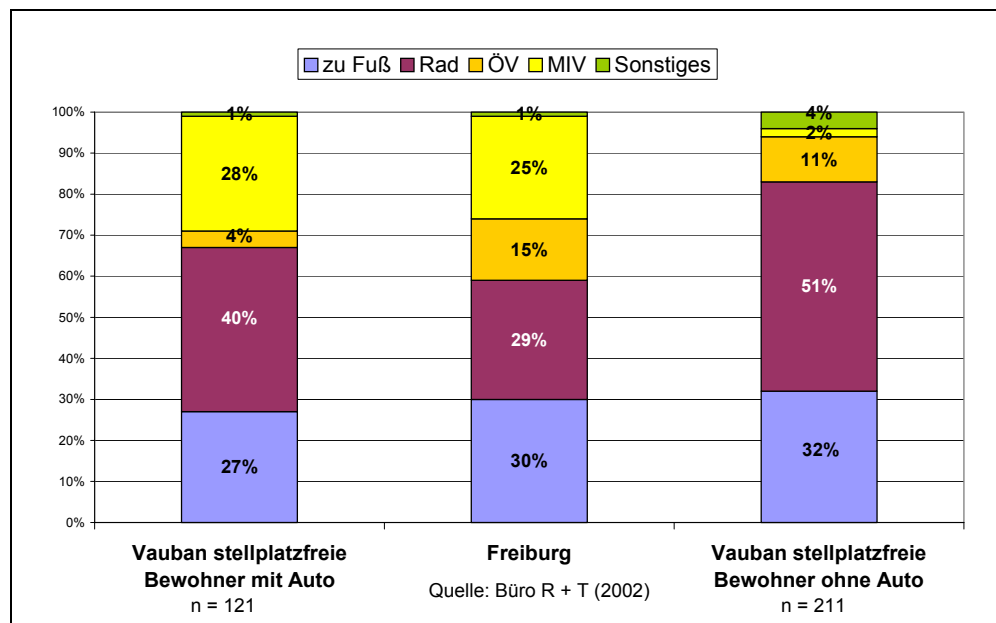
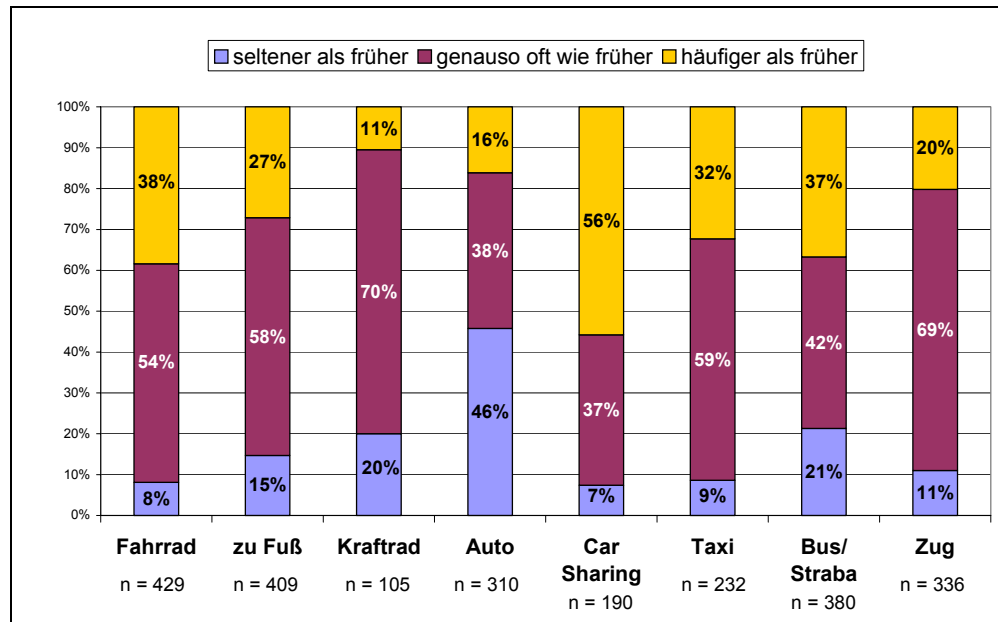


Abbildung 3: Verkehrsmittelnutzung in der Freizeit

### 3.3 Veränderungen des Mobilitätsverhaltens durch den Umzug

Die Vauban-Bewohner wurden gefragt, ob sie die verschiedenen Verkehrsmittel im Vergleich zu der Zeit vor dem Umzug heute häufiger, seltener oder genauso oft nutzen. Nach der Selbsteinschätzung der Bewohner hat das Mobilitätsverhalten eine deutliche Veränderung seit dem Umzug erfahren. Zwar geben die Bewohner bei fünf der insgesamt acht genannten

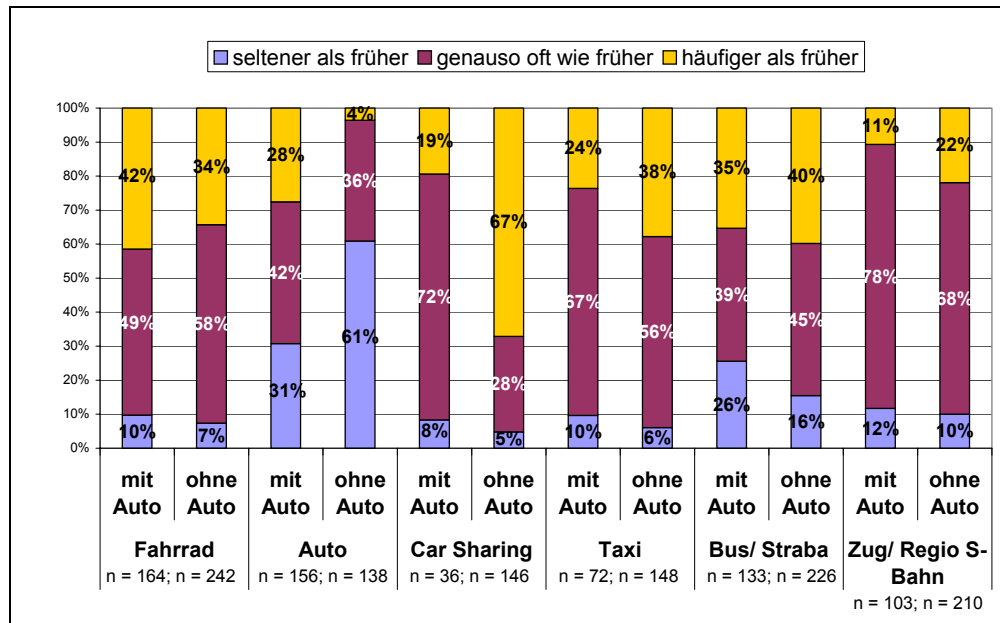
Verkehrsmittel mit 54% bis 70% jeweils am häufigsten an, das Verkehrsmittel genauso oft wie früher zu nutzen. Aber auch dort werden beim Vergleich der Prozentwerte für die Antwortkategorien einer häufigeren und einer selteneren Nutzung Veränderungen sichtbar.



**Abbildung 4:** Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich zu früher

Bei allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fahrrad, Fuß, Bus/ Straßenbahn, Zug, Car-Sharing) überwiegt die Zahl der Personen, die das Verkehrsmittel häufiger nutzen als früher deutlich den Anteil der Personen, die es seltener als früher nutzen. Dies ist v.a. bei der Fahrradnutzung, die im Einkaufs-, Freizeit- und Berufsverkehr auffällig dominiert, der Fall. 38% der Befragten geben an, dass sie im Vergleich zu der Zeit vor dem Umzug häufiger Fahrrad fahren, bei lediglich 8% der Befragten hat das Fahrrad als Verkehrsmittel seit dem Umzug an Bedeutung verloren.

Die größten Unterschiede im Vergleich zu der Zeit vor dem Umzug ergeben sich bei der Autonutzung und der Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen. 46% der Bewohner geben an, weniger Auto zu fahren als früher. Dem steht eine deutlich häufigere Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen (56%) gegenüber.



**Abbildung 5:** Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich zu früher und in Abhängigkeit vom Autobesitz; Angaben für das stellplatzfreie und das konventionelle Gebiet

In Abhängigkeit vom Autobesitz ist zu erkennen, dass bei den Personen aus autofreien Haushalten eine stärkere Veränderung des Mobilitätsverhaltens stattgefunden hat. Von den Autofreien geben 61% an, seltener als früher einen Wagen zu nutzen. Ein fast ebenso großer Anteil (67%) – die Auswertung der Kreuztabelle zeigt, dass es sich hierbei größtenteils um dieselben Personen handelt – sagt, dass er im Vergleich zu früher häufiger einen Car-Sharing-Wagen nutzt. Ein Großteil der Haushalte hat erst mit Einzug in Vauban den Pkw abgeschafft (siehe Kap. 3.4). Die Alternative zur Nutzung eines eigenen Pkw scheint in den meisten Fällen die Nutzung eines Car-Sharing-Wagens zu sein. Bei den Personen, deren Haushalt über einen eigenen Pkw verfügt, wird mit 42% dagegen am häufigsten angegeben, dass der Wagen genauso oft wie früher genutzt wird. Der Anteil der Personen, die ihn häufiger (28%) und die ihn seltener (31%) nutzen, halten sich fast die Waage. Hier ist nur eine ganz leichte Verschiebung zu einer insgesamt geringeren Nutzung erkennbar. Beim Fahrrad hat sich bei ihnen jedoch eine größere Veränderung vollzogen als bei den Autofreien. Die Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel hat bei den Personen aus autobesitzenden Haushalten stärker zugenommen als bei den Autofreien. Dies deutet darauf hin, dass das Fahrrad bei den Autofreien, die heute deutlich häufiger Fahrrad fahren als Personen aus Haushalten mit Auto, bereits vor dem Umzug sehr viel Fahrrad gefahren sind.

### 3.4 Mobilität und Zufriedenheit der autofreien Bewohner

Die Ergebnisse machen deutlich, dass das Mobilitätsverhalten der Bewohner sehr stark vom Besitz oder Nicht-Besitz eines Pkw abhängt. Bei den Bewohnern autofreier Haushalte im stellplatzfreien Quartier handelt es sich dabei keineswegs um Personen, die bereits seit langem ohne Auto leben und ein auf den Umweltverbund ausgerichtetes Mobilitätsverhalten haben. Von den Befragten ohne Auto geben 81% an, früher schon mal einen Pkw besessen oder regelmäßig zur eigenen Verfügung gehabt zu haben. Damit hat lediglich ein Fünftel der befragten Autofreien noch nie einen Pkw gehabt. Die Abschaffung des Pkw liegt für die meisten noch nicht lange zurück. Bei 57% der Personen, die früher einmal einen Pkw hatten, ist dies erst mit Einzug in Vauban geschehen, bei weiteren 16% innerhalb der letzten fünf Jahre. Fast drei Viertel der Bewohner der Haushalte ohne eigenen Pkw haben damit noch keine lange Erfahrung mit ihrer autofreien Lebensweise.<sup>7</sup>

Die drei häufigsten Gründe, die für die Abschaffung des Pkw genannt werden, sind „der Pkw wurde selten genutzt“, „die Abschaffung war ökologisch motiviert“ und „der Kauf eines Stellplatzes in Vauban war mir/ uns zu teuer“. Mit nur geringem Abstand folgen die Gründe, der Pkw sei wegen der hohen Unterhaltskosten abgeschafft worden, Veränderungen im Alltag hätten den Pkw überflüssig gemacht und der Pkw sei aufgrund des Eintritts in eine Car-Sharing-Organisation bzw. in eine private Autogemeinschaft abgeschafft worden.

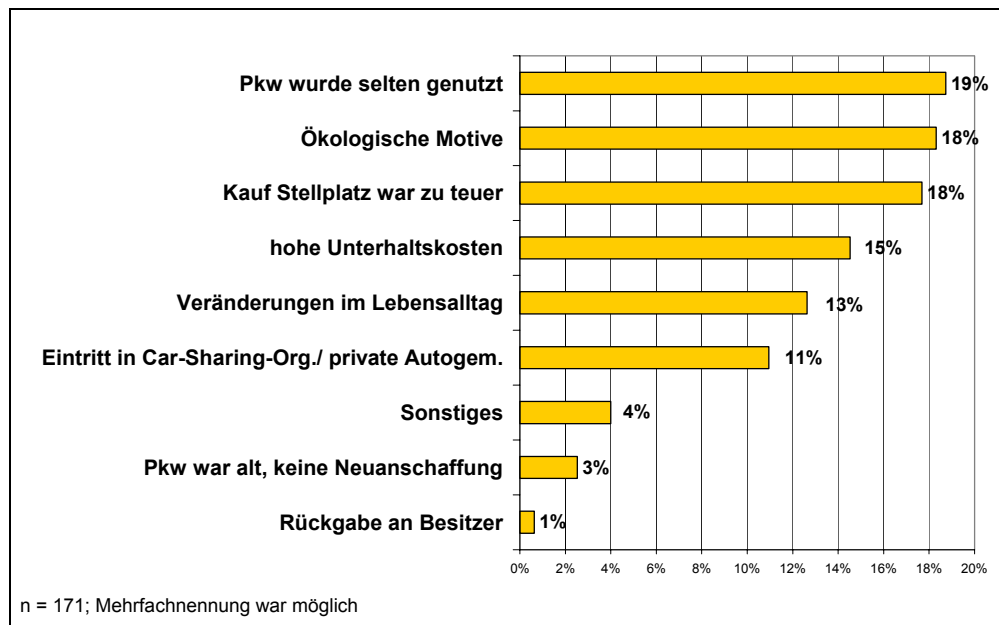


Abbildung 6: Gründe für die Pkw-Abschaffung

<sup>7</sup> Die ersten Wohnungen im stellplatzfreien Gebiet wurden Ende 1998 bezogen. Der Haupteinzugswellen haben 1999 (29% der Befragten) und 2001 (40% der Befragten) stattgefunden.

Die Bewohner der autofreien Haushalte sind mit ihrer Mobilität im großen und ganzen sehr zufrieden. 81% geben auf einer fünfstufigen Skala an, dass ihnen die Organisation des Alltags ohne eigenen Pkw sehr leicht bzw. leicht fällt. Die Frage, ob es Situationen gibt, in denen ein eigenes Fahrzeug vermisst wird, bejahen zwar gut zwei Drittel. Bei der Hälfte der Befragten kommen solche Situationen jedoch nur selten vor. Von sechs genannten Gründen für das Vermissen eines eigenen Pkw wird am häufigsten genannt „für Ausflüge, Kurzreisen, Urlaube“. An zweiter Stelle folgt der Grund „spontan irgendwo hinfahren“. Die Zufriedenheit der autofreien Bewohner drückt sich auch in der Tatsache aus, dass 96% der Autofreien angeben, nicht über die Anschaffung eines Pkw nachzudenken.<sup>8</sup> Obwohl die hohen Stellplatzkosten in den Quartiersgaragen – und damit ein unfreiwilliger Grund – bei immerhin 18% eine Rolle bei der Entscheidung für autofreies Wohnen gespielt hat, haben sich die Autofreien offensichtlich gut mit der Situation arrangiert.

### **3.5 Zufriedenheit der Bewohner mit Pkw**

Die Bewohner mit Pkw sind dagegen deutlich unzufriedener. Ihnen bereitet v.a. das Abstellen des Pkw in der Quartiersgarage noch Probleme. 67% geben an, dass es ihnen manchmal bzw. häufig schwer fällt, den Pkw nicht direkt am Haus abstellen zu können. Gar keine Schwierigkeiten damit haben lediglich 12%. Zielten die Vorüberlegungen des Projektes stark darauf ab, Erleichterungen für die Alltagsmobilität der autofreien Haushalte zu schaffen, so zeigt sich, dass die Personen aus Haushalte mit Auto häufiger Probleme haben und daher eher Zielgruppe von Verbesserungsmaßnahmen sein sollten.

## **4 Fazit**

Die Untersuchung zeigt eindrücklich, dass autoreduzierte Wohnprojekte ein effektives Mittel sind, um die Pkw-Anzahl im Stadtteil und damit auch die Zahl der Autofahrten zu reduzieren. Da die Verfügbarkeit eines eigenen Pkw i.d.R. einen hohen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl einer Person hat, ist der Pkw-Besitz ein geeigneter Anstzpunkt, um langfristig ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten aufzubauen oder zu stabilisieren. Auf diese Weise steigt die Lebensqualität im Stadtteil und die umliegenden Stadtteile werden nicht durch zusätzlichen Autoverkehr belastet.

Die Tatsache, dass ein Großteil der Bewohner seinen Pkw erst mit Einzug in Vauban abgeschafft hat, macht deutlich, dass diese Art von Wohnprojekten nicht nur für bereits autofreie Haushalte interessant ist. Obwohl es sich bei den Vauban-Bewohnern größtenteils um junge Familien mit Kindern handelt, die i.d.R. zu einem hohen Prozentsatz ein Auto besitzen, hat sich die Hälfte der Haushalte für autofreies Wohnen entschieden. Trotz oder gerade wegen

---

<sup>8</sup> Das Verkehrskonzept Vauban wurde bewusst flexibel gestaltet, d.h. autofreie Haushalte können sich auch nachträglich für einen Auto entscheiden. In diesem Fall müssen sie wie die stellplatzfreien Bewohner auch einen Stellplatz erwerben.

des damit verbundenen Wandels ihrer Mobilität ist diese Gruppe sehr zufrieden mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten und den Vorteilen einer autofreien Umgebung.

Die gegenwärtige Diskussion in der Stadtentwicklungs- und Verkehrsforschung ist gekennzeichnet durch konträre Meinungen darüber, welcher Faktor einen höheren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten hat: städtebauliche Maßnahmen wie Nutzungsmischung und Dichte, die eine Stadt und damit einen Alltag der kurzen Wege ermöglichen sollen, autofreie Projekte etc. oder die zunehmende Ausdehnung der Aktionsräume des Menschen infolge sich ausdifferenzierender Lebensstile. Die Ergebnisse im Stadtteil Vauban werden als Beleg dafür gesehen, dass über städtebauliche Vorgaben durchaus Einfluss auf das Mobilitätsverhalten genommen werden kann, auch wenn die in vielerlei Hinsicht spezielle Situation in Vauban nicht ohne weiteres auf andere Quartiere übertragbar ist.

## Literatur

- [1] bes (Bundesverband CarSharing) (2002): CarSharing in 2001 weiter auf Wachstumskurs. Presseinformation vom 4. Juni 2002.  
[http://www.carsharing.de/seiten/start.html?seiten/presse\\_3\\_.php](http://www.carsharing.de/seiten/start.html?seiten/presse_3_.php)
- [2] DIW (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) (2002): Verkehr in Zahlen. 31. Jahrgang, erweiterte Ausgabe. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.). Deutscher Verkehrs-Verlag, Hamburg.
- [3] Büro R+T (2002): Verkehrsentwicklungsplan Freiburg. Teil A: Problemanalyse.  
[http://www.freiburg.de/download/verkehrsentwicklungsplan/vep\\_analysebericht.pdf](http://www.freiburg.de/download/verkehrsentwicklungsplan/vep_analysebericht.pdf)
- [4] Amt für Statistik und Einwohnerwesen (Hrsg.) (2003): Freiburg im Breisgau: Statistischer Infodienst. 4. Februar 2003. <http://www.freiburg.de/statistik>