



## **Bewohnerbefragung Vauban**

### **Bericht im Rahmen des Projektes „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban“**

**Deutsches Zentrum für Luft-  
und Raumfahrt e.V.**

Institut für Verkehrsforschung  
Rutherfordstraße 2  
12489 Berlin

Tel.: 030 – 670 55-200  
Fax: 030 – 670 55-202  
URL: <http://ivf.dlr.de>

**Autorin:**

Claudia Nobis  
Tel.: 030 – 670 55-233  
E-Mail: [claudia.nobis@dlr.de](mailto:claudia.nobis@dlr.de)

**Mitarbeit von:**

Janina Welsch

**Berlin, Juni 2003**

---

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Ziele und Aufgaben der Untersuchung</b>	<b>x</b>
<b>2</b>	<b>Der Stadtteil Vauban und sein Verkehrskonzept</b>	<b>x</b>
<b>3</b>	<b>Methodisches Vorgehen</b>	<b>x</b>
<b>4</b>	<b>Darstellung der Ergebnisse</b>	<b>x</b>
4.1	Charakterisierung der Haushalte	x
4.2	Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln, Zeitkarten etc.	x
4.3	Mobilitätsverhalten	x
4.3.1	Einkaufsverkehrs	x
4.3.2	Freizeitverkehr	x
4.3.3	Berufs- und Ausbildungsverkehr	x
4.4	Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch den Umzug	x
4.5	Bedeutung und Einschätzung des Verkehrskonzeptes durch die Bewohner	x
4.6	Beurteilung der Verkehrsanbindung von Vauban, Besucherverkehr	x
4.7	Mobilität und Zufriedenheit der autofreien Bewohner mit dem Verkehrskonzept	x
4.8	Mobilität und Zufriedenheit der stellplatzfreien Bewohner mit dem Verkehrskonzept	x
4.9	Interesse an Mobilitätsdienstleistungen / Nutzungspotenziale für Mobilitätsdienstleistungen im Quartier	x
<b>5</b>	<b>Schlussfolgerungen</b>	<b>x</b>
5.1	Zielgruppen	x
5.2	Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtteil	
<b>6</b>	<b>Fazit</b>	<b>x</b>

## ANHANG

### Befragungsunterlagen

Anschreiben  
Erläuterungsblatt  
Haushaltsfragebogen  
Personenfragebogen)

# 1 Ziele und Aufgaben der Untersuchung

Das Vauban-Gelände ist aufgrund seines integrativen Planungsansatzes und dem Versuch, die in der Diskussion um eine nachhaltige Stadtentwicklung postulierten ökologischen und sozialen Leitbilder weitgehend in die Realität umzusetzen, zu einem viel besuchten und beforschten Praxisprojekt für zukunftsfähigen Städtebau geworden. Eine umfassende Erhebung zu den Erfahrungen und der Zufriedenheit der Bewohner mit ihrer Wohn- und insbesondere Verkehrssituation im Quartier Vauban liegt bisher jedoch nicht vor. Als Grundlage für die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Quartier und zur Erleichterung der alltäglichen Mobilität der Bewohner wurde im Rahmen des Projektes „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban“ die im folgenden beschriebene Bewohnerbefragung durchgeführt.

Ziel der Untersuchung ist zum einen, die bereits erkannten Defizite und Angebotslücken bei der Umsetzung des neuartigen Verkehrskonzeptes besser quantifizieren zu können und die Prioritäten der Bewohner bezüglich gewünschter Nachbesserungen zu erkennen. Dabei geht es insbesondere auch um das Interesse der Bewohner am Aufbau von Mobilitätsdienstleistungen im Quartier. Zum anderen soll über die Befragung eine Evaluation des autoarmen Quartierskonzeptes erfolgen. Das Verkehrskonzept in Vauban ist bundesweit eines der ersten Projekte, das die Idee, den motorisierten Individualverkehr möglichst weitgehend aus dem Quartier herauszuhalten, in die Praxis umgesetzt hat. Es stellt sich daher die Frage, in wie weit das Konzept zur Verbesserung der Lebensqualität im Quartier beiträgt und über die Vorgabe eines baulich-funktionalen Stadtteilkonzeptes tatsächlich ein weniger auf das eigene Auto ausgerichtetes Mobilitätsverhalten entsteht. Die gegenwärtige Diskussion in der Stadtentwicklungs- und Verkehrsforschung ist gekennzeichnet durch konträre Meinungen darüber, welcher Faktor einen höheren Einfluss auf das menschliche Mobilitätsverhalten hat: städtebauliche Maßnahmen wie Nutzungsmischung und Dichte, die eine Stadt und damit einen Alltag der kurzen Wege ermöglichen sollen, oder die zunehmende Ausdehnung der Aktionsräume des Menschen infolge sich ausdifferenzierender Lebensstile. Das Quartier Vauban bietet die Möglichkeit, die theoretische Diskussion durch empirische Daten zu unterlegen.

In Kapitel 2 wird zunächst kurz der Stadtteil und sein Verkehrskonzept vorgestellt. Im darauffolgenden Kapitel wird das methodische Vorgehen der Untersuchung erläutert. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt in Kapitel 4. Schlussfolgerungen sowie ein Fazit sind Thema von Kapitel 5 und 6.

## 2 Der Stadtteil Vauban und sein Verkehrskonzept

1992 bot sich in Freiburg mit dem Abzug der französischen Streitkräfte die einmalige Chance, ein 38 ha großes Kasernengelände der städtischen Innenentwicklung zuzuführen. Das nur drei Kilometer von der Innenstadt entfernt liegende Gelände in unmittelbarer Nähe zum Naherholungsgebiet Schönberg wurde als attraktives neues Wohngebiet ausgewiesen. Im Rahmen einer Entwicklungsmaßnahme sollen bis zum Jahr 2006 in drei aufeinander folgenden Bauabschnitten, wovon zwei bereits größtenteils realisiert sind, ca. 2.000 Wohneinheiten für 5.000 Menschen entstehen.

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 positiv aus. Der Straßenraum wird für das Spiel von Kindern zurückgewonnen und lädt zum Nachbarschaftstreff ein. Die funktionierende autofreie Mobilität der Nachbarn regt zum Nachdenken an und fördert den gesellschaftlichen Diskurs über die Notwendigkeit und Veränderungsmöglichkeiten des westlichen Mobilitätsstils. Fast 50% der Haushalte im sogenannten stellplatzfreien Gebiet haben kein Auto.

### 3 Methodisches Vorgehen

Die Befragung der Bewohner in Vauban erfolgte mittels standardisiertem schriftlichen Fragebogens. Mit der Wahl dieses Instrumentes sollte auch Bewohnern, die an Angeboten wie der Teilnahme an Arbeitskreisen und Bewohnerversammlungen nicht interessiert sind, die Möglichkeit gegeben werden, ihre Wünsche und Probleme mit dem Verkehrskonzept zu äußern.

Für die Befragung wurde ein Haushalts- und ein Personenfragebogen entwickelt. Der von einer Person im Haushalt auszufüllende Haushaltsfragebogen sollte einen Überblick über die Sozialstruktur der Haushalte im Vauban und ihre Ausstattung mit Verkehrsmitteln geben. Erfragt wurden die Haushaltsgröße, die Geschlechts- und Altersverteilung, die ausgeübte Tätigkeit der Haushaltsmitglieder und deren Beziehung untereinander, die Ausstattung des Haushalts mit Verkehrsmitteln und Zeitkarten des öffentlichen Personen(nah)verkehrs sowie die Beteiligung von Haushaltsmitgliedern an einer privaten Autogemeinschaft sowie die Mitgliedschaft bei Car-Sharing-Organisation sind. Die Haushalte des stellplatzfreien Quartiers sollten darüber hinaus angeben, ob sie sich für autofreies Wohnen oder für einen Stellplatz in der Quartiersgarage entschieden haben.

Der Personenfragebogen sollte von allen Haushaltsmitgliedern ab 18 Jahren ausgefüllt werden. Er thematisiert das Mobilitätsverhalten über Fragen zum Einkaufs-, Reise- und Freizeitverhalten sowie über Fragen zur Berufstätigkeit und der jeweils damit verbundenen Verkehrsmittelwahl. Des Weiteren wurden Fragen zu Änderungen des Mobilitätsverhaltens seit dem Umzug ins Quartier, zu Einstellungen und zur Zufriedenheit mit dem Verkehrskonzept sowie der Verkehrsanbindung des Quartiers gestellt und das Interesse an Mobilitätsdienstleistungen ermittelt. Die Bewohner konnten zudem Vorschläge zur Verbesserung der bestehenden Verkehrssituation machen.

Um auf die jeweils spezifische Wohnsituation der unterschiedlichen Gruppen im Quartier eingehen zu können, richtete sich ein farblich besonders gekennzeichnete Teil des Fragebogens speziell an alle Personen, die in einem Haushalt ohne eigenen Pkw wohnen. Ein weiterer Teil richtet sich an Personen im stellplatzfreien Gebiet, deren Haushalt über ein Auto verfügt und die Quartiersgarage nutzt.

Mit Ausnahme der Bewohner der Studentensiedlung wurden alle Bewohner des Vauban-Geländes befragt. Die Verteilung der Fragebogen erfolgte Mitte Mai. Die Bewohner hatten zwei Wochen Zeit, die Fragebogen auszufüllen und beim Forum Vauban abzugeben bzw. in Sammelboxen, die in mehreren Geschäften über den Stadtteil verteilt aufgestellt wurden, einzuwerfen.

In die Auswertung sind 247 Haushalts- und 438 Personenfragebogen eingegangen. Da beim Amt für Statistik und Einwohnerwesen in Freiburg keine Haushaltszahlen für Vauban vorliegen, kann für die Haushaltsfragebogen keine Rücklaufquote errechnet werden. Bei den Personenfragebogen beträgt die Grundgesamtheit, d.h. alle in Vauban lebenden Personen ab 18 Jahren, die nicht in der Studentensiedlung wohnen, 1.353 Personen. Die Rücklaufquote beträgt damit 32% und liegt weit über dem Durchschnitt von normalerweise bei derartigen Befragungen zu erzielenden Werten. Dies ist insbesondere angesichts der Länge des Personenfragebogens von 10 bzw. 11 Seiten – je nachdem ob der Fragebogen von Personen mit oder ohne Pkw ausgefüllt wurde – beachtenswert.

Die Aufbereitung und Analyse der Daten erfolgte über das Datenanalyseprogramm SPSS. Für die Auswertung lagen drei Datensätze vor: ein Datensatz auf Basis des Haushaltsfragebogens, ein Datensatz auf Basis des Personenfragebogens sowie ein dritter, kombinierter Datensatz, bei dem die Daten des Personenfragebogens um die personenspezifischen Daten des Haushaltsfragebogens ergänzt wurden.

## 4 Darstellung der Ergebnisse

Die Bewohner, die an der Befragung teilgenommen haben, können unterschiedlichen Gruppen zugeordnet werden. Es gibt die Bewohner des stellplatzfreien Gebietes, dem Gebiet, in dem Parken am eigenen Haus nicht erlaubt ist. Hier können die Bewohner mit und ohne eigenen Pkw im Haushalt unterschieden werden. Darüber hinaus gibt es ein recht kleines Gebiet, in dem konventionelles Parken am Haus erlaubt ist. Auch bei dieser Gruppe kann nach dem Besitz und Nichtbesitz eines Pkw zwei unterschiedliche Bewohnergruppen differenziert werden. Um diesen Unterschieden in der Wohnsituation und der Ausstattung mit Verkehrsmitteln gerecht zu werden, wurde neben der Auswertung des kompletten Datensatzes unter Einbeziehung aller eingegangenen Fragebögen auch jede dieser vier genannten Gruppen gesondert betrachtet. Die Ergebnisse zeigen, dass die Unterschiede, die im stellplatzfreien Bereich zwischen Haushalten mit und ohne Auto bestehen, in gleicher, aber deutlich abgeschwächter Form auch bei den Haushalten im Bereich mit konventionellen Parkmöglichkeiten vorkommen. Die meisten der nachfolgend dargestellten Ergebnisse, bei denen auf Unterschiede im Antwortverhalten von Bewohnern aus Haushalten mit und ohne Auto eingegangen wird, beziehen sich auf die Befragten des stellplatzfreien Gebietes (n = 332). In der Regel wird zu Beginn auf die Antwortverteilung auf Basis aller Fragebögen eingegangen, um danach – sofern vorhanden – bestehende Unterschiede im Antwortverhalten in Abhängigkeit vom Pkw-Besitz des Haushaltes herauszuarbeiten.

### 4.1 Charakterisierung der Haushalte

Grundlage der nachfolgend dargestellten Ergebnisse sind die Antworten des Haushaltsfragebogens. Die Darstellung der Sozialstruktur soll die Besonderheiten und Unterschiede im Vergleich zu den Werten für das gesamte Stadtgebiet Freiburg herausstellen.

#### Haushaltsstruktur und -größe sowie Altersstruktur

Der Stadtteil Vauban ist im Vergleich zum Gesamtgebiet der Stadt Freiburg durch ein niedrigeres Durchschnittsalter, einen deutlich höheren Anteil an Mehrpersonenhaushalten und einen sehr viel höheren Kinderanteil gekennzeichnet. In Vauban ist der Mehrpersonenhaushalt mit Kindern mit Abstand der häufigste Haushaltstyp, Einpersonenhaushalte kommen recht selten vor. Auf das gesamte Stadtgebiet bezogen gilt genau das Gegenteil: Hier dominieren die Einpersonenhaushalte. In den Mehrpersonenhaushalten der Stadt Freiburg leben mehrheitlich keine Kinder. Selbst im Rieselfeld, das der Struktur von Vauban noch vergleichsweise ähnlich ist, werden keine so hohen Werte wie in Vauban erzielt.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Im Rieselfeld liegt der Anteil der Einpersonenhaushalte bei 20,8%, Zweipersonenhaushalte kommen auf 26,4%, Dreipersonenhaushalte auf 20,6%, Vierpersonenhaushalte auf 20,7%. In 11,4% der Haushalte leben 5 und mehr Personen (Stand 1.1.2000). [Amt für Statistik und Einwohnerwesen, April 2000]

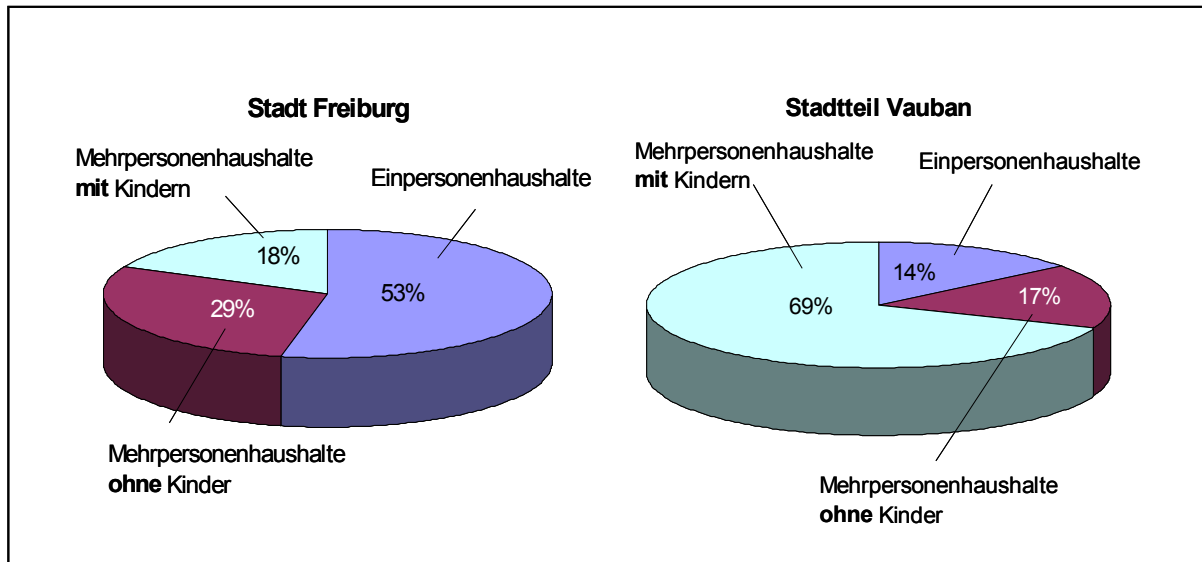


Abbildung 1: Verteilung der Haushaltstypen in Freiburg und im Stadtteil Vauban (Daten Stadt Freiburg: [www.freiburg.de](http://www.freiburg.de) Zahlenspiegel; Daten für Vauban: eigene Bewohnerbefragung)

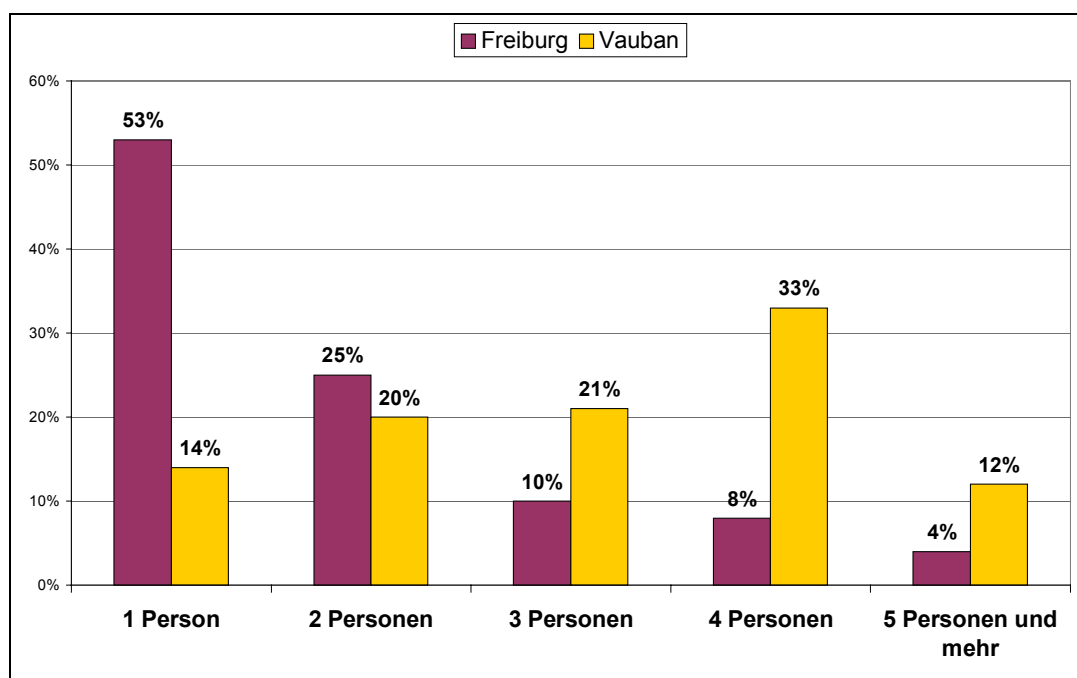
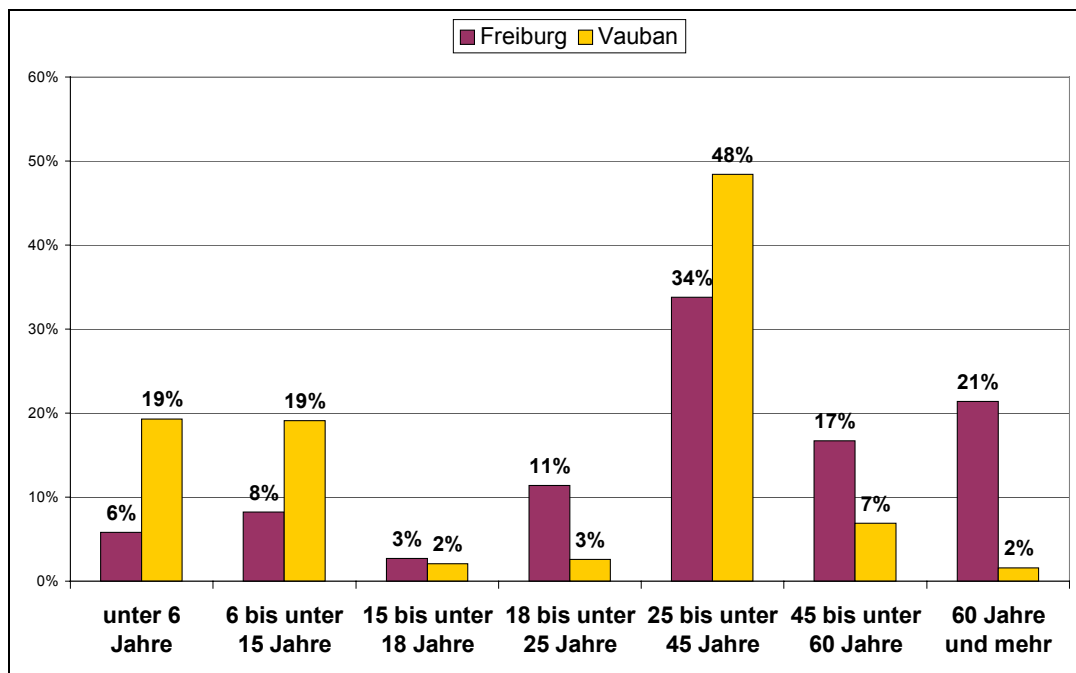


Abb. 2: Haushaltsgrößen in Freiburg und im Stadtteil Vauban

Die anders geartete Haushaltsstruktur und Haushaltsgrößenverteilung in Vauban führt im Vergleich zur Stadt Freiburg zu einer deutlich zu unterscheidenden Altersverteilung. Aufgrund des hohen Anteils an Haushalten mit Kindern ergibt sich für Vauban ein sehr niedriger Altersdurchschnitt von 25,5 Jahren. Die Altersverteilung ist durch zwei auffällige Spitzen gekennzeichnet. Zum einen sind die beiden unteren Altersgruppen zahlenmäßig weit überdurchschnittlich hoch im Stadtteil vertreten. Die Gruppe der unter 6-jährigen und der 6 bis 15-jährigen erreicht zusammen einen Anteil von 38% in Vauban. Im Stadtgebiet Freiburg kommen diese beiden Gruppen zusammen lediglich auf 14%. Die zweite überdurchschnittlich oft vertretene Gruppe ist die der 25 bis 45-jährigen. Mit 48% fällt ihr Anteil in Vauban deutlich höher aus als im gesamten Stadtgebiet mit einem Anteil von 34%.

Die Gruppe der 18 bis 25-Jährigen sowie insbesondere die Gruppe ab 45-jährigen ist im Vergleich zu den Werten für ganz Freiburg deutlich unterrepräsentiert.

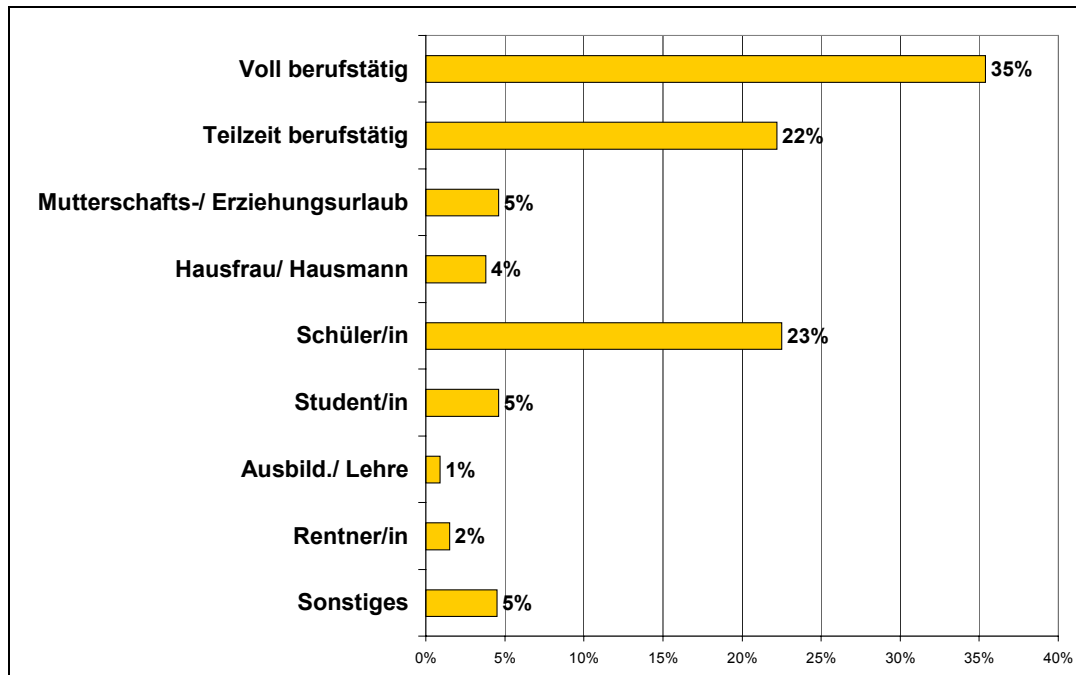


**Abb. 3: Verteilung der Altersgruppen Stadt Freiburg und Vauban im Vergleich**

Diese Zahlen halten sehr eindrücklich vor Augen, dass Vauban zum weit überwiegenden Teil von jungen Familien mit Kindern bewohnt wird. Für die Fortentwicklung des Mobilitätskonzeptes ist es wichtig, sich die besonderen Bedürfnisse dieser klar erkenntlichen Bewohnergruppe vor Augen zu führen. Langfristig ist der sich im Stadtteil vollziehende demographische Wandel zu berücksichtigen, mit dem sich auch die Ansprüche der Bewohner an das Mobilitätsangebot verändern wird.

Beschäftigung

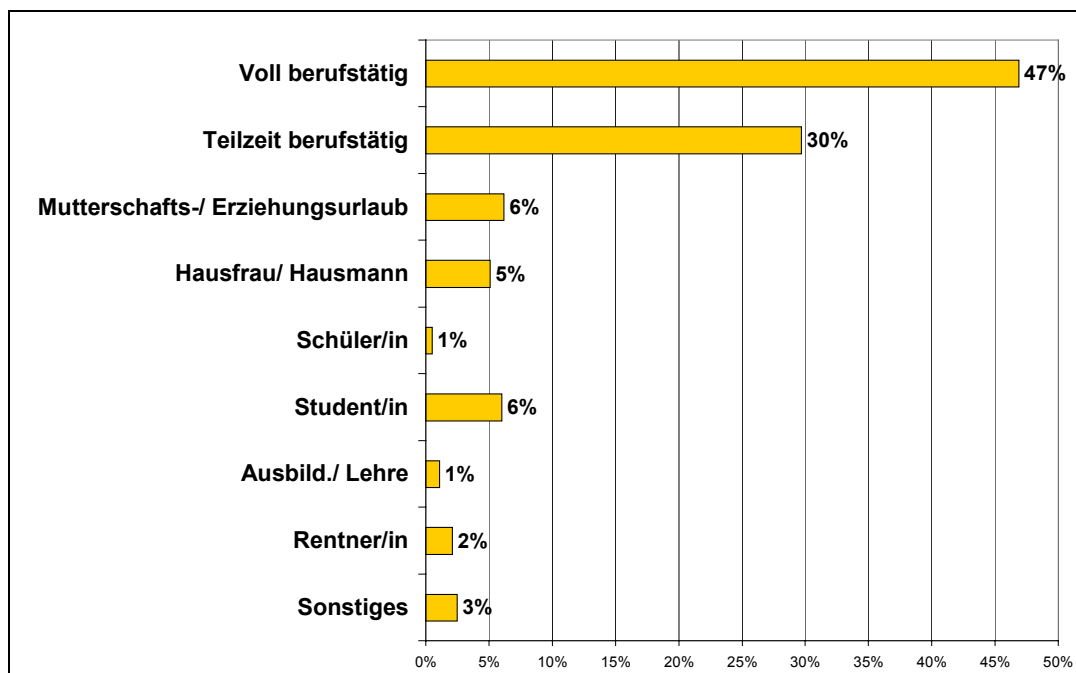
Ein Großteil der Vauban-Bewohner ist berufstätig. Auf alle Personen ab 6 Jahre bezogen machen die Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigten mit 56% den größten Anteil aus, die Schüler sind nach der Tätigkeit sortiert die zweitgrößte Gruppe. Die anderen sechs angegebenen Tätigkeiten liegen jeweils unter 5%.



**Abb. 4: Tätigkeit der Vauban-Bewohner; berücksichtigt wurden Personen ab 6 Jahre**

Werden die Ergebnisse nach dem Alter differenziert betrachtet und getrennt für die Gruppe der Kinder und Jugendlichen (6- bis unter 18-jährigen) und die Gruppe der Erwachsenen (ab 18 Jahren) ausgewertet, ergeben sich folgende Werte:

Mit 47% ist knapp die Hälfte der Erwachsenen voll berufstätig. Zusammen mit den Teilzeitbeschäftigten steigt der Wert auf 77% an. Gut dreiviertel der Personen ab 18 Jahren gehen damit einer beruflichen Beschäftigung nach. Personen, die Hausfrau / Hausmann oder in Mutterschafts-/ Erziehungsurlaub sind, kommen zusammen auf 11%.



**Abb. 5: Tätigkeit der Vauban-Bewohner; berücksichtigt wurden Personen ab 18 Jahren**

Bei Kindern und Jugendlichen von 6 bis unter 18 Jahren kommen lediglich zwei Kategorien vor. 89% von ihnen gehen zur Schule. Bei 11% wurde die Kategorie „Sonstiges“ angegeben.

Hierbei handelt es sich zum weit überwiegenden Teil um Kinder von 6 Jahren, die damit die Schulreife erreicht haben aufgrund des Zeitpunkts der Befragung im Mai aber noch nicht eingeschult waren.

### Wohnlage und Einzugstermin

Die meisten der befragten Haushalte (78%) wohnen im stellplatzfreien Gebiet (Parken nur außerhalb der Wohnstraßen in Sammelgaragen erlaubt). 18% wohnen im konventionellen Bereich des Vauban-Geländes. Knapp 4% wohnen in den Gebäuden von SUSI (Selbstorganisierte Unabhängige Siedlungsinitiative). Darin spiegelt sich die unterschiedliche Größe der einzelnen Bereiche des Vauban-Geländes recht gut wieder.

Nach dem Besitz oder Nicht-Besitz eines Pkw unterschieden überwiegen im stellplatzfreien Gebiet die Haushalte ohne eigenen Pkw. Die an der Befragung teilnehmenden Haushalte sind zu 65% autofrei, 35% besitzen ein eigenes Auto. Damit ist die Gruppe der autofreien Haushalte bei der Befragung überrepräsentiert. Tatsächlich liegt ihr Anteil im stellplatzfreien Gebiet ungefähr bei 50%.<sup>2</sup> Von den Haushalten im konventionellen Bereich und von SUSI besitzen dagegen etwas mehr als die Hälfte ein Auto (56%).

Die Teilnahme der Haushalte aus dem ersten und zweiten Bauabschnitt des stellplatzfreien Gebietes hält sich mit 52% (1. BA) und 47% (2. BA) fast die Waage.

Da der überwiegende Teil des Vauban-Geländes neu bebaut und ab 1998 besiedelt wurde, lebt nur ein sehr kleiner Teil der Befragten bereits länger in Vauban. 2% der Befragten sind zwischen 1993 und 1997 nach Vauban gezogen. Hierbei handelt es sich um Bewohner von SUSI. Die beiden Haupteinzugswellen waren 1999 (29% der Befragten) und 2001 (40% der Befragten). In dem Jahr davor (1998: 6%) dazwischen (2000: 17%) und danach (bis Mai 2002: 7%) sind deutlich weniger der Befragten nach Vauban gezogen. Die Frage wurde vor dem Hintergrund des Erfahrungsschatzes der Befragten mit der speziellen Verkehrssituation in Vauban gestellt. Ein vergleichsweise großer Teil der Befragten (für die Jahre 2001 bis Mai 2002: 47%) hat noch keine sehr lange Erfahrung mit dem Konzept.

77% der Haushalte haben vor ihrem Umzug nach Vauban in einem anderen Stadtteil in Freiburg gewohnt, 12% sind aus dem Umland und weitere 11% aus einer anderen Stadt nach Freiburg gezogen.

### Anteil Eigentümer, Mieter und Mitglieder Genossenschaft

Mit 60% sind die meisten Haushalte, die an der Befragung teilgenommen haben, Eigentümer ihrer Wohnung. 26% wohnen zur Miete, 14% sind Mitglied einer Genossenschaft.

---

<sup>2</sup> Leider liegen keine genauen Haushaltszahlen für Vauban vor. Auf Basis der beim Verein für autofreies Wohnen e.V. gemeldeten autofreien Haushalte und der grob überschlagenen Zahl der Haushalte im stellplatzfreien Quartier kann ungefähr davon ausgegangen werden, dass die Haushalte im stellplatzfreien Gebiet je zur Hälfte autofrei bzw. stellplatzfrei sind.

## 4.2 Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln, Zeitkarten etc.

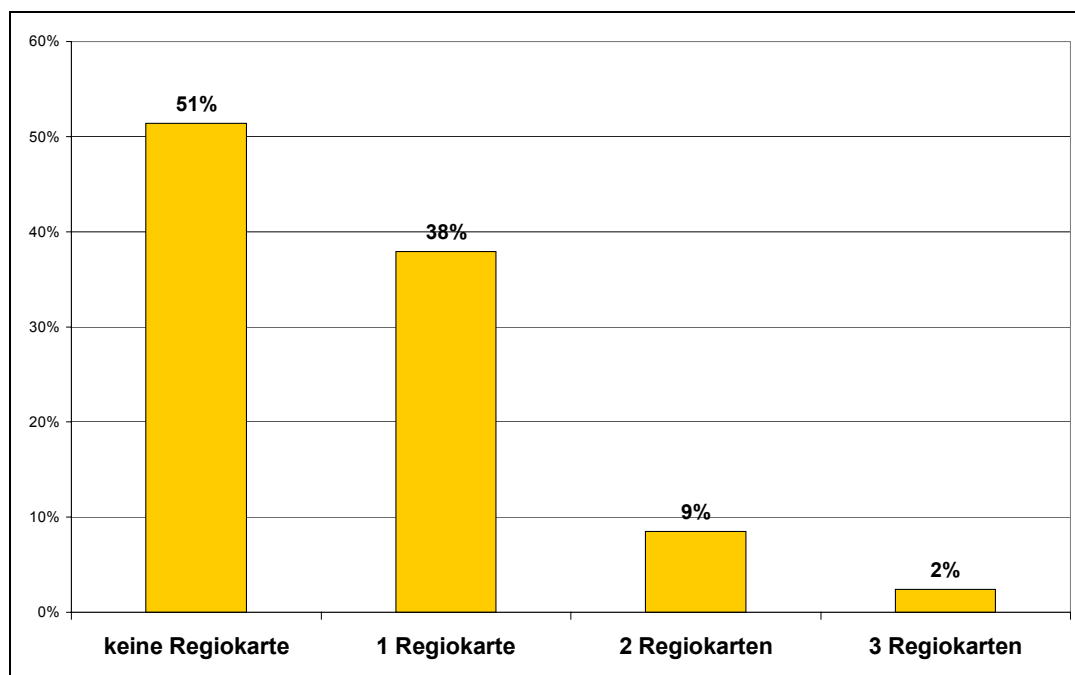
Die Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln und Zeitkarten für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr sagt bereits viel über die Mobilitätsmöglichkeiten und damit über das Mobilitätsverhalten der Haushaltsmitglieder aus. Neben dem Vergleich der Ausstattungsmerkmale der Haushalte in Vauban mit Durchschnittswerten für Freiburg oder Vergleichswerten für die Bundesrepublik Deutschland sind v.a. auch Unterschiede zwischen den Haushalten mit und ohne Auto von Interesse.

### Ausstattung der Haushalte mit Regiokarten

Bei der Erhebung der im Haushalt verfügbaren Regiokarten<sup>3</sup> wurde unterschieden, ob die Karten personengebunden oder übertragbar sind. 38% aller befragten Haushalte verfügen über eine (ganz wenige davon über zwei) übertragbare Regiokarten. Der Anteil der Haushalte, in denen mindestens ein Haushaltsmitglied über eine personengebundene Regiokarte verfügt, beträgt 18%. Personengebundene Regiokarte kommen insgesamt seltener, dafür deutlich häufiger mehrfach in einem Haushalt vor. In 22% der Fälle (Haushalt mit personengebundener Regiokarte) haben zwei Personen eine solche Karte.

Bei der personengebundenen Regiokarte handelt es sich offensichtlich zum großen Teil um Schülerkarten. 77% der Besitzer sind Schüler zwischen 6 und 17 Jahren.

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht das Vorkommen von einer, zwei und drei Regiokarten im Haushalt. Personengebundene und übertragbare Regiokarten werden hier nicht unterschieden.



**Abb. 6: Anteil der Haushalte mit keiner und bis zu drei Regiokarten**

Die Haushalte mit einer bis zu drei Regiokarten kommen zusammen auf einen Anteil von 49%. Damit besitzt die Hälfte aller befragten Haushalte mindestens eine Regiokarte. Die Haushalte besitzen zusammen 153 Regiokarten (98 übertragbare und 55 personengebundene). Die Haushalte mit Regiokarte kommen im Durchschnitt auf 1,3 Karten pro Haushalt. Auf alle Haushalte bezogen liegt der Schnitt bei 0,6 Karten pro Haushalt.

<sup>3</sup> Regiokarte ist in Freiburg der Name der Monatskarte für den öffentlichen Personennahverkehr.

In der vom Darmstädter Büro R+T freiburgweit durchgeführten Befragung wird der Besitz einer Regiokarte nicht auf Haushaltsebene, sondern auf Ebene der im Haushaltsfragebogen genannten Personen quantifiziert. Dort sollten nur Personen ab 6 Jahren angegeben werden. Im Ergebnis verfügen 30% der genannten Personen über eine Regiokarte.<sup>4</sup> In Vauban ergibt sich für alle im Haushaltsfragebogen aufgeführten Personen ab 6 Jahre ein Anteil von 25%.

Der Anteil der Personen mit Regiokarte fällt in Vauban demnach etwas geringer aus. Dieses Ergebnis relativiert sich unter Berücksichtigung der Haushaltsgröße und Alterszusammensetzung. Große Haushalte haben i.d.R. pro Kopf berechnet eine geringere Ausstattung mit Verkehrsmitteln und Zeitkarten. Auf alle Personen im Stadtteil Vauban bezogen liegt der Pro-Kopf-Anteil von Regiokarten bei 0,2. Anders ausgedrückt: Auf eine Regiokarte im Stadtteil kommen fünf Bewohner. Bei der Betrachtung des Pro-Kopf-Anteils von Regiokarten in Abhängigkeit von der Haushaltsgröße ergeben sich erhebliche Unterschiede. Die Einpersonenhaushalte kommen im Durchschnitt auf 0,6 Regiokarten pro Kopf, Zweipersonenhaushalte nur noch auf 0,2. Am niedrigsten fällt die Besitzrate bei den am häufigsten im Stadtteil vertretenen Vierpersonenhaushalten aus: Hier liegt der Pro-Kopf-Anteil bei 0,1, auf eine Regiokarte kommen damit zehn Bewohner. Da Einpersonenhaushalte mit ihrer hohen Besitzrate in Vauban deutlich unterrepräsentiert sind, hat dies eine niedrigere Zahl Regiokarten im Stadtteil zur Folge.

Die stark vom Freiburger Durchschnitt abweichende Alterszusammensetzung in Vauban stellt einen zweiten Faktor dar, der sich senkend auf die Zahl der Regiokarten auswirkt. Kinder im Grundschulalter sind im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet weit überdurchschnittlich hoch vertreten. 14% aller im Haushaltsfragebogen aufgeführten Personen sind zwischen 6 und 10 Jahre alt. In Freiburg kommt selbst die weiter gefasste Gruppe der 6- bis 15-jährigen nur auf 8,2%.<sup>5</sup> Da die meisten der überdurchschnittlich hoch vertretenen Gruppe der Grundschul Kinder zumeist im Stadtteil selbst zur Schule gehen und keine (Schüler-) Regiokarte besitzen, hat auch dies einen Einfluss auf die durchschnittliche Besitzrate von Regiokarten. Es wird davon ausgegangen, dass bei einer freiburgweiten Betrachtung von Haushalten mit ähnlicher Größe und Alterszusammensetzung wie in Vauban, die Haushalte in Vauban mindestens genauso viele bzw. mehr Regiokarten besitzen.

Interessant ist der Vergleich zwischen Haushalten mit und ohne Auto. Im stellplatzfreien Gebiet besitzen 56% der Haushalte, die sich für autofreies Wohnen entschieden haben, mindestens eine Regiokarte. 10% dieser Haushalte haben wiederum mehr als eine Regiokarte. Die Haushalte mit Auto im stellplatzfreien Gebiet besitzen dagegen mit 47% seltener mindestens eine Regiokarte. Zudem haben lediglich 5% dieser Haushalte mehr als eine Regiokarte. Auf den Pro-Kopf-Anteil umgerechnet ergibt sich bei den autofreien Haushalten mit einem Wert von 0,23 Karten pro Kopf somit ein höherer Wert als bei den Haushalten im stellplatzfreien Gebiet mit Auto. Diese kommen nur auf einen Wert von 0,16 Karten pro Kopf. Bei den autofreien Haushalten kommt damit eine Karte auf vier Personen, bei den Haushalten mit Auto liegt das Verhältnis bei einer Karte zu sechs Personen.

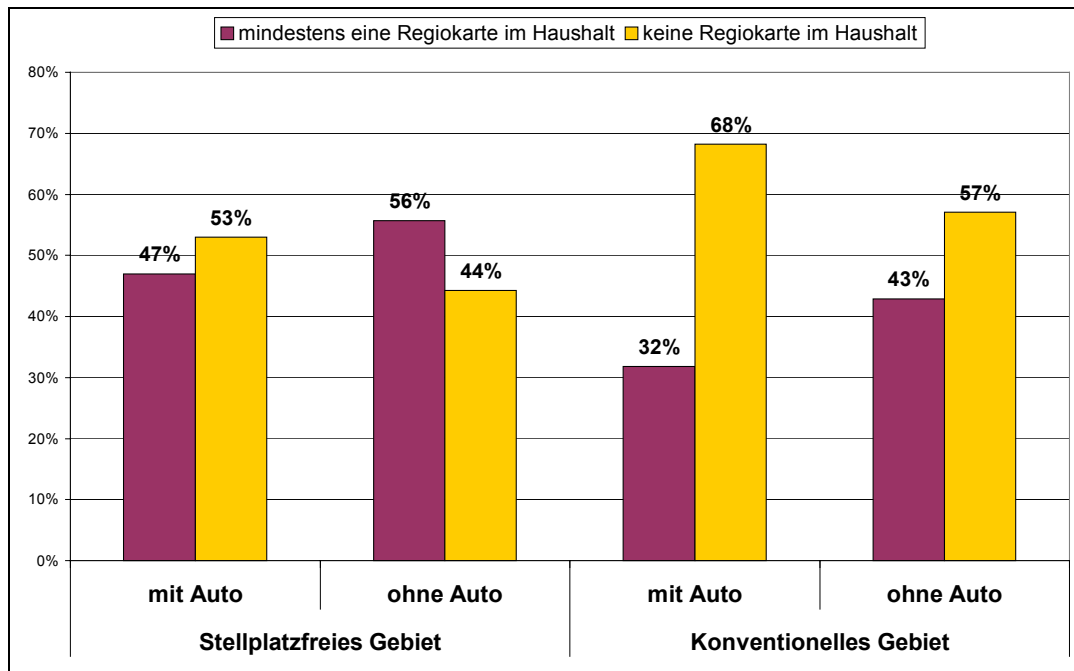
Bei Haushalten im konventionellen Bereich mit und ohne Auto besteht der gleiche Unterschied. Auch hier haben die autofreien Haushalte häufiger mindestens eine Regiokarte und auch häufiger mehr als nur eine Regiokarte. Der Anteil der Haushalte mit Regiokarte

---

<sup>4</sup> Die Erhebungsmethode des Darmstädter Büros, bei der für jedes Haushaltsmitglied ab 6 Jahre angegeben werden sollte, ob die Person über eine Regiokarte verfügt, wird insofern kritisch gesehen, da eine Regiokarte oft von mehreren Personen im Haushalt genutzt wird und nicht immer klar einer Person zugeordnet werden kann. Es wird die Gefahr gesehen, dass Karten doppelt angegeben worden sind, da sie grundsätzlich mehreren Personen zur Verfügung stehen.

<sup>5</sup> [www.freiburg.de/3/300/11502/zahlen.php?rubrik\\_id=6](http://www.freiburg.de/3/300/11502/zahlen.php?rubrik_id=6); zum Vergleich: der Anteil der 6- bis 15-jährigen liegt nach den Werten des Haushaltsfragebogens bei 38%. Nach der amtlichen Statistik für Vauban, die im Gegensatz zur Erhebung der Daten der Bewohnerbefragung die Studentensiedlung berücksichtigt, sinkt ihr Anteil auf immer noch stattliche 26% (Prozentwert ermittelt über Zahlen des Amtes für Statistik und Einwohnerwesen, Freiburg).

spielt sich jedoch insgesamt auf einem niedrigeren Niveau ab, so dass bei beiden Gruppen der Anteil der Haushalte ohne Regiokarte deutlich überwiegt.



**Abb. 7: Anteile der Haushalte mit mindestens einer Regiokarte unterschieden nach der Wohnlage (stellplatzfreies, konventionelles Gebiet) und dem Besitz eines Autos**

### Ausstattung der Haushalte mit BahnCards

Die Ausstattung der Haushalte in Vauban mit BahnCards ist im Vergleich zu der zunächst simplen Annäherung an bundesweite Werte über die Berechnung des durchschnittlichen BahnCard-Besitzes aus der Zahl verkaufter BahnCards und der Bevölkerungszahl der BRD, aber auch im Vergleich zu den Daten des Mobilitätspanels 2001 extrem hoch. Bundesweit gibt es ungefähr 3 Millionen BahnCard-Besitzer.<sup>6</sup> Bei einer Bevölkerungszahl von rund 82 Millionen ergibt sich damit ein Pro-Kopf-Anteil von 0,04. D. h. auf eine BahnCard kommen 27 Personen.<sup>7</sup> Nach den Werten des Deutschen Mobilitätspanels<sup>8</sup> ergibt sich ein höherer Wert, hier besitzt jede 10. Personen 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, da der BahnCard-Besitz in Vauban in allen Altersgruppen um ein Vielfaches höher ausfällt.

Diese Zahl ist angesichts der Vergleichswerte erstaunlich hoch. Die Vermutung, dass die hohen Werte teilweise auf das im Rahmen des LIFE-Projektes im Jahr 1999 angebotenen

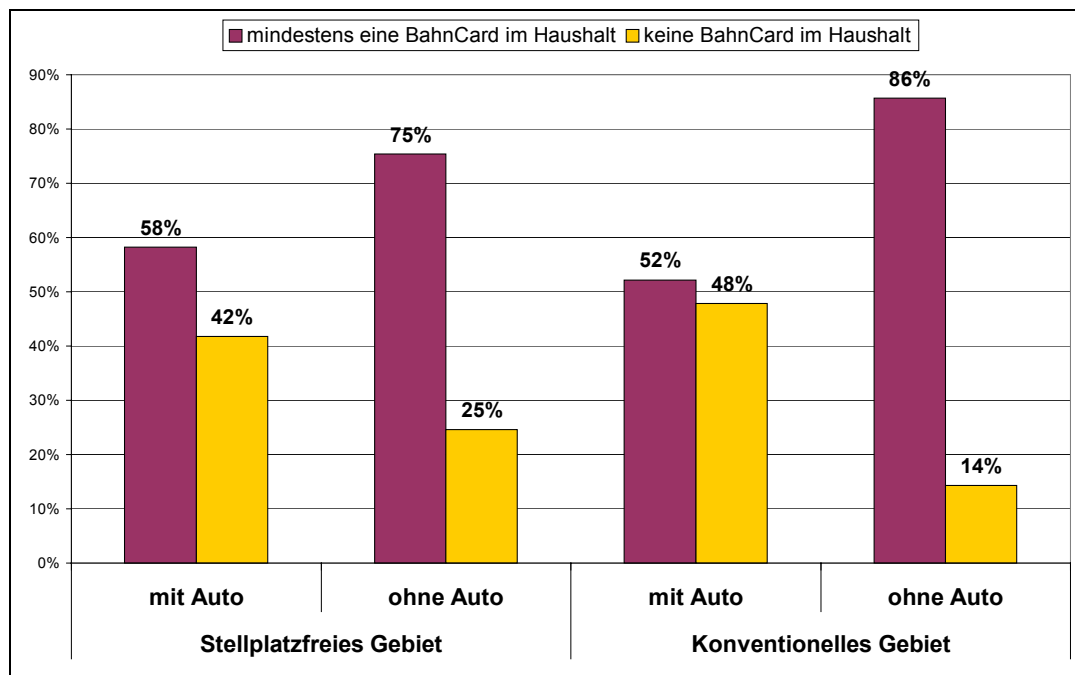
<sup>6</sup> [http://www.probahn-nrw.de/download/pep\\_positionspapier.pdf](http://www.probahn-nrw.de/download/pep_positionspapier.pdf)

<sup>7</sup> Da es sich bei dem Pro-Kopf-Anteil von 0,04 um eine nach oben aufgerundete Zahl handelt, fällt die Zahl der Personen, die auf eine BahnCard kommen, höher aus als der Wert, der sich unter Verwendung der Zahl 0,04 ergibt.

<sup>8</sup> Das Deutsche Mobilitätspanel ist eine jährlich von des 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.

Mobilitätspaket<sup>9</sup>, das u.a. den kostenlosen Erwerb einer BahnCard beinhaltet, zurückzuführen sei, hat sich nicht bestätigt. Das Mobilitätspaket konnte angesichts der beschränkten Laufzeit nur von Bewohnern des 1. Bauabschnitts erworben werden. Da die Haushalte aus dem 1. Bauabschnitt sogar geringfügig weniger BahnCards haben, hat das Mobilitätspaket diesbezüglich keine Auswirkungen gehabt.

Ein Vergleich auf Haushaltsebene in Abhängigkeit vom Autobesitz zeigt, dass sowohl im stellplatzfreien als auch im konventionellen Gebiet die Haushalte ohne Auto zu einem jeweils deutlich höheren Anteil mindestens über eine BahnCard im Haushalt verfügen.



**Abb. 8: Anteil der Haushalte mit und ohne BahnCard in Abhängigkeit vom Pkw-Besitz und der Wohnlage**

### Führerscheinbesitz

Insgesamt sind 454 der im Haushaltsbogen angegebenen Personen 18 Jahre und älter. 422 davon haben einen Führerschein. Bei weiteren 16 Personen kann davon ausgegangen werden, dass Sie einen Führerschein haben, auch wenn die Frage zum Führerschein offen gelassen wurde (weder ein Kreuz für Besitz noch für Nichtbesitz eines Führscheins). Der Rückschluss auf einen Führerschein ergibt sich aus der Angabe, dass diese Personen Mitglied einer Car-Sharing-Organisation/ privaten Autogemeinschaft sind oder hauptsächlich ein dem Haushalt zur Verfügung stehendes Privatauto bzw. einen Dienstwagen nutzen. Ohne diese 16 Personen erreicht die Führerscheinquote 93%. Mit den 16 Personen liegt die Führerscheinquote bei 97%.

Lediglich 3 Personen haben explizit angegeben, keinen Führerschein zu besitzen. Bei allen drei handelt es sich um Frauen höheren Alters.

<sup>9</sup> Dieses spezielle Angebot für Vauban-Bewohner hat neben der preisgünstigen Möglichkeit, Mitglied bei der örtlichen Car-Sharing-Organisation FAG zu werden, ein kostenloses ÖPNV-Jahresticket (Regiokarte) als auch eine kostenlose BahnCard, beides für jeweils ein Jahr, beinhaltet. Verkauft wurden damals knapp über 90 Mobilitätspakete. Viele der Haushalte haben sich für die im Vergleich zur BahnCard Classic 2. Klasse deutlich günstigere Familien-BahnCard entschieden. Damit die Haushalte trotz des geringeren Preises den gleichen Förderbetrag erhielten, wurde über den Restbetrag ein Gutschein ausgestellt, der es Familien ermöglichte auch in den Folgejahren, kostenlose BahnCards zu erwerben.

### Ausstattung mit VM

Bei der Betrachtung der Anzahl von Fahrrädern und Autos pro 1.000 Einwohner ergeben sich folgende Werte: Auf 1.000 Einwohner in Vauban kommen 858 Fahrräder, aber nur ca. 150 Pkw.<sup>10</sup> Auf ganz Freiburg bezogen liegt keine vergleichbare Zahl für Fahrräder vor. Bei Pkw liegt die Zahl für Freiburg um das dreifache höher: Hier besitzen 457 von 1.000 Einwohnern einen Pkw. Dies ist nur eine Zahl, in der sich die Auswirkungen des neuen Verkehrskonzeptes in Vauban ausdrückt. Nachfolgend die Zahlen im Einzelnen.

### Anzahl Privatautos/ Dienstwagen

Bezogen auf die Anzahl der Personen im Haushalt haben 89% aller Einpersonenhaushalte in Vauban keinen Pkw. Auf ganz Freiburg bezogen fällt der Anteil der autofreien Einpersonenhaushalte deutlich geringer aus. Hier haben 52% keinen Pkw. Dieses Bild wiederholt sich bei den Mehrpersonenhaushalten. Freiburgweit besitzen 80% bis 90% der Mehrpersonenhaushalte einen und mehr Pkws. In Vauban dagegen nur zwischen 32% bis 47% der Mehrpersonenhaushalte einen Pkw.

	Anzahl Personen im Haushalt									
	1 Pers.		2 Pers.		3 Pers.		4 Pers.		5 und mehr	
	Vaub	FR	Vaub	FR	Vaub	FR	Vaub	FR	Vaub	FR
<b>Kein Auto</b>	88,6	52,0	60,4	18,3	68,0	14,0	53,2	9,3	57,1	11,4
<b>1</b>	11,4	46,7	35,4	65,5	26,0	54,0	44,2	55,7	39,3	55,7
<b>2</b>		0,6	4,2	16,0	6,0	27,9	2,6	27,3		29,1
<b>3</b>		0,6		0,2		3,7		6,0		1,3
<b>4 und mehr</b>						0,5		1,6	3,6	2,5
<b>Gesamt</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**Tab. 1: PKkw-Besitz bzw. Verfügbarkeit in Abhängigkeit von der Haushaltsgröße für Freiburg und Vauban; Angaben in Prozent**

Der Anteil der Haushalte, die über einen Dienstwagen verfügen, liegt bei 6% bzw. 8%, je nachdem, ob man die Haushalte, die keinen Dienstwagen dafür aber die Nutzung eines Dienstwagens für einzelne Haushaltsmitglieder angegeben haben, mitzählt oder nicht.

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. 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). 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 Straßenbahnbindung, 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.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Je nachdem auf welcher Basis die Zahl der Pkw auf 1.000 Vauban-Bewohner berechnet wird, ergeben sich leicht unterschiedliche Werte. Daher die ca.-Angabe von 150 Pkw.

<sup>11</sup> Angaben zur Kraftfahrzeugdichte: Amt für Statistik und Einwohnerwesen (2003)

Für Vauban ergeben sich folgende Werte: Bezieht man alle Haushalte mit und ohne Auto des stellplatzfreien und konventionellen Gebietes, die an der Befragung teilgenommen haben, in die Auswertung ein, beträgt die Kraftfahrzeugdichte 150 Pkw auf 1.0000 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.

Anzahl Fahrräder

In der folgenden Tabelle wird der Fahrradbesitz differenziert nach Haushaltsgröße mit dem Freiburger Durchschnitt verglichen. Da dort die Zahlen bereits ab 4 Fahrrädern in einer Kategorie „vier und mehr“ zusammengefasst wurden, sind die Zahlen in der Tabelle auch für Vauban diesen Kategorien angepasst worden.

Im Vergleich mit den Werten für Freiburg, sind die Einpersonenhaushalte in Vauban deutlich besser ausgestattet. Auch die Zweipersonenhaushalte schneiden aufgrund des sehr viel geringeren Anteils an Haushalten, die kein Fahrrad besitzen, besser ab. Sie besitzen deutlich häufiger zwei und drei Fahrräder. Der Anteil der Haushalte mit vier und mehr Fahrrädern entspricht wieder ungefähr dem Durchschnitt Freiburgs.

Die Mehrpersonenhaushalte ab drei Haushaltsmitgliedern, haben in Vauban dagegen häufiger kein Fahrrad (angegeben) und erreichen auch in der Kategorie „vier und mehr“ z.T: geringere Werte.

	Anzahl Personen im Haushalt									
	1 Pers.		2 Pers.		3 Pers.		4 Pers.		5 und mehr	
	Vaub	FR	Vaub	FR	Vaub	FR	Vaub	FR	Vaub	FR
<b>Kein Fahrrad</b>	6,3	22,4	7,1	20,0	7,5	3,7	9,2	2,2	7,7	1,3
<b>1</b>	50,0	56,4	7,1	19,6		7,0		2,2	3,8	1,3
<b>2</b>	21,9	16,8	33,3	15,9	22,5	20,9	6,2	9,8		6,3
<b>3</b>	21,9	3,7	31,0	22,6	45,0	47,4	24,6	13,7	7,7	6,3
<b>4 und mehr</b>		0,6	21,5	21,9	25,0	20,9	60,0	72,1	80,7	84,8
<b>Gesamt</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**Tab. 2: Fahrradanzahl in Abhängigkeit von der Haushaltsgröße für Freiburg und Vauban; Angaben in Prozent**

Krafträder

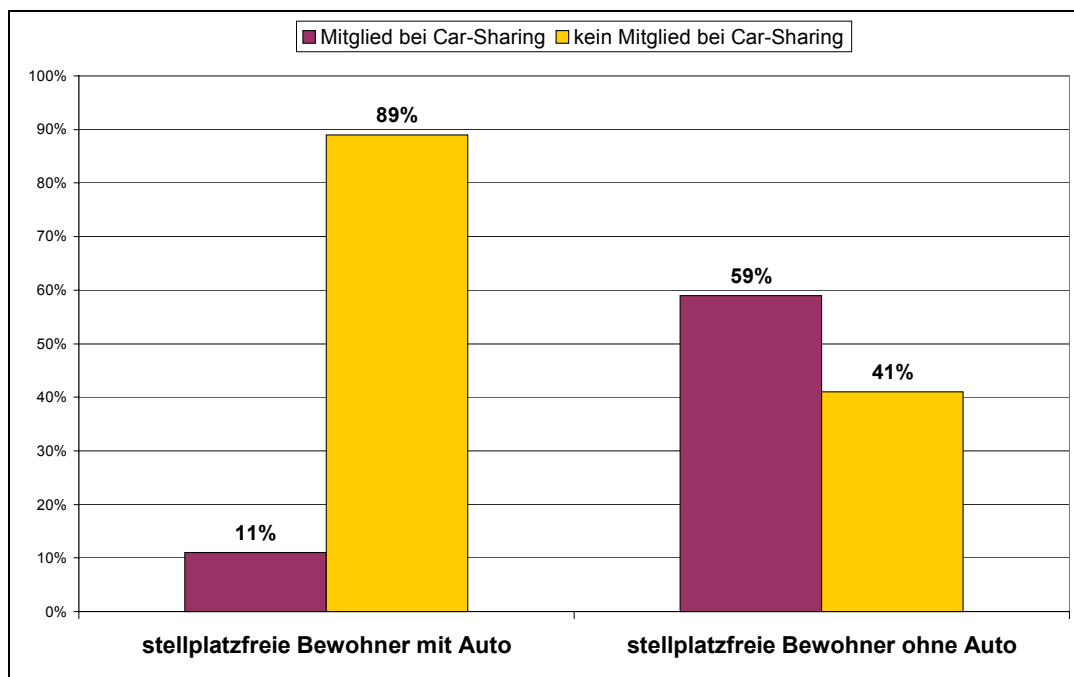
Der Anteil der Haushalte, die über Motorräder und Mofas verfügen ist marginal. 2% der Haushalte besitzen ein Motorrad, Mofas gibt es in lediglich 1% der befragten Haushalte. Lediglich der Anteil der Haushalte, die über ein Moped oder einen Roller verfügen, fällt höher aus. Ihr Anteil erreicht 5%.

Mitgliedschaft in einer privaten Autogemeinschaft und bei Car-Sharing

Ähnlich wie bei der Zahl der BahnCard-Besitzer fällt auch die Zahl der Personen, die Mitglied bei Car-Sharing sind, in Vauban extrem hoch aus. 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 befragten Personen ab 18 Jahren sind Car-Sharing-Mitglied. Angesichts der Tatsache, dass bundesweit zum

Zeitpunkt der Erhebung lediglich rund 55.000 Personen<sup>12</sup> einer Car-Sharing-Organisation angehören, stellt eine solche Häufung in einem Stadtteil vermutlich eine absolute Ausnahme dar.

Eine Differenzierung der Ergebnisse nach dem Besitz oder Nicht-Besitz eines Pkw macht deutlich, dass diese Auffälligkeit bei den autofreien Haushalte sehr viel stärker ausgeprägt ist 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>13</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%.



**Abb. 9: Anteil der Personen, die Mitglied bei Car-Sharing sind in Abhängigkeit vom Pkw-Besitz**

### 4.3 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.<sup>14</sup> Das Mobilitätsverhalten der Vauban-Bewohner wurde daher für die drei Bereiche Einkaufen, Freizeit und Beruf/ Ausbildung ermittelt. Abgefragt wurden der Ort und die Häufigkeit der Ausübung sowie die Verkehrsmittelwahl.

<sup>12</sup> Presseinformation des Bundesverband CarSharing (bcs): CarSharing in 2001 weiter auf Wachstumskurs, 4. Juni 2002

<sup>13</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: DIW (2002) und Presseinformation des bcs vom 4. Juni 2002.

<sup>14</sup> Büro R+T (2002)

### 4.3.1 EINKAUFsverkehr

Im Rahmen der Bewohnerbefragung beschränkte sich die Betrachtung des Einkaufsverkehrs auf die Wege, die mit dem Einkauf von Lebensmitteln und sonstigen Produkten des täglichen Bedarfs zu tun haben. Dabei wurde differenziert nach „Einkäufen für den täglichen Bedarf“ und „Großeinkäufe (z.B. Wochenendeinkauf)“.

#### Einkaufsort

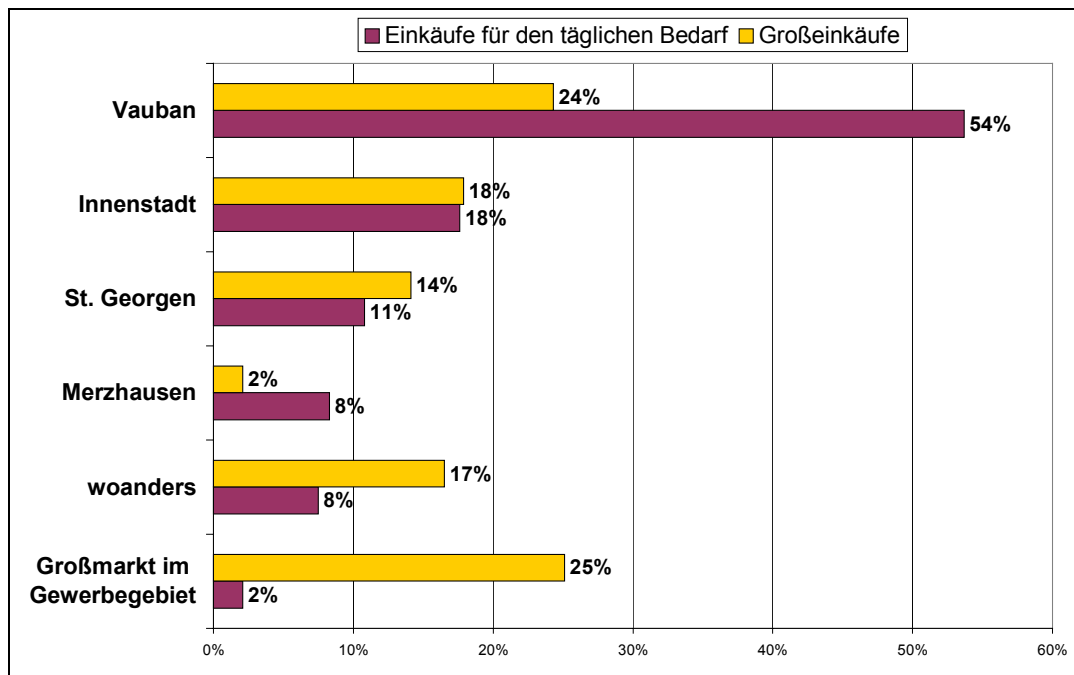


Abb. 10: Einkaufsorte der Vauban-Bewohner; Mehrfachnennungen waren möglich

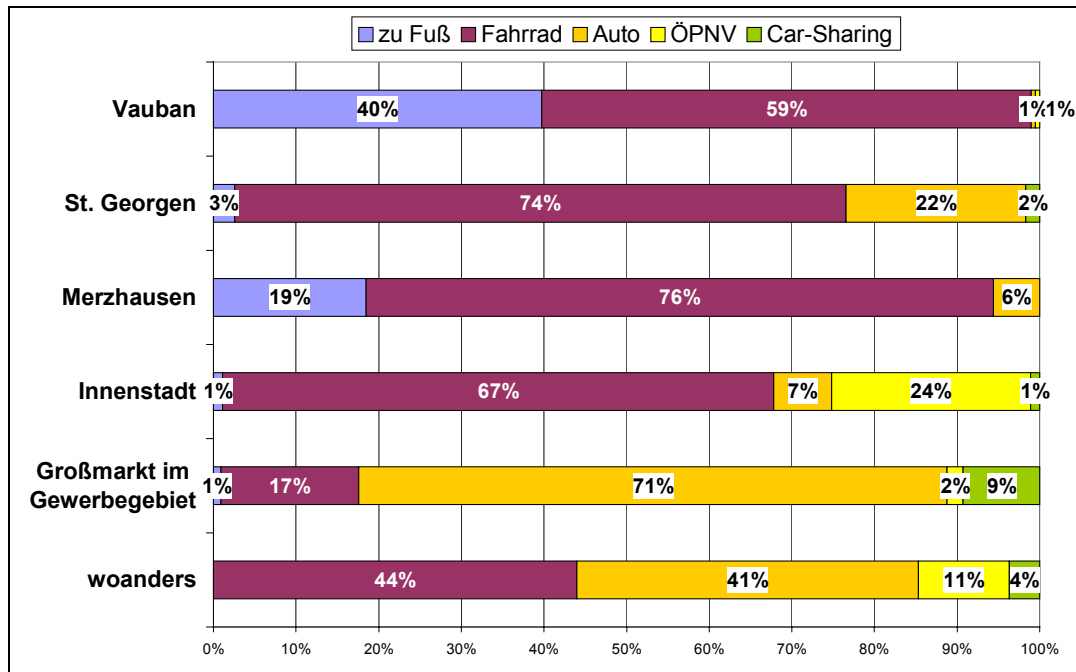
Bei der Wahl des Einkaufsortes haben die „vor der Haustür“ gelegenen Geschäfte einen hohen Stellenwert bei den Bewohnern. Einkäufe des täglichen Bedarfs werden zu 54% auf dem Vauban-Gelände selbst getätigt, an zweiter Stelle folgt mit deutlichem Abstand (18%) die ca. drei Kilometer entfernt gelegene Innenstadt. Großeinkäufen werden zu fast gleich großen Anteilen im Großmarkt im Gewerbegebiet (25%) und in Vauban (24%) erledigt. Im Vergleich zu den Einkäufen für den täglichen Bedarf werden Großeinkäufe nur halb so oft in Vauban erledigt. Die Einkaufsgelegenheiten in Vauban können sich aber gut gegen die sonst oft große Konkurrenz der Großmärkte auf der „grünen Wiese“ behaupten.

St. Georgen und insbesondere Merzhausen haben als Einkaufsort sowohl für den täglichen Bedarf als auch für Großeinkäufe eine relativ geringe Bedeutung. Obwohl näher gelegen als die Innenstadt, werden sie seltener als diese genannt. Ein Grund mag die Möglichkeit sein, den Lebensmittelkauf in der Innenstadt mit anderen Dingen zu verbinden.

#### Verkehrsmittelwahl

Das Fahrrad ist bei allen abgefragten Einkaufsorten mit Ausnahme des Großmarktes im Gewerbegebiet das dominierende Verkehrsmittel. In Abhängigkeit vom Ort zeigen sich dennoch deutliche Unterschiede. In Vauban mit seinen kurzen Distanzen kommen auch die Fußgänger auf einen hohen Anteil von 40%. Die Innenstadt ist der einzige Ort, bei dem der ÖPNV einen nennenswerten Anteil von 24% erreicht. Der Anteil des Umweltverbund kommt bei den Bewohnern, die ihre Einkäufe in Vauban, St. Georgen, Merzhausen oder der Innenstadt durchführen, auf bemerkenswerte 76% bis 99%.

Der einzige Ort, an dem die Mehrheit der Befragten das Auto für ihren Weg zum Einkaufen nutzt, ist der Großmarkt im Gewerbegebiet, bei dem – wie oben beschrieben – immerhin ein Viertel aller Großeinkäufe erledigt wird. 71% der Personen, die dort einkaufen, geben an, das Auto zu nutzen. Zusammen mit einem Anteil von 9% der Befragten, die einen Car-Sharing-Wagen nutzen, liegt der Anteil des Pkw bei 80%.



**Abb. 11: Verkehrsmittelnutzung bei Einkaufswegen in Abhängigkeit vom Einkaufsort; Mehrfachnennungen waren möglich**

Häufigkeit der Einkäufe

In Bezug auf die Angaben, wie oft Einkäufe für den täglichen Bedarf durchgeführt werden, gibt es kaum Unterschiede zwischen den Bewohnern des stellplatzfreien Quartiers mit und ohne Auto. Bei beiden Gruppen erreicht die Antwortkategorie ‚mehrmals pro Woche‘ jeweils mit großem Abstand den höchsten Prozentwert. Großeinkäufe werden dagegen von den Bewohnern mit Auto signifikant häufiger durchgeführt. 81% dieser Gruppe geben an ca. 1 Mal pro Woche oder ein- bis zweimal im Monat einen solchen Einkauf zu tätigen. Bei den Bewohner des stellplatzfreien Quartiers ohne Auto liegt der vergleichbare Wert bei 63%. Dieses Ergebnis lässt vermuten, dass autofreie Haushalte ihre Einkäufe aufgrund des höheren Organisationsaufwandes seltener durchführen. Ein Teil von ihnen scheint ganz auf Großeinkäufe zu verzichten und sich überwiegend über die häufigeren Einkäufe für den täglichen Bedarf zu versorgen. 14% geben an, nie einen Großeinkauf zu tätigen, bei den Bewohnern mit Auto fällt der Prozentsatz dieser Antwortkategorie mit 6% deutlich niedriger aus. Bei beiden Gruppen besteht allerdings die Möglichkeit, dass ein Teil von ihnen nie einen Großeinkauf tätigt, da dieser von einem anderen Haushaltsmitglied durchgeführt wird. Die Differenz zwischen den beiden Gruppen lässt sich darüber allerdings nicht erklären.

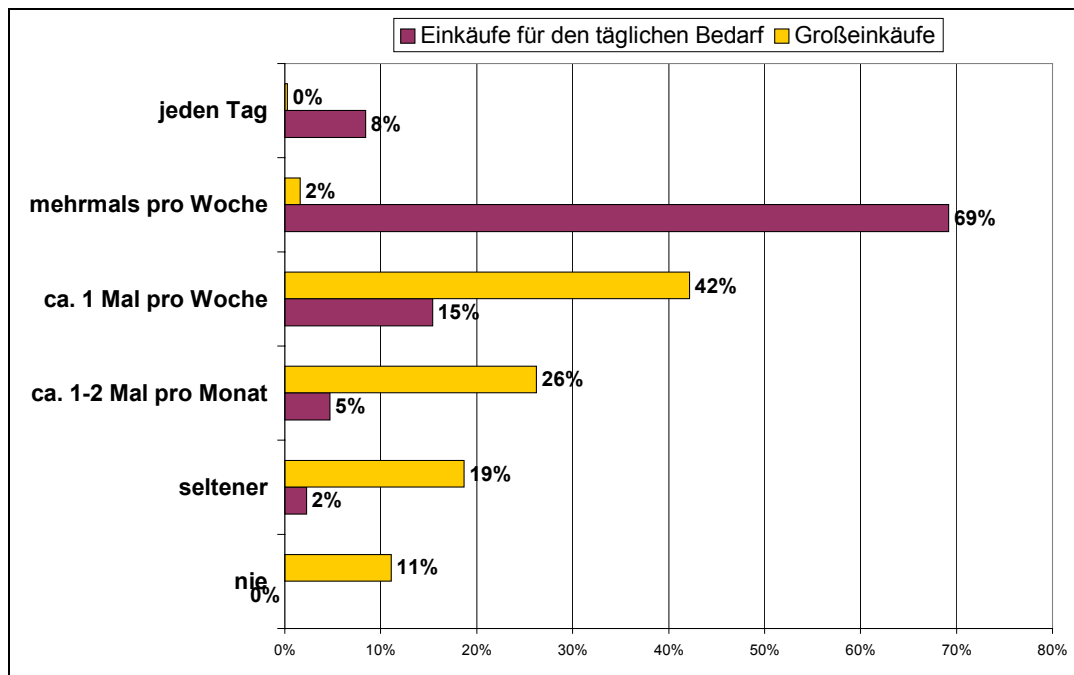
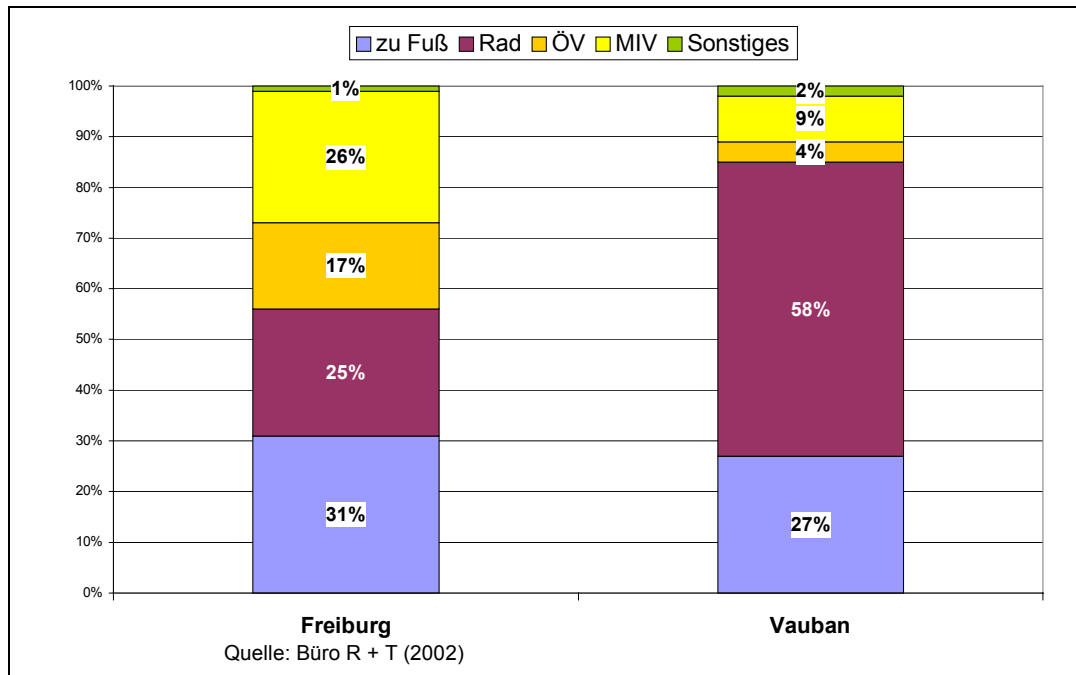


Abb. 12: Häufigkeit der Durchführung von Einkäufen

### Modal split des Einkaufsverkehrs

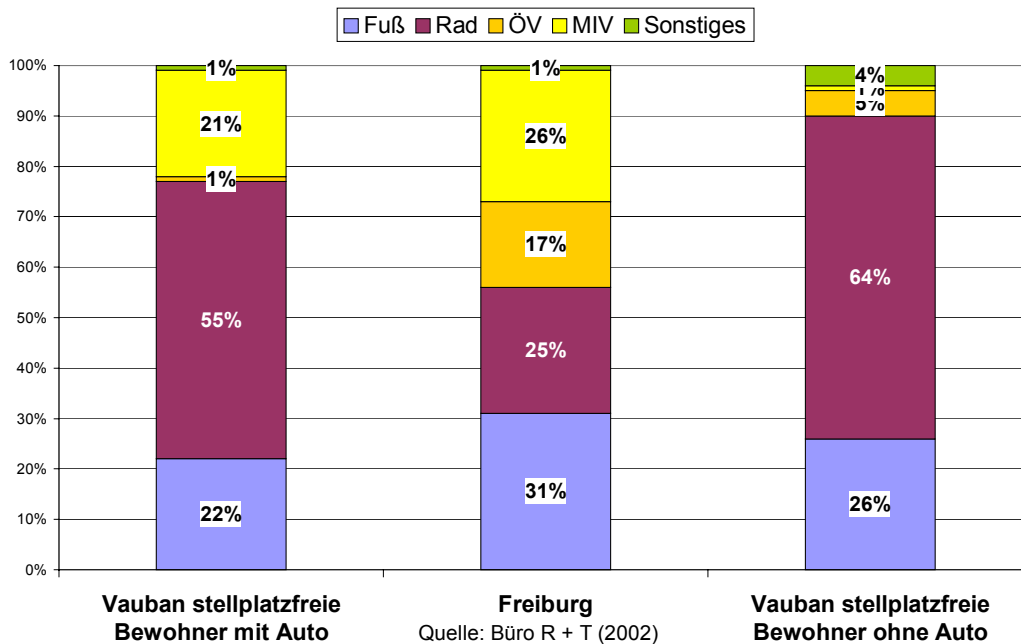
Der modal split des Einkaufsverkehrs lässt sich aus der Häufigkeit, mit der die Bewohner ihre Einkäufe erledigen, und den dabei genutzten Verkehrsmitteln ableiten. Hierzu wurde zunächst aus den Häufigkeitsangaben pro befragte Person die Zahl der Einkaufswege für einen Zeitraum von vier Wochen ermittelt. Die Wegezahl wurde über die Angaben der Person zur Verkehrsmittelwahl dem entsprechenden Verkehrsmittelsegment zugeordnet. Im ersten Schritt wurde der modal split auf der Basis aller eingegangenen Fragebögen (sowohl konventionelles als auch stellplatzfreies Gebiet) berechnet. Im zweiten Schritt wurde der modal split für die Bewohner des stellplatzfreien Gebietes differenziert nach Autobesitz und Nichtbesitz ermittelt. Für jede dieser beiden Gruppe wurden drei modal splits berechnet: der modal split auf Basis aller Einkaufswege, der modal split, der sich aus den Einkaufswegen für den täglichen Bedarf, und der modal split, der sich aus den Wegen für Großeinkäufe ergibt.

Die Verkehrsmittelnutzung beim Einkaufen ist bei den Vauban-Bewohnern im Vergleich zum Freiburger Durchschnitt durch einen höheren Anteil des Umweltverbundes (Fahrrad, Fuß, ÖPNV) gekennzeichnet. Der Fahrradanteil fällt mehr als doppelt so hoch aus. Der Fußwegeanteil entspricht dagegen mehr oder weniger dem Freiburger Durchschnitt, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist sogar deutlich niedriger. Der um 16 Prozentpunkte höhere Anteil des Umweltverbundes in Vauban kommt daher ausschließlich durch die häufigere Nutzung des Fahrrades zustande. Der Anteil des MIV fällt in Vauban mit 9% gegenüber 26% im Freiburger Durchschnitt um zwei Drittel niedriger aus.



**Abb. 13: Verkehrsmittelnutzung beim Einkaufen – Freiburg und Vauban im Vergleich**

Eine nach dem Besitz eines Autos differenzierte Betrachtungsweise für die Bewohner des stellplatzfreien Gebietes zeigt, dass der höhere Anteil des Umweltverbundes im wesentlichen auf die Verkehrsmittelnutzung der stellplatzfreien Bewohner ohne Auto zurückzuführen ist. Bei dieser Gruppe liegt der Anteil des Umweltverbundes bei 95% und damit 22 Prozentpunkte über dem Freiburger Durchschnitt. Bei den stellplatzfreien Bewohnern mit Auto erreicht der Umweltverbund einen Anteil von 78% und liegt damit lediglich 5 Prozentpunkte über dem Freiburger Durchschnitt. Dies ist genau der Anteil, um den der MIV bei den Bewohnern mit Auto niedriger als der MIV-Anteil in Freiburg ausfällt. Grundsätzlich fällt der Anteil des Pkws bei den Bewohnern mit Auto mit 21% nicht wesentlich niedriger aus als im Freiburger Durchschnitt mit 26%. Bei den stellplatzfreien Bewohnern ohne Auto spielt der MIV mit unter 5% (1% MIV, unter Sonstiges sind z.T. Car-Sharing-Wagen subsumiert) eine sehr untergeordnete Rolle.



**Abb. 14: Verkehrsmittelnutzung beim Einkaufen – Freiburg im Vergleich mit stellplatzfreien Bewohner mit und ohne Auto**

Eine nach Einkäufen für den täglichen Bedarf und nach Großeinkäufen differenzierte Betrachtungsweise zeigt, dass die Unterschiede im Einkaufsverhalten der stellplatzfreien Bewohner mit und ohne Auto im wesentlichen auf die Unterschiede bei der Erledigung der Großeinkäufe zurückzuführen sind. In bezug auf den Einkaufsort für den täglichen Bedarf gibt es so gut wie keine Unterschiede zwischen autobesitzenden und autolosen Haushalten bzw. Bewohnern. Beide Gruppen bevorzugen mit 53% bzw. 54% mit Abstand am häufigsten die nahe gelegenen Einkaufsmöglichkeiten auf dem Vauban-Gelände. Bezüglich des Großeinkaufes zeigen sich dagegen andere Präferenzen. Die autolosen Haushalte erledigen auch diese Art von Einkauf bevorzugt auf dem Vauban-Gelände und zwar am häufigsten mit dem Rad zu einem hohen Anteil aber auch zu Fuß. Bei den Haushalten mit Auto steht der Großmarkt im Gewerbegebiet an erster Stelle, das Vauban-Gelände ist dagegen von nachrangiger Bedeutung. Infolgedessen gibt es große Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Geben dreiviertel der Personen mit Auto im Haushalt an, ihren Pkw zu nutzen, dominiert bei den autolosen Haushalten wiederum das Fahrrad. Der Anteil des Autos (Car-Sharing-Fahrzeuge) beträgt bei dieser Gruppe lediglich 6%.

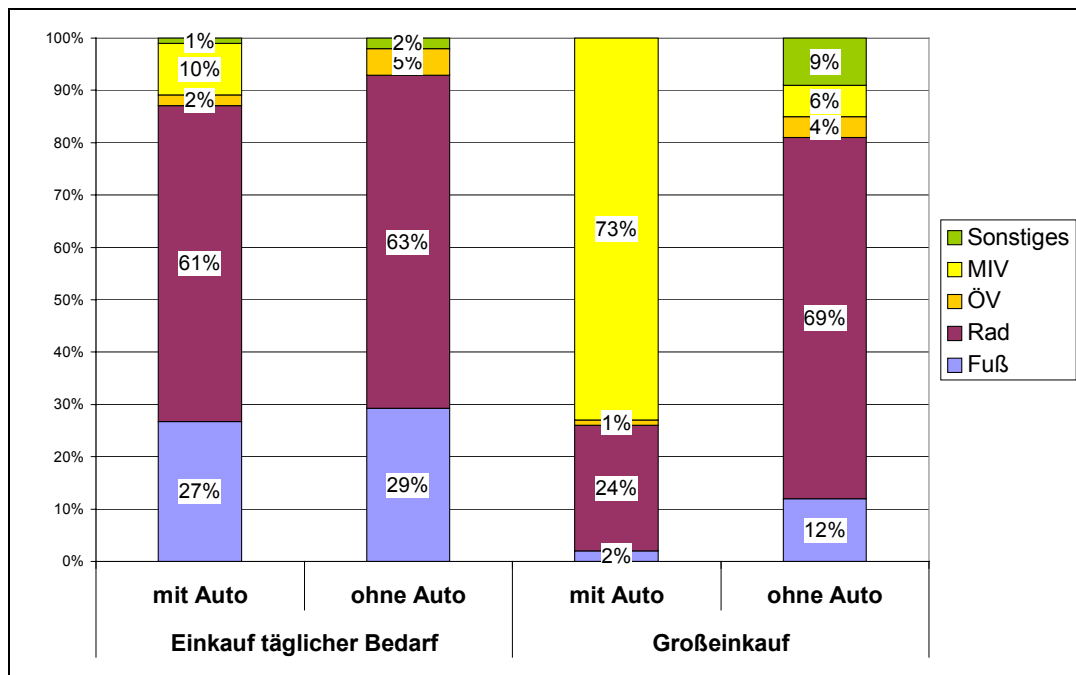


Abb. 15: Verkehrsmittelnutzung beim Einkaufen – stellplatzfreie Bewohner mit und ohne Auto im Vergleich

Zufriedenheit der Bewohner mit den Einkaufsmöglichkeiten in Vauban

Das Konzept Stadt der kurzen Wege hat zum Ziel, Bewohnern eines Stadtteils über ein entsprechendes Angebot an Infrastruktur die Erledigung ihrer alltäglichen Wege im Nahbereich der Wohnung zu ermöglichen. Hierzu gehören insbesondere Einkaufsmöglichkeiten. Auf diese Weise soll zum einen möglichst wenig Verkehr entstehen. Zum anderen ergibt sich aufgrund der kurzen Distanzen ein hohes Potenzial für eine umweltfreundliche Abwicklung des Verkehrs. Ziel der Befragung war es daher, die Zufriedenheit der Bewohner mit den Einkaufsmöglichkeiten in Vauban zu ermitteln.

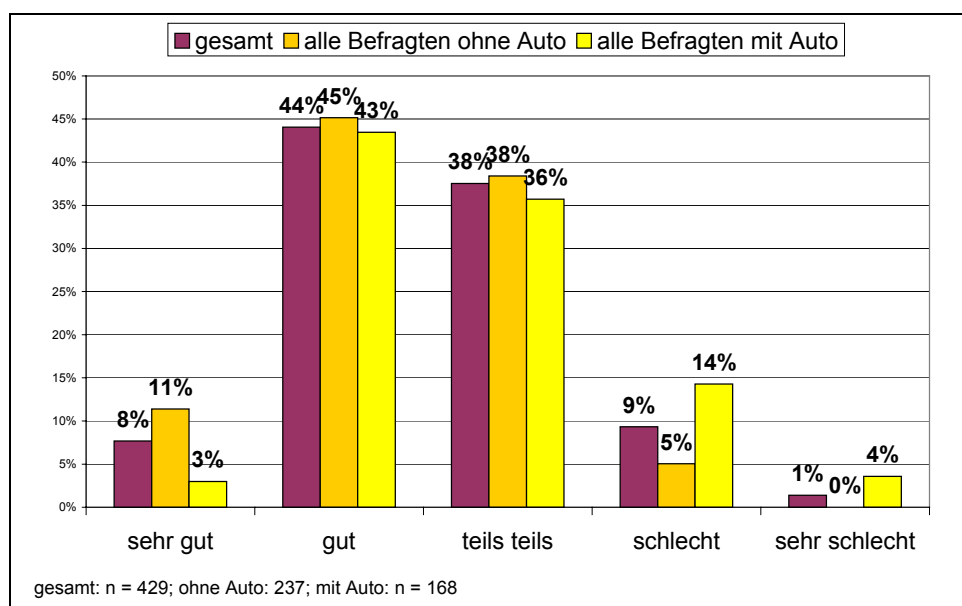


Abb. 16: Beurteilung der Einkaufsmöglichkeiten in Vauban

Eine knappe Mehrheit von 52% der Bewohner bezeichnet die Einkaufsmöglichkeiten in Vauban als (sehr) gut. 38% der Befragten entscheiden sich für die mittlere, nicht klar Position beziehende Antwortkategorie teils teils, 10% bezeichnen die Einkaufsmöglichkeiten als (sehr) schlecht. Auch wenn die Einkaufsmöglichkeiten damit überwiegend als gut bezeichnet werden, zeigt sich, dass noch Verbesserungsbedarf besteht, um auch die 49% der Personen, die nur teils teils zufrieden oder unzufrieden sind von den Einkaufsmöglichkeiten in Vauban zu überzeugen.

Die Antworten der Personen mit und ohne Auto weisen nach dem Chi-Quadrat-Test einen signifikanten Unterschied auf.<sup>15</sup> Die Bewohner mit Auto sind mit 18% im Gegensatz zu 5% bei den autolosen Bewohnern häufiger unzufrieden mit der Einkaufssituation. Wie die Analyse des Einkaufsverhaltens gezeigt hat, erledigt diese Gruppe ihre Großeinkäufe zu einem großen Teil im Großmarkt im Gewerbegebiet. Möglicherweise bieten diese Großmärkte eine Qualität, die von den Bewohnern mit Auto in Vauban vermisst wird. Eine tiefergehende Analyse, was an den Einkaufsmöglichkeiten in Vauban bemängelt wird, wäre sinnvoll.

### 4.3.2 FREIZEITVERKEHR

Unter dem Begriff Freizeit werden eine Reihe ganz unterschiedlicher Aktivitäten zusammengefasst. Um den damit verbundenen Verkehr differenziert genug erfassen zu können, wurden im Rahmen der Erhebung acht Freizeitaktivitäten unterschieden. Für jede dieser Aktivitäten sollten die Bewohner den Ort und die Häufigkeit der Ausübung sowie das am häufigsten für die damit verbundenen Wege benutzte Verkehrsmittel angeben.

#### Häufigkeit der Ausübung von Freizeitaktivitäten

Aus den Antworten aller Befragten ergibt sich folgendes Bild: Die Freizeitaktivitäten, denen die Vauban-Bewohner am häufigsten nachgehen sind „Spazieren gehen/ Hund ausführen“, „Freunde/ Verwandte besuchen“ und „Ausflüge machen“. Fast drei Viertel aller Bewohner gehen mindestens einmal die Woche spazieren, 59% besuchen ebenso häufig Freunde oder Verwandte und auch Ausflüge werden oft unternommen. 42% machen ca. einmal die Woche einen Ausflug, 89% tun dies mindestens einmal im Monat.

Eine Sportstätte aufsuchen ist ebenfalls eine Aktivität, der relativ häufig nachgegangen wird. 40% machen einmal die Woche Sport. Bei dieser Aktivität fällt allerdings erstmals die Gruppe der Personen, die der Aktivität seltener als einmal im Monat nachgehen mit 40% ebenso hoch aus.

---

<sup>15</sup> Der Unterschied wird auf einem Signifikanzniveau von 1% bestätigt.

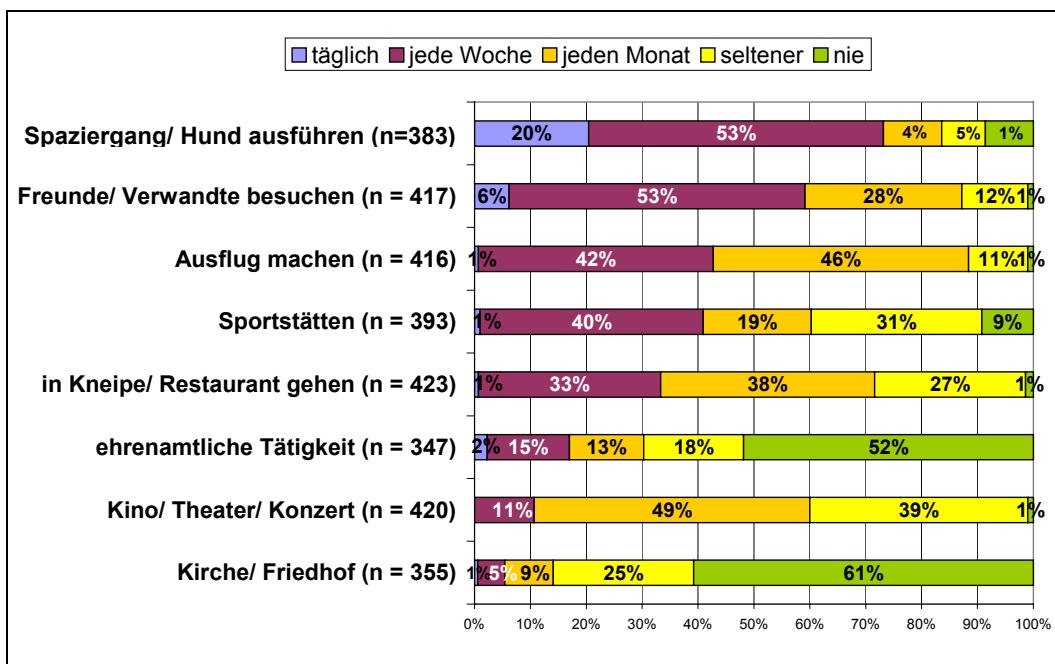


Abb. 17: Häufigkeit der Ausübung verschiedener Freizeitaktivitäten

Ort der Ausübung von Freizeitaktivitäten

Der Ort, an dem einer Freizeitaktivität nachgegangen wird, hat entscheidenden Einfluss darauf, wie viel Verkehr in Zusammenhang mit der Aktivität entsteht. Die Aktivitäten, denen die Bewohner am häufigsten auf dem Vauban-Gelände (und seiner näheren Umgebung) nachgeben, sind spazieren gehen sowie eine ehrenamtlichen Tätigkeit ausüben. Für alle anderen Aktivitäten verlassen die meisten Bewohner das Quartier. Wenn z.B. Freunde oder Verwandte besucht werden, so gibt nur ein knappes Viertel an, dass sie dies auf dem Vauban-Gelände tun. Die meisten treffen ihre Freunde oder Verwandte in einem anderen Stadtteil von Freiburg oder in der Innenstadt. Angesichts des kurzen Zeitraumes seit Einzug in Vauban erscheint ein Viertel der sozialen Kontakte durch das Treffen von Freunden oder Verwandten in Vauban allerdings bereits recht hoch.

Dass Ausflüge zu 88% im Umland von Freiburg stattfinden, liegt in der Natur der Sache. Beim Sport sieht dies allerdings anders aus. Lediglich 7% der Bewohner geben an, die Sportstätten im Vauban zu nutzen. 74% suchen Sportstätten in einem anderen Stadtteil von Freiburg auf. Auch die Innenstadt ist mit 9% bedeutender als das Vauban-Gelände. Es stellt sich die Frage, ob die Bewohner nach dem Umzug weiterhin die Sportstätten nutzen, die sie bereits vor ihrem Umzug genutzt haben – möglicherweise sind sie in der Nähe des alten Wohnortes in einem Verein, den sie nach dem Umzug nicht wechseln wollten. Oder ob das gegenwärtige Angebot in den Sportstätten Vauban – im wesentlichen die Sporthalle der Caroline-Casper-Schule sowie die Räume des Bürgerhauses – nicht den Wünschen der Bewohner entspricht. In diesem Fall könnte die Attraktivität des eigenen Wohngebietes für die Ausübung von Sport durch ein anderen Angebot verbessert werden, vorausgesetzt die Bewohner möchten nicht ganz bewusst außerhalb des Vauban-Geländes Sport machen.

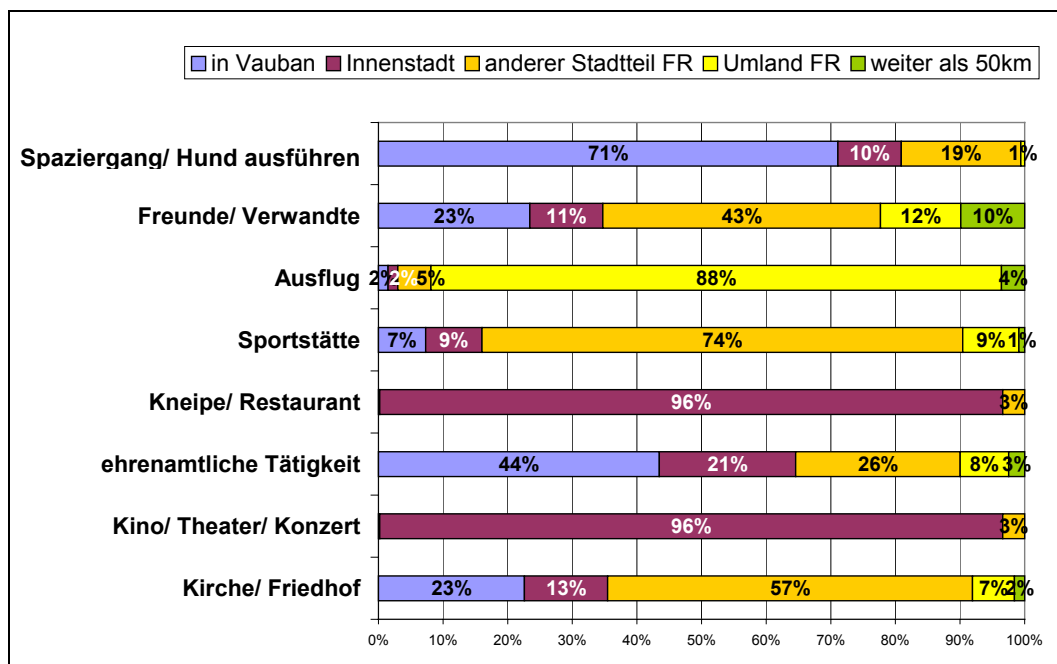


Abb. 18: Orte an denen der Freizeitaktivität nachgegangen wird

In Bezug auf die Häufigkeit und den Ort der Freizeitaktivitäten gibt es zwischen den Bewohnern des stellplatzfreien Gebietes mit und ohne Auto kaum Unterschiede. Die weiter entfernt gelegenen Kategorien ‚Umland von Freiburg‘ und ‚weiter als 50 km‘ werden bei einigen Aktivitäten (Freunde/ Verwandte besuchen, Kneipe/ Restaurant gehen, Spaziergang/ Hund ausführen) von den Autobesitzenden geringfügig häufiger (um 2 bis 5 Prozentpunkte) angegeben. Allerdings fallen die Prozentwerte bei diesen Kategorien insgesamt recht gering aus. Bei lediglich zwei Aktivitäten gibt es in Bezug auf den Ort deutliche Unterschiede. Personen mit Auto fahren mit 16% deutlich häufiger ins Umland für ihren Gang in die Kirche oder den Friedhof als autofreie Bewohner mit 3%. Letztere besuchen die Kirche stattdessen etwas häufiger in Vauban (29% gegenüber 26%) und auch in der Innenstadt (11%) auf, die bei den Autobesitzenden (0%) gar keine Rolle spielt. Die zweite Aktivität bei der es zu Unterschieden kommt, sind ehrenamtliche Tätigkeiten. Autofreie Haushalte üben ihre ehrenamtliche Tätigkeit mit 53% deutlich häufiger auf dem Vauban-Gelände aus als Personen mit Auto im Haushalt. Bei ihnen erreicht der Prozentwert der Antwortkategorie Vauban lediglich 25%.

### Verkehrsmittelnutzung bei der Ausübung von Freizeitaktivitäten

Bei der Verkehrsmittelnutzung in Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zeigt sich wie beim Einkaufen die hohe Bedeutung des Fahrrades für die Mobilität der Bewohner. Bis auf eine Ausnahme ist das Fahrrad bei allen Freizeitaktivitäten das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Selbst bei Ausflügen, die zu einem hohen Prozentsatz in das Umland von Freiburg führen und von allen abgefragten Freizeitaktivitäten mit den weitesten Distanzen verbunden sind, liegt das Fahrrad mit 35% knapp vor dem Auto. Der Anteil des Autos kommt zusammen mit Car-Sharing-Fahrzeugen (9 Prozentpunkte der insgesamt 10% sonstige Verkehrsmittel sind Car-Sharing-Fahrzeuge) auf 34%.

Lediglich bei Spaziergängen, die überwiegend in Vauban und seiner nahen Umgebung durchgeführt werden, wird von 71% der Befragten ‚zu Fuß‘ angegeben. Dieser Prozentsatz ist identisch mit dem Prozentsatz, der angibt in Vauban und Umgebung spazieren zu gehen.

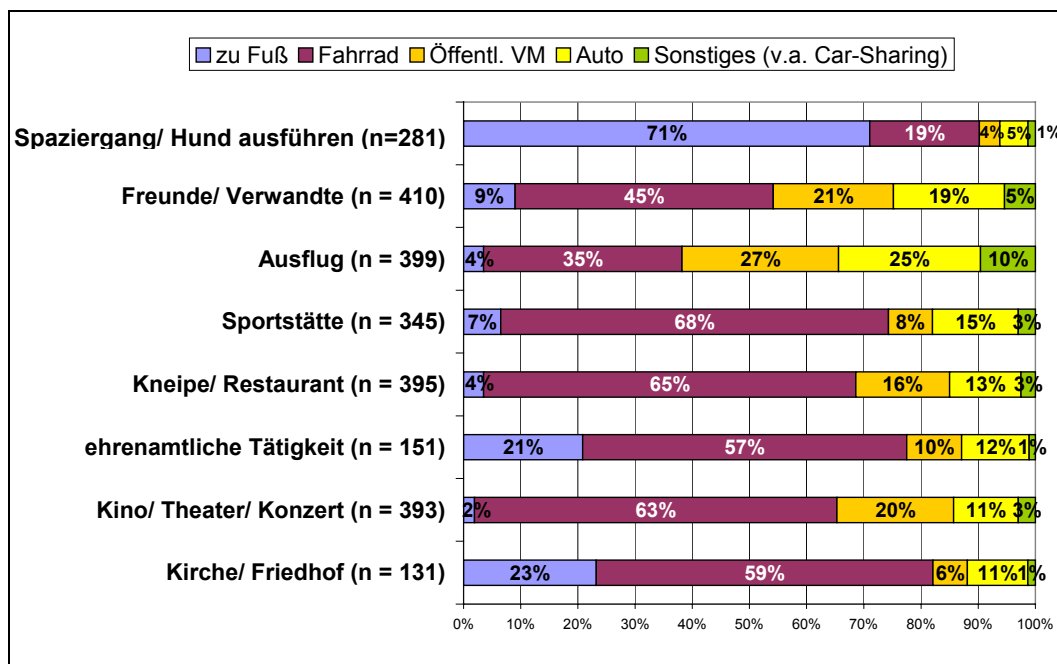


Abb. 19: Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit von der Art der Freizeitaktivitäten

Im Gegensatz zu dem sonst sehr übereinstimmenden Bild in Bezug auf die Häufigkeit und den Ort der Freizeitaktivitäten bei den stellplatzfreien Bewohnern mit und ohne Auto, sind bei der Wahl des Verkehrsmittels deutliche Unterschiede festzustellen. Die Bewohner des stellplatzfreien Gebietes ohne Auto nutzen v.a. das Fahrrad und zu einem weit höheren Anteil öffentliche Verkehrsmittel als Bewohner desselben Gebietes mit Auto. Bei den Bewohnern, deren Haushalt über ein eigenes Auto verfügt, wird in der Freizeit sehr viel häufiger der Pkw genutzt.

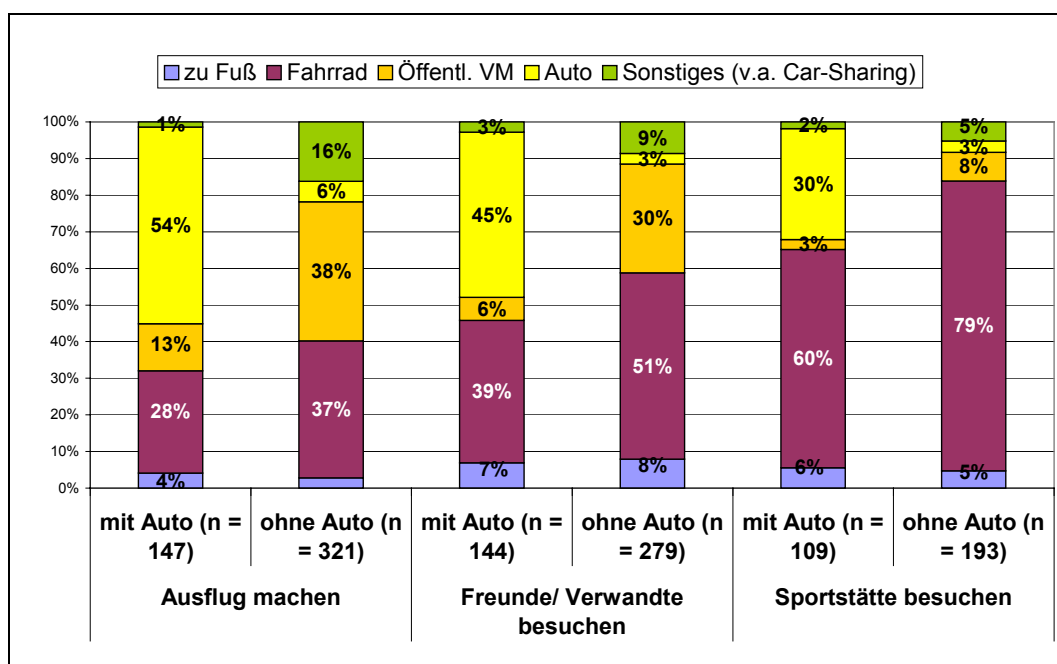
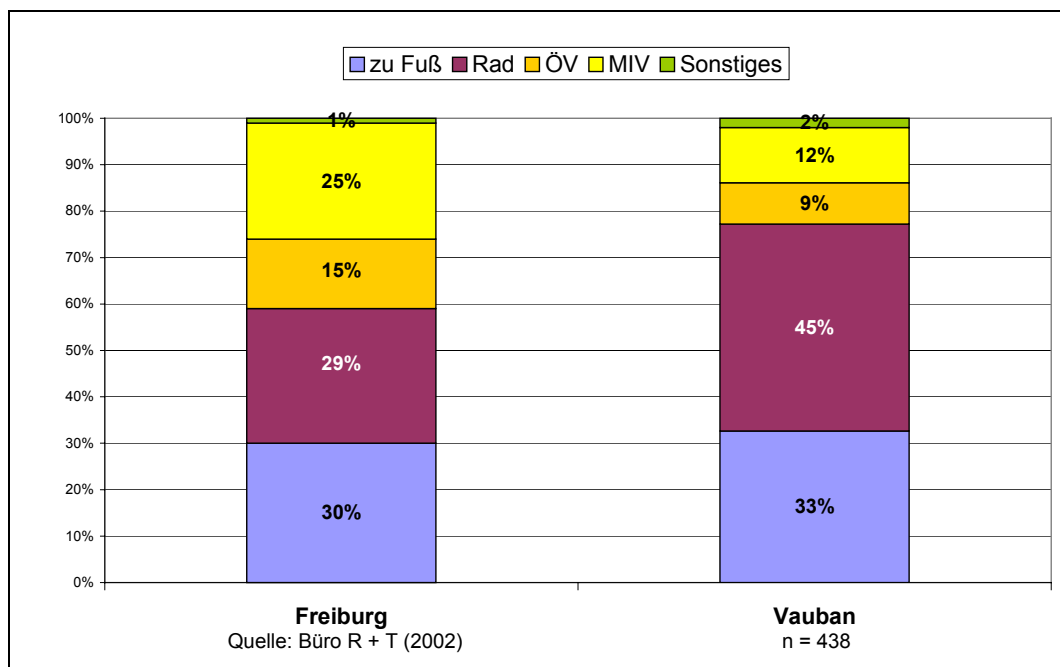


Abb. 20: Verkehrsmittelnutzung in der Freizeit in Abhängigkeit – stellplatzfreie Bewohner mit und ohne Auto im Vergleich

### Modal split des Freizeitverkehrs

Aus den Angaben zur Häufigkeit und zur Verkehrsmittelwahl wurde zunächst für jede der acht Aktivitäten ein modal split errechnet. Aus der Summe der einzelnen Aktivitäten ergibt sich der modal split für den gesamten Freizeitverkehr. Wie beim Einkaufsverkehr wurde der modal split auch hier zunächst auf Basis aller Fragebögen (sowohl konventionelles als auch stellplatzfreies Gebiet) berechnet und noch mal separat für die Bewohner des stellplatzfreien Gebietes mit und ohne Auto.

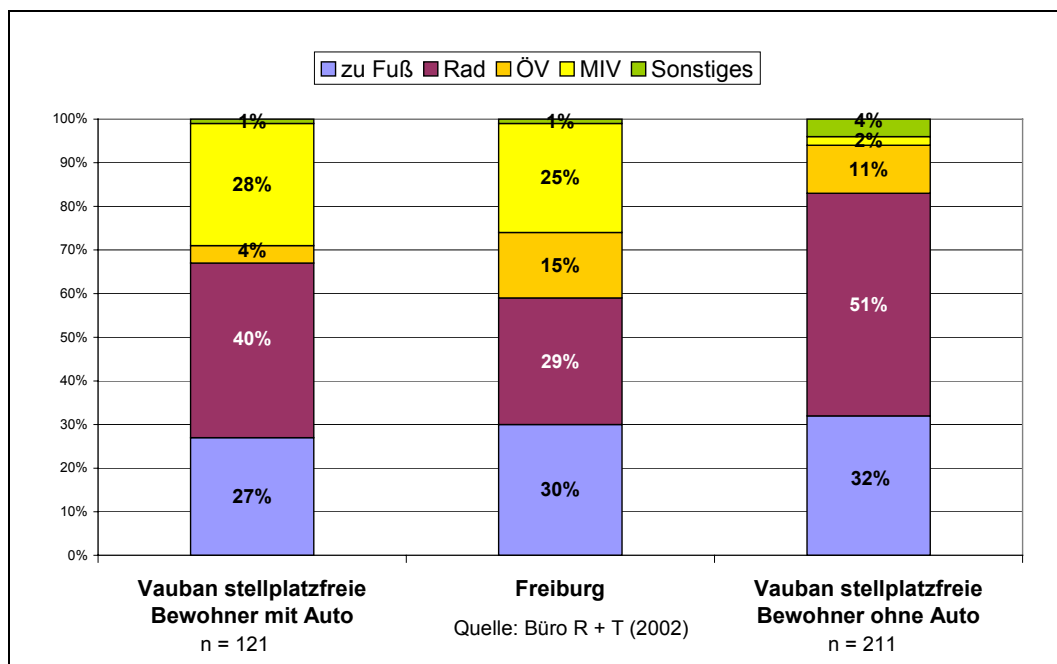
Der Vergleich des modal split für Vauban (auf der Basis aller eingegangenen Fragebögen) mit dem von Freiburg macht deutlich, dass die Vaubanler in ihrer Freizeit deutlich häufiger das Fahrrad und seltener das Auto nutzen. Der Fußwegeanteil fällt jeweils ungefähr gleich groß aus. Öffentliche Verkehrsmittel werden von den Bewohnern des Vauban um ein Drittel weniger genutzt, als dies in Freiburg durchschnittlich der Fall ist.



**Abb. 21: Modal split im Freizeitverkehr – Freiburg und Vauban im Vergleich**

Eine Gegenüberstellung des modal split der Bewohner des stellplatzfreien Gebietes mit und ohne Auto zeigt ähnlich wie beim Einkaufsverkehr, dass der Unterschied im Vergleich mit den Durchschnittswerten für Freiburg im wesentlichen durch die Verkehrsmittelwahl der Autofreien zustande kommt, da der modal split der Bewohner mit Auto weniger vom Freiburger Durchschnitt abweicht. Der Anteil des Autos fällt bei dieser Gruppe mit 28% gegenüber 25% für die Stadt Freiburg sogar geringfügig höher aus. Es gibt lediglich eine Verschiebung von den öffentlichen Verkehrsmitteln hin zum Fahrrad. Auch bei den Bewohnern mit Auto hat das Fahrrad einen höheren Stellenwert als dies beim Durchschnittsfreiburger der Fall ist.

Bei den Autofreien entfällt das Segment Auto fast völlig, auch die öffentlichen Verkehrsmittel werden im Vergleich zu den Werten für die Stadt Freiburg seltener genutzt. Stattdessen wird mit Abstand am häufigsten das Fahrrad genutzt.



**Abb. 22: Modal split im Freizeitverkehr – Freiburg und stellplatzfreie Bewohner mit und ohne Auto im Vergleich**

Bei der Frage, wie gut wichtige Ziele in der Freizeit nach Meinung des Bewohners erreichbar seien, geben 65% aller Befragten sehr gut bzw. gut an, ein knappes Drittel wählt die Kategorie teils teils. Lediglich 3% bezeichnen die Erreichbarkeit als schlecht, die Kategorie sehr schlecht wird von keinem Befragten gewählt. Der Vergleich in Abhängigkeit vom Autobesitz ergibt kaum Unterschiede. Die Autofreien, bei denen man aufgrund der Organisation der Freizeitaktivitäten ohne Auto eher eine schlechtere Bewertung hätte vermuten können, wählen die Kategorie schlecht mit 1% sogar seltener als die Bewohner mit Auto (6%). Dafür entscheiden sie sich häufiger für die Kategorie teils teils. Insgesamt herrscht in Bezug auf die Erreichbarkeit der Ziele in der Freizeit eine sehr große Zufriedenheit.

### 4.3.3 BERUFS- UND AUSBILDUNGSVERKEHR

In Bezug auf die Arbeit oder die Ausbildung war zum einen der Arbeitsort und zum anderen das für den Weg dorthin benutzte Verkehrsmittel von Interesse. 79% der Bewohner gehen ihrem Beruf bzw. ihrer Ausbildung innerhalb von Freiburg nach. Lediglich 12% geben an, dass ihr Arbeitsort bzw. ihre Ausbildungsstätte im Umland von Freiburg bis zu einer einfachen Entfernung von 50 km liegt. 9% der Bewohner arbeiten an einem Ort, der weiter als 50 km von Vauban entfernt ist.<sup>16,17</sup> Eine separate Auswertung der Antworten der stellplatzfreien Bewohner mit und ohne Auto ergibt für beide Gruppen das gleiche Ergebnis,

<sup>16</sup> n = 353; insgesamt haben 369 der 438 Befragten angegeben berufstätig zu sein und die Fragen zum Ort und der Wahl des Verkehrsmittels für den Weg zur Arbeit/ Ausbildungsstätte beantwortet.

<sup>17</sup> Die Antwortkategorien im Fragebogen für die Erfassung der Lage des Arbeitsortes bzw. der Ausbildungsstätte enthielten keine Angaben zur Entfernung. Die Befragten sollten anzukreuzen, ob sie ‚in Freiburg‘, ‚im Umland von Freiburg‘ oder ‚in einer anderen Stadt‘ arbeiten. Darüber hinaus sollten Personen, die in Freiburg arbeiten, den Namen des Stadtteils notieren, wer im Umland bzw. in einer anderen Stadt arbeitet entsprechend den Namen der Gemeinde bzw. der Stadt. Da die Zuordnung zu den beiden Kategorien ‚Umland von Freiburg‘ und ‚andere Stadt‘ von den Bewohnern uneinheitlich verwendet wurde, wurde über die angegebenen Gemeinde- und Städtenamen nachträglich die Einteilung in die obengenannten Kategorien vorgenommen.

die Differenz zwischen den Prozentwerten liegt bei allen Antwortkategorien unter einem Prozent.

Neben der Lage des Arbeitsplatzes sollten die Bewohner die Entfernung zu ihrem Arbeitsplatz bzw. ihrer Ausbildungsstätte angeben. Für alle Personen, die geantwortet haben (n = 305), ergibt sich eine durchschnittliche Entfernung zum Arbeitsplatz von 13,1 km. Im stellplatzfreien Gebiet ergeben sich für die Bewohner mit und ohne eigenen Pkw keine großen Unterschiede. Die Autofreien legen durchschnittlich 12,9 km zur ihrem Arbeitsort/ ihrer Ausbildungsstätte zurück, die Personen mit Auto im Haushalt 11,6 km.<sup>18</sup>

Die Häufigkeitsverteilung bei den Entfernungskategorien macht deutlich, dass die Arbeitsstelle/ Ausbildungsstätte der meisten Bewohner nicht weiter als 5 km entfernt liegt. 39% der großen Gruppe, die angegeben hat, in Freiburg zu arbeiten, hat lediglich eine Entfernung von bis zu 3 km zurückzulegen, bei weiteren 44% liegt die Entfernung zwischen 3 bis 5 km. Auch bei den Personen, die im Umland arbeiten, fällt die Kilometerzahl zum Teil recht gering aus. Da Vauban direkt an der Stadtgrenze liegt, fällt v.a. das nahe gelegene Merzhausen aber auch Wittnau in die Kategorie ‚Umland bis zu einer Entfernung von 50 km‘.

Auf alle berufstätigen Personen bezogen liegt der Prozentsatz derjenigen, deren Arbeitsplatz/ Ausbildungsstätte sich in einem Radius von 5 km um Vauban befindet, bei 77%.

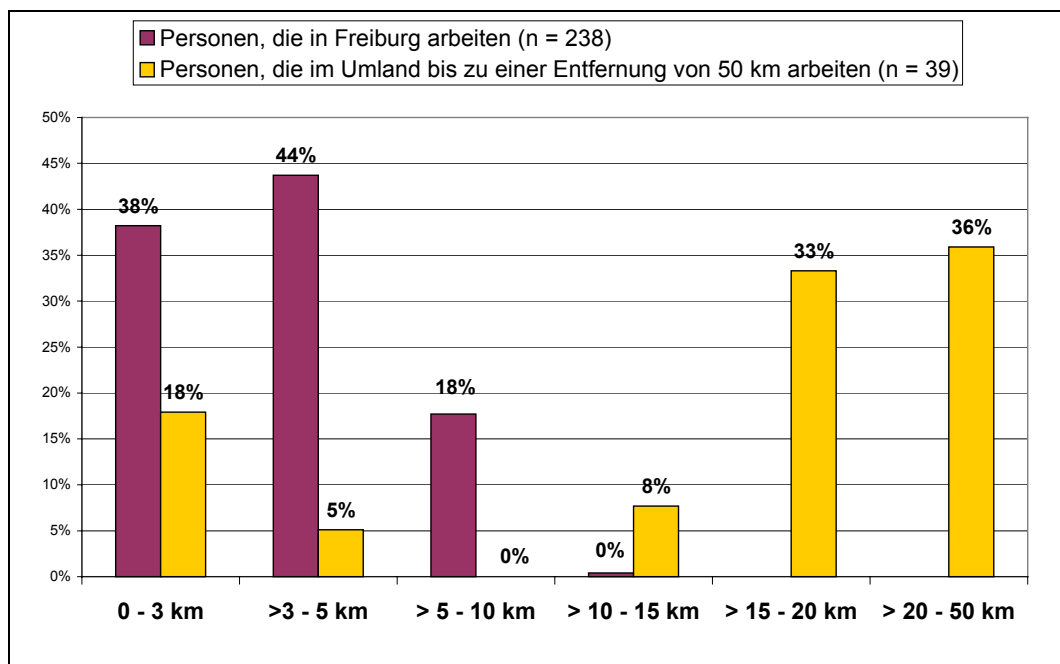


Abb. 23: Entfernung zum Arbeitsplatz

#### Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit/ Ausbildungsstätte

Beim Vergleich des modal split für den Berufsverkehr von Freiburg und Vauban fällt wiederum der deutlich höhere Anteil des Fahrrades sowie ein geringerer Anteil des MIV auf. Gegenüber den Freizeit- und Einkaufswegen fallen die Unterschiede im Berufsverkehr jedoch v.a. zwischen den stellplatzfreien Bewohnern mit und ohne Auto deutlich extremer aus. Das Fahrrad ist bei den Autofreien im Berufsverkehr mit 91% das fast alleinige

<sup>18</sup> Die Tatsache, dass beide Werte im stellplatzfreien Gebiet unter dem Durchschnittswert für den gesamten Datensatz liegen, hat mit der hohen durchschnittlichen Entfernung zur Arbeits-/ Ausbildungsstätte der Bewohner des konventionellen Gebietes (n = 53) von 16,9 km zu tun. Einige wenige der insgesamt kleinen Gruppe haben einen recht weiten Weg zur Arbeit haben, wodurch der durchschnittliche Wert im Vergleich zu den anderen Gruppen stark nach oben abweicht.

Fortbewegungsmittel. Neben dem Fahrrad werden lediglich noch zu einem geringen Anteil öffentliche Verkehrsmittel genutzt, ein noch geringerer Anteil der Personen geht zu Fuß. Bei den stellplatzfreien Bewohnern mit Auto kommt das Fahrrad auf einen Anteil von 61%. Das Auto, das bei den Autofreien gar keine Rolle spielt, folgt mit 22% in der Rangfolge der für den Weg zur Arbeit/ Ausbildungsstätte genutzten Verkehrsmittel auf Platz zwei.

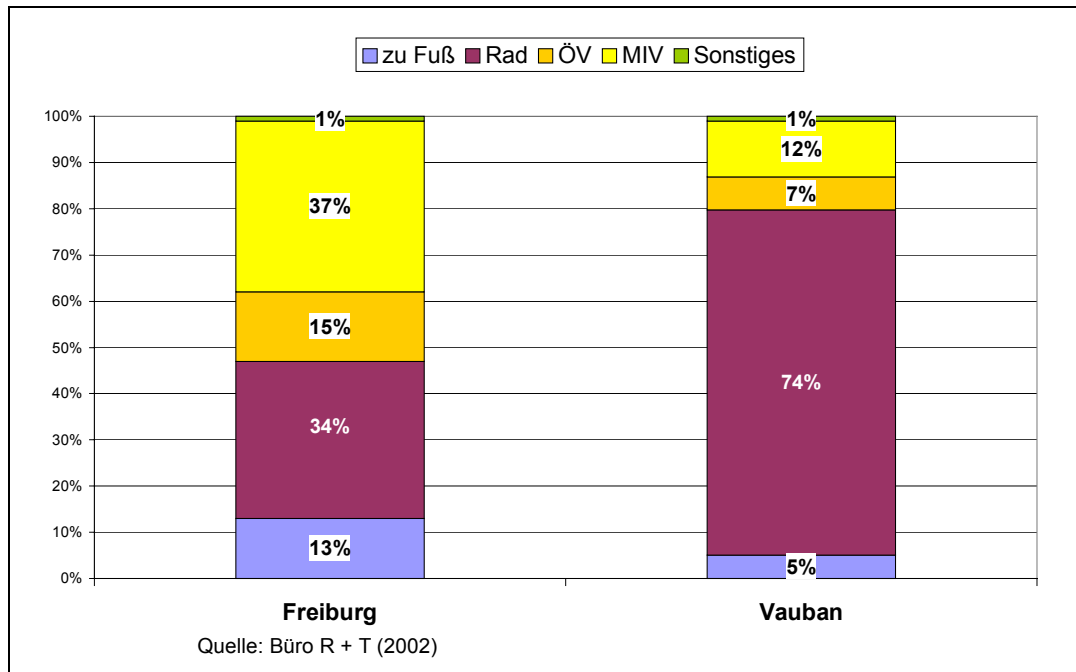


Abb. 24: Modal split im Weg zur Arbeit – Freiburg und Vauban im Vergleich

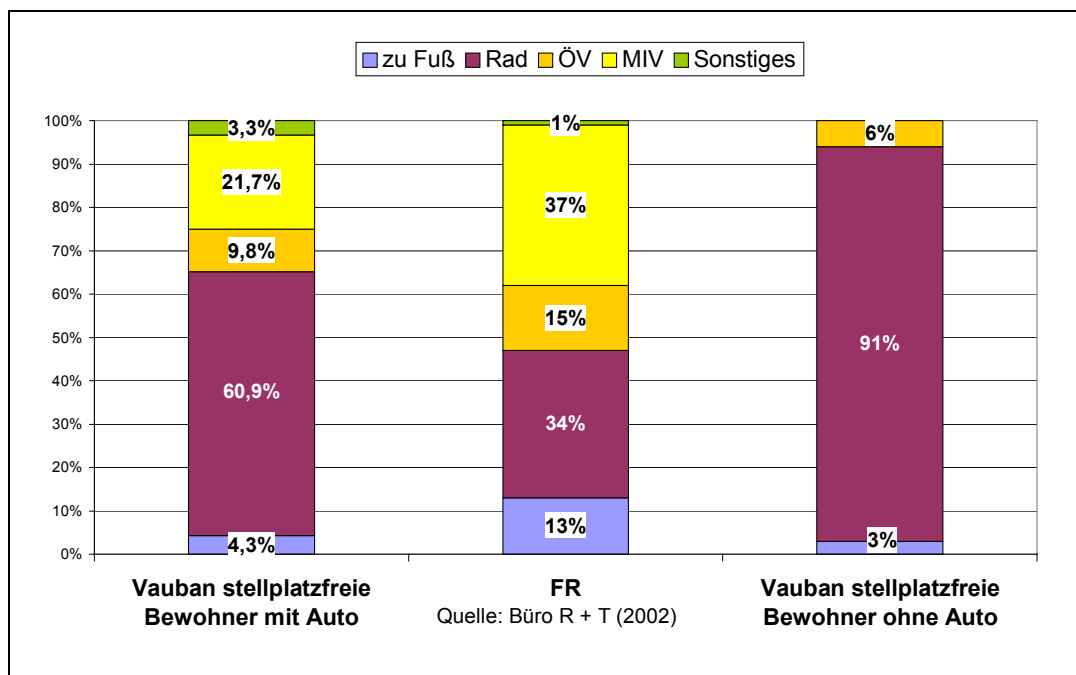


Abb. 25: Modal split Weg zur Arbeit – Freiburg und stellplatzfreie Bewohner mit und ohne Auto im Vergleich

### Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Vauban-Bewohner nutzen bei allen drei Wegezwecken – Einkaufs-, Freizeitverkehr sowie Verkehr in Zusammenhang mit der Ausübung des Berufs bzw. der Ausbildung – zu einem weit überdurchschnittlich hohen Maß das Fahrrad. Die höchsten Werte werden im Berufsverkehr erzielt. Liegt der Anteil des Fahrrades bei Wegen zur Arbeit in Freiburg bei 34%, so erreicht der Anteil der Fahrradfahrer in Vauban gut 70%. Beim Freizeitverkehr liegt der Fahrradanteil in Vauban bei 50% (ganz Freiburg: 29%), beim Einkaufsverkehr bei 56% (ganz Freiburg: 29%).<sup>19</sup> In Bezug auf die Erreichbarkeit der Ziele in der Freizeit und des Arbeitsplatz herrscht recht große Zufriedenheit. Die Bewohner sind am ehesten mit den Einkaufsmöglichkeiten in Vauban unzufrieden. Hier bietet sich ggf. eine nähere Analyse insbesondere bei den Bewohnern mit Auto an, um Vauban als Einkaufsort attraktiver zu machen.

## **4.4 Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch den Umzug**

Umzüge sind grundsätzlich Umbruchssituationen, die zum Aufbau neuer Wegeverbindungen führen und Änderungen im Mobilitätsverhalten hervorrufen können. Angesichts des speziellen Verkehrskonzeptes in Vauban stellt sich die Frage, ob und wenn ja bei welchen Personengruppen Veränderungen ausgelöst worden sind. Haben die Personen aus autofreien Haushalten ihre Mobilität stärker verändert als Personen, deren Haushalt über einen eigenen Pkw verfügt? Oder sind es gerade Personengruppen, die durch das autofreie Konzept angesprochen worden sind, die vor dem Umzug bereits zu einem hohen Anteil die Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt haben, dies nur weiter fortsetzen und daher möglicherweise gar keine große Änderung im Mobilitätsverhalten vollzogen haben? Hat das Konzept bei den autobesitzenden Haushalten zu einer Veränderung geführt oder nutzen sie das Auto und andere Verkehrsmittel wie vorher auch?

Das Mobilitätsverhalten vor dem Umzug kann aus der Retrospektive nur noch bedingt erhoben werden. Anstatt nach Nutzungshäufigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel zu fragen wurden die Bewohner daher gebeten ihrem subjektivem Gefühl entsprechend einzuschätzen, ob sie die verschiedenen Verkehrsmittel im Vergleich zu der Zeit vor dem Umzug ‚häufiger als früher‘, ‚genauso oft wie früher‘ oder ‚seltener als früher‘ nutzen. Die Veränderungen, die dadurch gemessen werden, können nicht im monokausalen Zusammenhang auf das Verkehrskonzept in Vauban zurückgeführt werden, da bei vielen Personen ganz andere Gründe für Veränderungen der Mobilität eine Rolle spielen können (z.B. Geburt eines Kindes, Arbeitsplatzwechsel etc.). Dennoch geben die Antworten zumindest eine Tendenz an. Außerdem kann bei der vergleichenden Betrachtung unterschiedlicher Gruppen davon ausgegangen werden, dass andere Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten bei jeder Gruppe ungefähr im gleichen Maße auftreten. D.h. die Unterschiede im Antwortverhalten von verschiedenen Gruppen sind relativ aussagekräftig in Bezug auf die Wirkung des Verkehrskonzeptes.

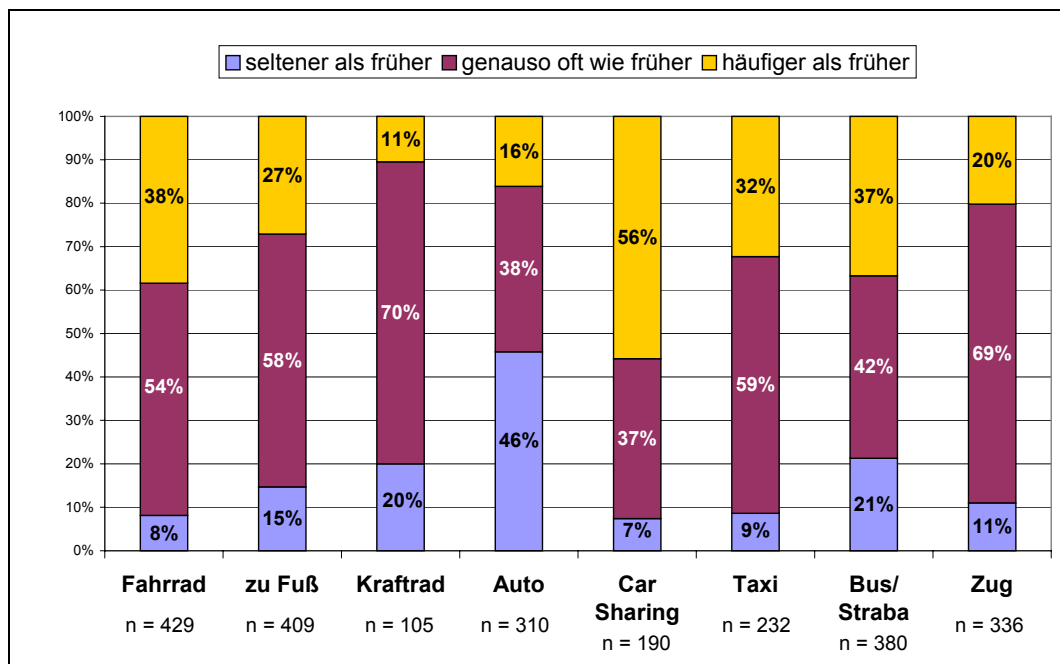
### Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich zu früher

Das Mobilitätsverhalten der Bewohner hat sich seit dem Umzug nach Vauban zu einem nicht unerheblichen Teil geändert. 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

---

<sup>19</sup> Beim Vergleich der Zahlen ist zu berücksichtigen, dass die Zahlen für Freiburg über Wegebücher erhoben wurden. Im Personenfragebogen in Vauban wurden die Bewohner dagegen gebeten, für insgesamt acht aufgeführten Freizeitaktivitäten das für die Ausübung der Aktivität jeweils am häufigsten genutzte Verkehrsmittel anzugeben. Die Zahlen sind daher nur eingeschränkt vergleichbar, sie zeigen jedoch eine eindeutige Tendenz.

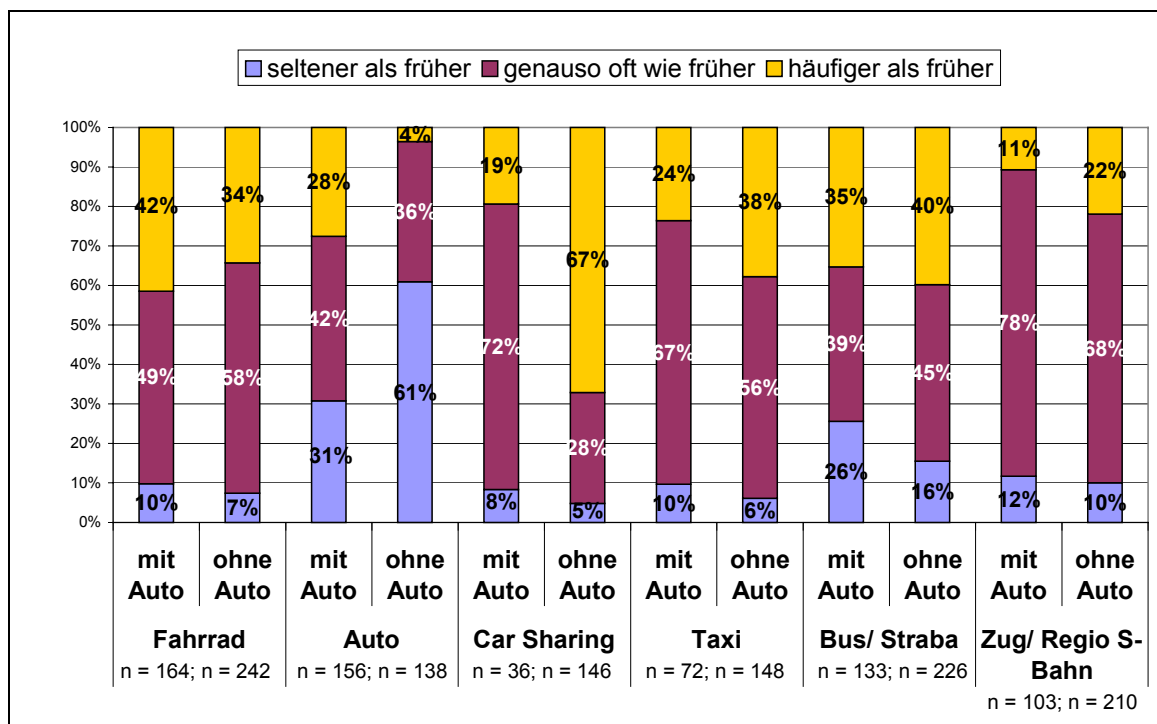
für die Antwortkategorien einer häufigeren und einer selteneren Nutzung Veränderungen sichtbar.



**Abb. 26: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich zu früher**

Bei allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fahrrad, Fuß, Bus/ Straßenbahn, Zug) 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 jedoch 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.



**Abb. 27: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich zu früher in Abhängigkeit vom Autobesitz; Angaben für das stellplatzfreie und das konventionelle Gebiet**

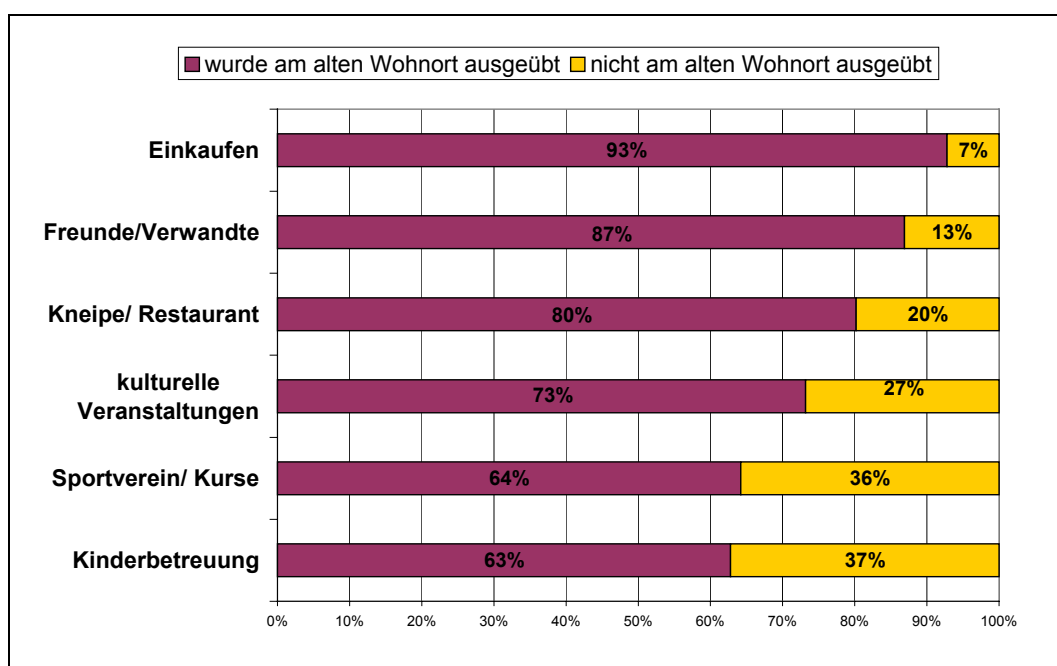
Bei der vergleichenden Gegenüberstellung von Personen aus Haushalten mit und ohne Auto ist zu erkennen, dass die Veränderung im Mobilitätsverhalten überwiegend bei den autofreien Haushalten stattgefunden hat. Personen, deren Haushalt über einen eigenen Pkw verfügt, geben mit 42% am häufigsten an, den Wagen genauso oft wie früher zu nutzen. 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. Bei den Autofreien gibt dagegen die sehr große Mehrheit von 61% an, seltener eine Wagen zu nutzen. Ein fast ebenso großer Anteil (67%) – die Auswertung der Kreuztabelle zeigt, dass es sich hierbei größtenteils dieselben Personen handelt – gibt an häufiger einen Car-Sharing-Wagen zu nutzen. Ein Großteil der Haushalte hat erst mit Einzug in Vauban den Pkw abgeschafft (siehe Kap. 4.8). Die Alternative zur Nutzung eines eigenen Pkw scheint in den meisten Fällen die Nutzung eines Car-Sharing-Wagens zu sein.

In Bezug auf das Fahrrad zeigt sich, dass bei den Autofreien der Anteil derer, die das Fahrrad genauso oft wie früher nutzen größer ausfällt als bei den Autobesitzenden und der Anteil derer, die das Fahrrad häufiger nutzen als früher niedriger als bei diesen ausfällt. Bei beiden Gruppen nimmt die Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel insgesamt zu. Bei den Personen aus Haushalten mit Auto fällt die Zunahme des Fahrradverkehrs jedoch höher aus. 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.

Häufigkeit, mit der der alte Wohnort für die Ausübung von Aktivitäten aufgesucht wird

Neben der Veränderung der Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel wurden die Bewohner gefragt, wie oft sie für die Ausübung verschiedener Tätigkeiten an ihren alten Wohnort zurückkehren. Die Bewohner konnten die Frage über eine Häufigkeitsskala beantworten. Darüber hinaus stand ihnen die Antwortkategorie ‚habe ich dort nie gemacht‘ zur Verfügung. Die Antworten können Aufschluss darüber geben, welche Infrastruktureinrichtungen möglicherweise in noch nicht ausreichender Qualität in Vauban vorhanden oder noch nicht genügend angenommen worden sind.

Die Häufigkeit, mit der die Bewohner bei dieser Frage über die Häufigkeitsskala oder die Antwortkategorie ‚habe ich dort [am alten Wohnort] nicht ausgeübt‘ antworten, gibt zunächst einmal Aufschluss darüber, welche Tätigkeiten am alten Wohnort überhaupt von Bedeutung waren und welche Tätigkeiten die Bewohner damit wahrscheinlich auch am neuen Wohnort gerne ausüben möchten. Die Ergebnisse zeigen, dass fast alle Bewohner am alten Wohnort eingekauft und Freunde und Verwandte besucht haben. 80% der Bewohner haben am alten Wohnort Sport gemacht oder Kurse besucht, 73% sind dort in Kneipen und Restaurants gegangen. Die Aktivität, der von allen Bewohnern am seltensten am alten Wohnort nachgegangen wurde, war mit immer noch 63% die Nutzung von Kinderbetreuungseinrichtungen. Werden bei der Auswertung der Antworten Haushalte mit Kindern herausgefiltert, liegt der Prozentsatz auch hier bei 78%. Im Ergebnis heißt dies: Alle der im Fragebogen aufgeführten Aktivitäten wurden von einer jeweils sehr großen Mehrheit am alten Wohnort ausgeübt. Die damit verbundenen Infrastruktureinrichtungen sind daher auch in Vauban wichtig.



**Abb. 28: Bedeutung des alten Wohnortes für die Durchführung von Aktivitäten**

Betrachtet man die Häufigkeit, mit der Bewohner an den alten Wohnort für die verschiedenen Aktivitäten zurückkehren, so zeigt sich dass der alte Wohnort bei den meisten Aktivitäten keine große Rolle mehr spielt. Mit Ausnahme des Besuchs von Freunden und Verwandten gibt bei allen Aktivitäten zumeist deutlich mehr als die Hälfte der Personen an, nie dafür an den alten Wohnort zurückzukehren. Immerhin 25% kehren jedoch häufig bzw. manchmal zum Einkaufen dorthin zurück, bei Kneipen und Restaurants liegt dieser Wert bei 23%, 24% tun dies aufgrund von Kinderbetreuungseinrichtungen. In diesen letztgenannten drei Bereichen hat dies möglicherweise mit einem noch nicht ausreichenden Angebot in Vauban zu tun.

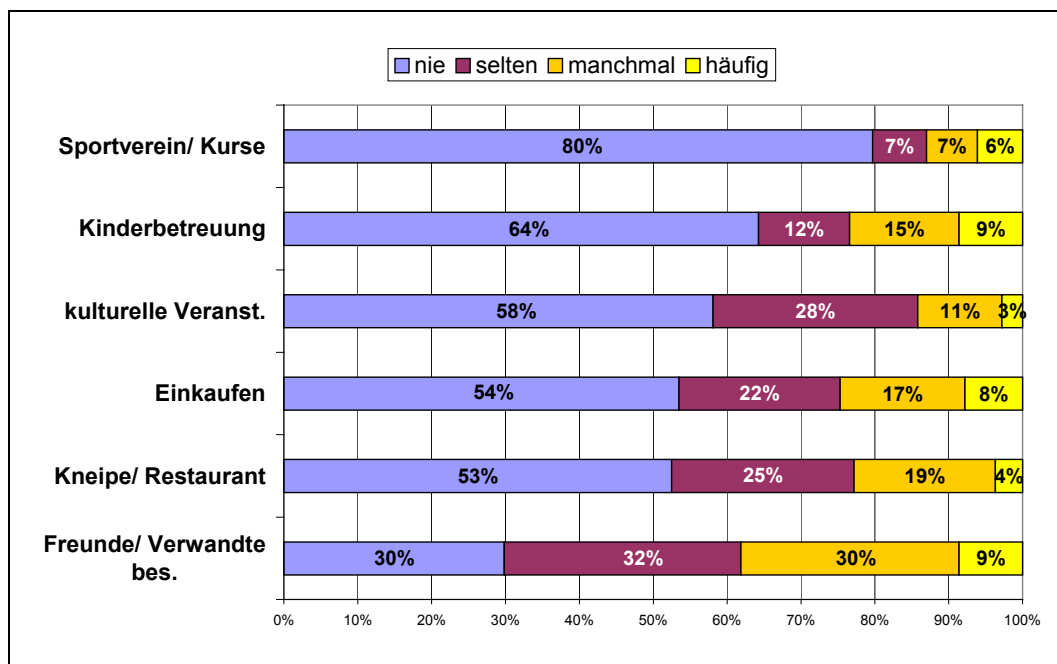


Abb. 29: Häufigkeit der Rückkehr an den alten Wohnort für die Ausübung von Tätigkeiten

## 4.5 Bedeutung und Einschätzung des Verkehrskonzeptes durch die Bewohner

Der sozial-ökologische Modellcharakter des Stadtteils Vauban ist zu einem nicht unerheblichen Teil auf das speziell entwickelte Verkehrskonzept zurückzuführen. In der Kommunikation mit den Bau- und Mietinteressierten hat das Konzept eine wichtige Rolle eingenommen. Wie in den vorangehenden Kapiteln gezeigt, hat das Konzept deutlichen Einfluss auf die Ausstattung der Haushalte mit Verkehrsmitteln und das Mobilitätsverhalten. Es ist daher von Interesse, in wie weit das Verkehrskonzept für die Bewohner eine Rolle gespielt hat bei ihrer Entscheidung in Vauban zu bauen oder eine Wohnung zu mieten, welche Erwartungen die Bewohner vor Einzug an das Konzept hatten und in wie weit diese erfüllt wurden. Darüber hinaus wurde ermittelt, ob die Bewohner im Verkehrsbereich Verbesserungsbedarf sehen.

### Bekanntheitsgrad des Verkehrskonzeptes im Stadtteil

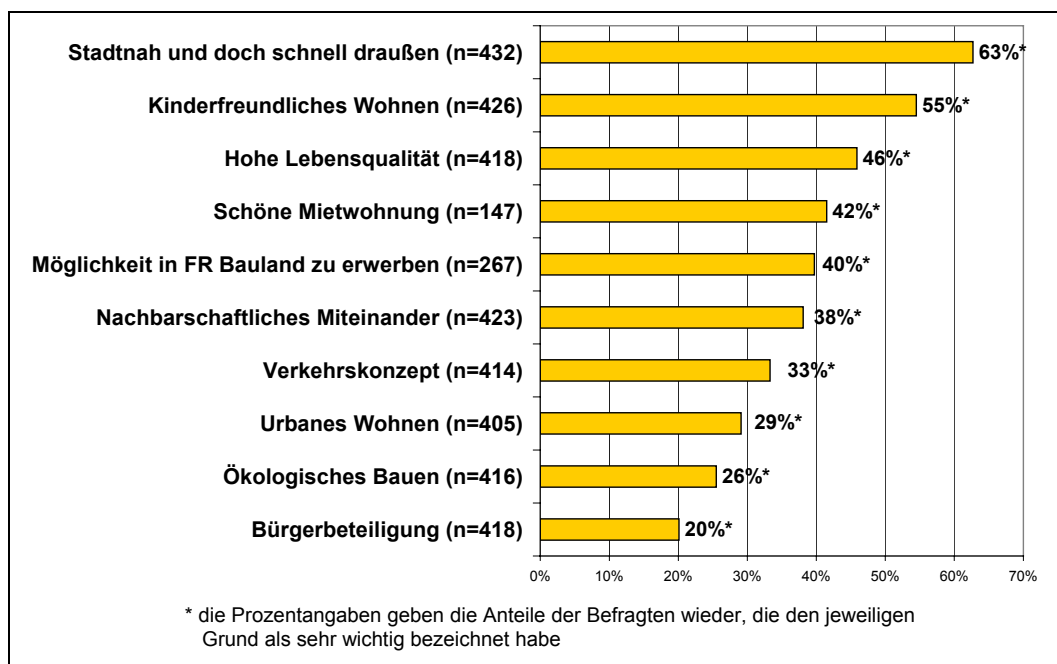
Das Verkehrskonzept hat zunächst einen recht hohen Bekanntheitsgrad. Mit 80% ist dem weit überwiegenden Teil der Befragten das spezielle Konzept in Vauban bekannt. Zusammen mit den Personen, die angeben, das Verkehrskonzept teils teils zu kennen, ergibt sich ein Anteil von 96% der Befragten, die mehr oder weniger etwas mit dem Konzept anzufangen wissen. Lediglich 4% geben an, das Konzept nicht zu kennen. Bei den 4% handelt es sich überwiegend um Bewohner des konventionellen Gebietes sowie von SUSI, also Gebieten für die die Regeln des speziellen Verkehrskonzeptes Vauban nicht gelten.

Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass es dennoch eine Personengruppe gibt, die schlechter als andere über das Konzept informiert sind. Die Personen, die angeben, das Konzept nur teilweise zu kennen, sind überdurchschnittlich oft Mieter (63%). Allein auf die Gruppe der Mieter bezogen kennen 41% das Konzept nur teilweise bzw. nicht (teilweise: 33%, nicht: 8%). Innerhalb der Gruppe der Mieter zeigt sich wiederum ein deutlicher Unterschied je nach Wohnlage auf dem Vauban-Gelände. Mieter, die im stellplatzfreien Gebiet wohnen, geben mit 30% seltener an, dass sie das Konzept nicht oder nur teilweise kennen als die Mieter im konventionellen Gebiet (53%). Trotz des insgesamt sehr guten

Bekanntheitsgrades bestehen damit Defizite bei Mietern insbesondere des konventionellen Gebietes. Auch wenn für diese das Konzept nicht im unmittelbaren Wohnbereich gilt, so ist es dennoch von Vorteil, wenn auch diese Gruppe für das Konzept sensibilisiert wird.

**Bedeutung des Verkehrskonzeptes und anderer Gründe für den Umzug nach Vauban**

Eine herausragende Rolle für den Beschluss der Befragten, nach Vauban zu ziehen, hat das Verkehrskonzept nicht gespielt. Zwar bezeichnen es 33% der Befragten als sehr wichtigen Grund für ihren Umzug nach Vauban. Zusammen mit den Befragten, die sich für die Antwortkategorie ‚wichtig‘ entschieden haben, war das Konzept für weit mehr als die Hälfte der Befragten (66%) von Bedeutung. Diese hohe Zustimmung ist auf jeden Fall positiv für das Verkehrskonzept zu vermerken. Das Ergebnis muss jedoch auch im Vergleich zu den anderen Gründen betrachtet werden, wodurch sich die Bedeutung des Verkehrskonzeptes – als besonderer Grund, nach Vauban zu ziehen – erheblich relativiert. Von insgesamt 10 genannten Gründen erreicht das Verkehrskonzept bei der Betrachtung der Werte für die Antwortkategorie ‚sehr wichtig‘ lediglich Platz sieben. Bei der Kumulation der Werte für ‚sehr wichtig‘ und ‚wichtig‘ rangiert das Verkehrskonzept zusammen mit dem Grund ‚urbanes Wohnen‘ sogar auf dem zweitletzten Platz. Das Verkehrskonzept ist obendrein der Grund, der am häufigsten (12%) als ‚überhaupt nicht wichtig‘ bezeichnet wird.



**Abb. 30: Gründe für den Umzug nach Vauban**

Ökologische Themen haben generell einen geringen Stellenwert. Auch ökologisches Bauen landet auf einem der letzten Plätze. Bürgerbeteiligung, der im Rahmen der Stadtteilplanung ein besonders hoher Stellenwert eingeräumt wurde, wird zwar ebenfalls von mehr als der Hälfte der Bewohner als ‚sehr wichtiger‘ und ‚wichtiger‘ Umzugsgrund bezeichnet. Dennoch landet die Bürgerbeteiligung insgesamt gesehen auf dem letzten Platz. Besonders angesprochen hat die Befragten hingegen die stadtnahe Lage des Quartiers und die gleichzeitige Nähe zur Natur sowie die Kinderfreundlichkeit und die hohe Lebensqualität von Vauban.

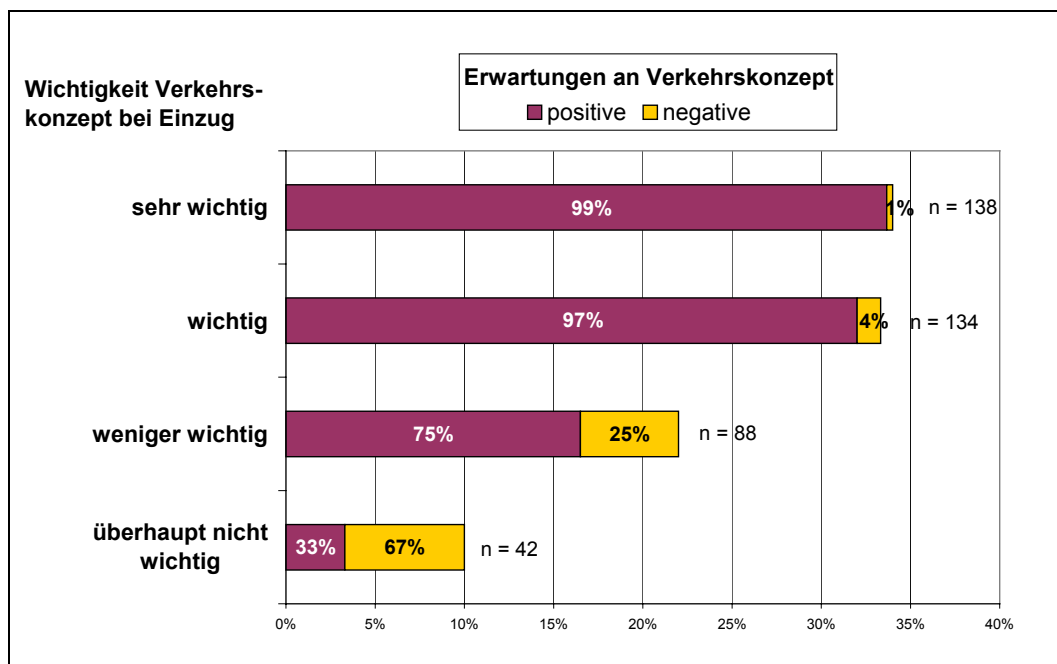
Der Stellenwert des Verkehrskonzeptes als Umzugsgrund hängt entscheidend davon ab, ob die befragte Person in einem Haushalt mit oder ohne Pkw wohnt. Differenziert nach dem Pkw-Besitz zeigt sich, dass der Anteil der Befragten, für die das Verkehrskonzept eine bedeutende Rolle gespielt hat, bei den autofreien Haushalten deutlich höher ausfällt. Gut die

Hälfte der autofreien Bewohner im stellplatzfreien Gebiet gibt an, dass ihnen das Konzept ‚sehr wichtig‘ war, als sie nach Vauban gezogen sind. Die Kategorien ‚sehr wichtig‘ und ‚wichtig‘ kommen zusammen auf 85%. Bewohner des stellplatzfreien Gebietes mit Auto haben das Verkehrskonzept beim Umzug lediglich zu 19% als ‚sehr wichtig‘ eingestuft. Zusammen mit der Kategorie ‚wichtig‘ kommen die Befürworter auf 52%. Im Vergleich mit den anderen Umzugsgründen kommt das Verkehrskonzept bei den stellplatzfreien Bewohnern mit Auto daher lediglich auf Rang 9, bei den stellplatzfreien Bewohnern ohne Auto immerhin auf Rang 5.

Erwartungen der Bewohner an das Verkehrskonzept beim Einzug

Der weit überwiegende Teil der Bewohner (86%) hatte beim Einzug in Vauban positive Erwartungen an das Verkehrskonzept. Nur eine deutliche Minderheit von 14% gibt an, ‚negative‘ bzw. ‚eher negative‘ Erwartungen gehabt zu haben.

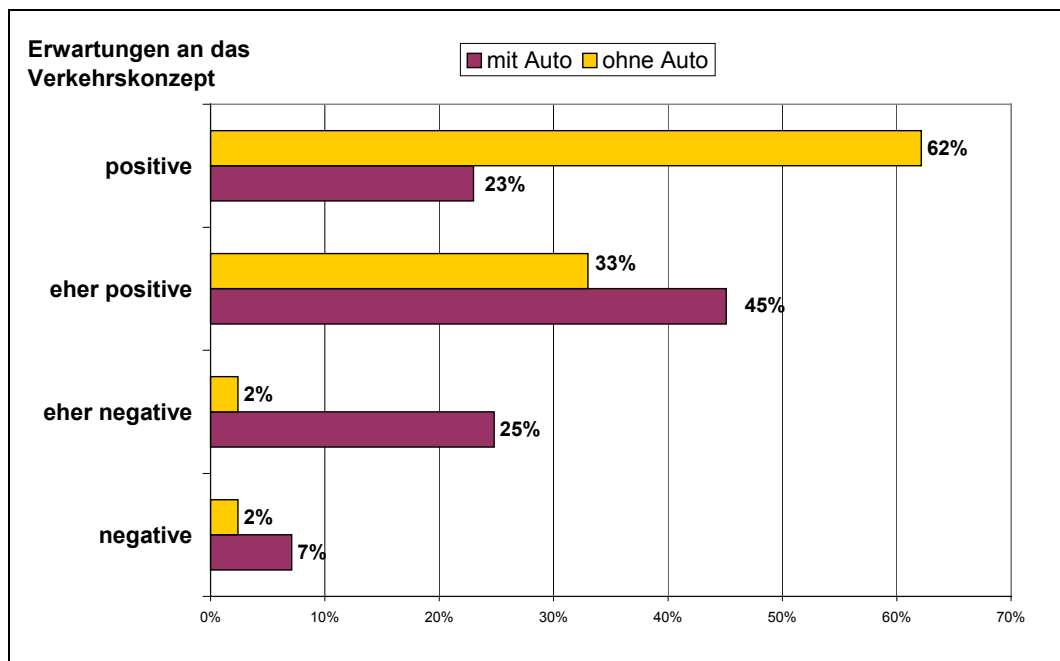
Die Antworten korrelieren eng mit den Antworten auf die Frage nach der Wichtigkeit des Verkehrskonzeptes beim Umzug.<sup>20</sup> Personen, die positive Erwartungen an das Konzept hatten, war das Konzept deutlich wichtiger als sie nach Vauban gezogen sind als Personen mit negativen Erwartungen. Doch auch bei der Gruppe der Personen mit (eher) negativen Erwartungen an das Konzept überwiegt der Teil, denen es beim Umzug wichtig war. Das Verkehrskonzept hatte demnach eine Bedeutung für sie beim Einzug, was die Umsetzung anbelangt waren sie allerdings eher skeptisch.



**Abb. 31: Wichtigkeit und Erwartungen an das Verkehrskonzept bei Einzug in Vauban**

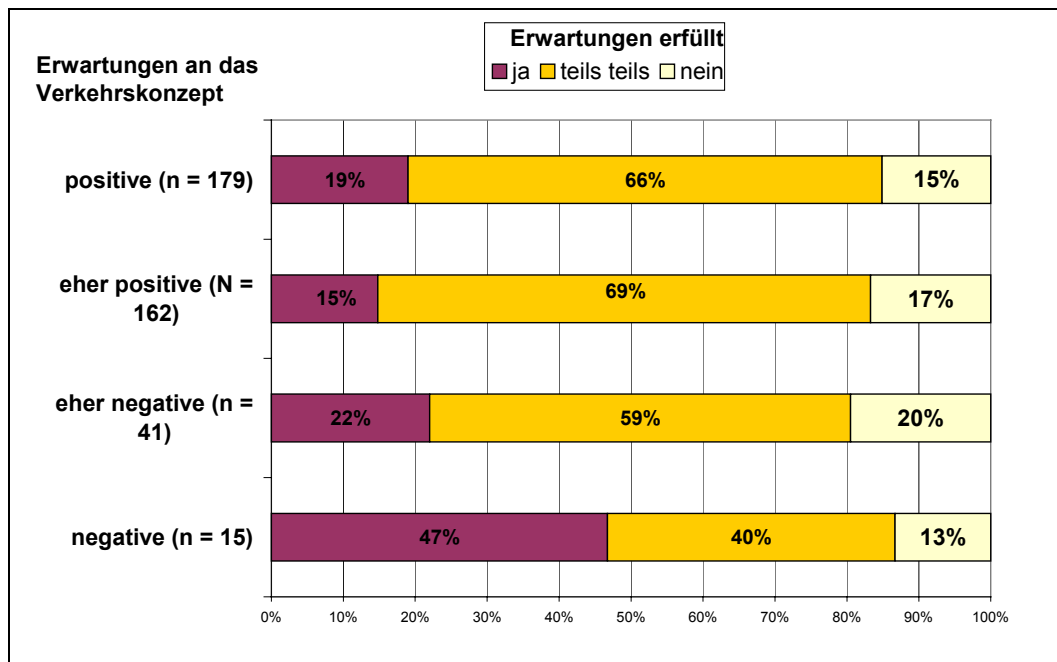
Auch hier zeigt sich wiederum ein deutlicher Unterschied bei der Beantwortung der Frage in Abhängigkeit vom Besitz oder Nichtbesitz eines Autos. Die stellplatzfreien Bewohner ohne eigenen Pkw hatten deutlich positivere Erwartungen an das Verkehrskonzept (Signifikanzniveau < 0,01%). Personen mit Auto haben demnach häufiger negative Entwicklungen aufgrund des Verkehrskonzeptes befürchtet oder waren skeptisch was die Umsetzung des Konzeptes betrifft. Doch auch bei den „Autobesitzern“ überwiegt der Anteil derer, die positive Dinge mit dem Konzept verbunden haben (68%).

<sup>20</sup> Der Zusammenhang dieser beiden Variablen wird unter dem 0,1%-Niveau bestätigt.



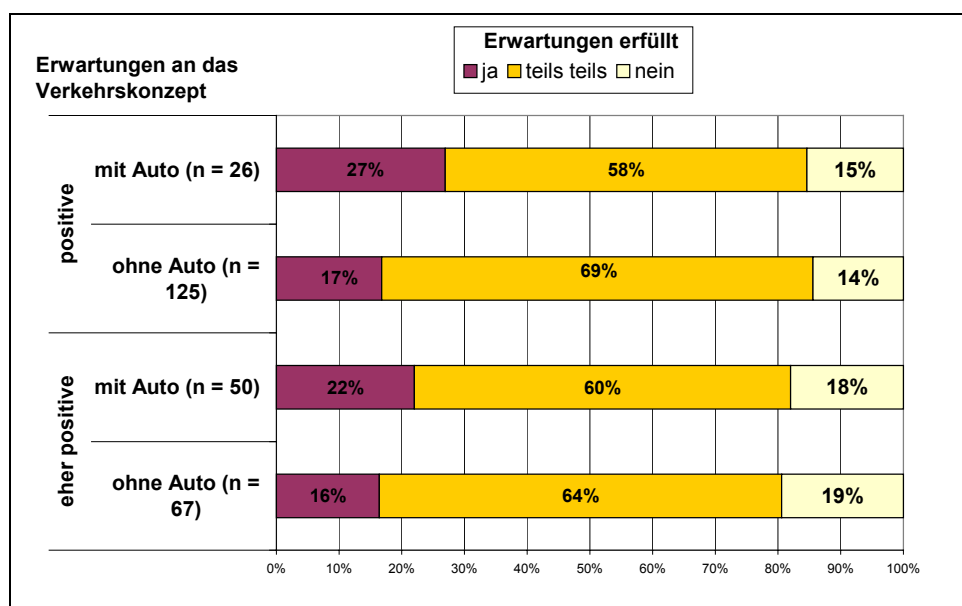
**Abb. 32: Erwartungen an das Verkehrskonzept bei Einzug – stellplatzfreie Bewohner mit und ohne Auto im Vergleich**

In wie weit haben sich diese Erwartungen nach Einzug erfüllt? Die Analyse der Antwort auf diese Frage macht nur Sinn, wenn sie in Abhängigkeit von der Art der Erwartungen betrachtet wird. Der insgesamt sehr hohe Personenanteil, der dem Konzept ‚positiv‘ oder ‚eher positiv‘ gegenüber eingestellt war, wählt mit Abstand am häufigsten die ausweichende Antwortkategorie ‚teils teils‘. Die Antworten, dass sich die Erwartungen erfüllt (17%) bzw. nicht erfüllt (16%) hätten, halten sich auf niedrigem Niveau die Waage. Dagegen überwiegt bei der allerdings sehr kleinen Gruppe der „Skeptiker“ der Anteil, der sich in seinen negativen Erwartungen bestätigt sieht. Die Antworten zeigen, dass die Bewohner den Erfolg des Konzeptes recht kritisch einschätzen und die derzeitige Umsetzung des Verkehrskonzeptes noch nicht dem entspricht, was sich der große Teil der Personen mit positiven Einstellungen davon erhofft hatten.



**Abb. 33: Antworten auf die Frage, ob sich die Erwartungen an das Verkehrskonzept erfüllt haben in Abhängigkeit davon, ob die Erwartungen positiv oder negativ waren**

Vergleicht man die Antworten der Personen im stellplatzfreien Gebiet mit und ohne Auto, die positive Erwartungen an das Konzept hatten, zeigt sich, dass die Personen mit Auto im Haushalt ihre positiven Erwartungen etwas häufiger bestätigt sehen. Sie antworten seltener als die Autofreien mit teils teils und nutzen häufiger als diese die Antwortkategorie ja. Darüber hinaus ist bei den „Autobesitzern“ der Anteil, der seine Erwartungen als erfüllt bezeichnet, jeweils um mehrere Prozentpunkte höher als der Anteil, der die Erfüllung der Erwartungen verneint. Bei den Autofreien ist die Differenz gering bzw. den Personen, die eher positive Erwartungen hatten, sagen sogar mehr Personen diese seien nicht erfüllt worden.

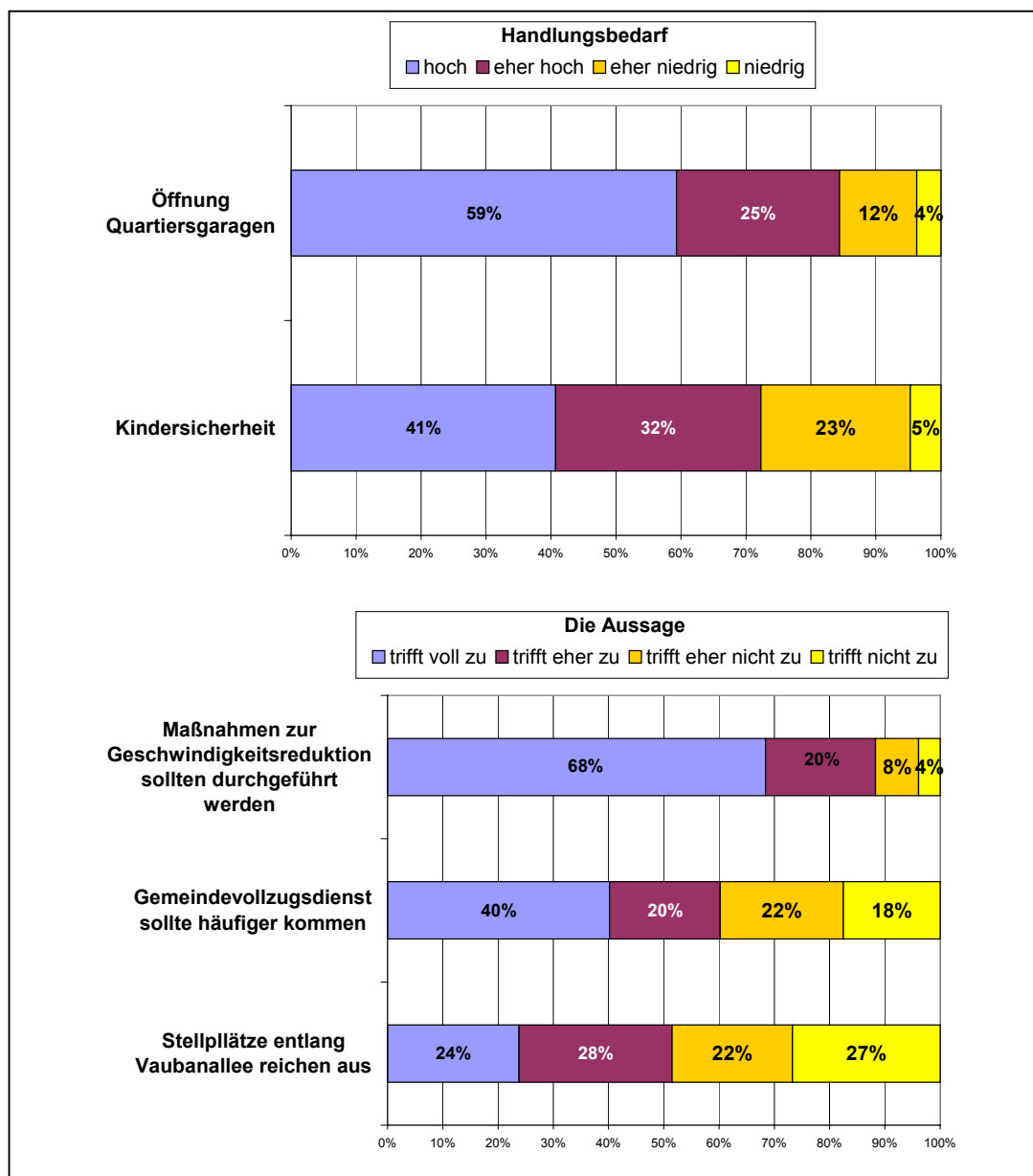


**Abb. 34: Haben sich die positiven Erwartungen erfüllt? – stellplatzfreie Bewohner mit und ohne Auto im Vergleich**

Einschätzung des Handlungsbedarfs im Verkehrsbereich durch die Bewohner

In fast allen im Fragebogen angesprochenen Verkehrsthemen wird Handlungsbedarf gesehen. Die Kindersicherheit soll nach Meinung der Bewohner verbessert, die Quartiersgaragen für den Besucherverkehr geöffnet werden. Befürwortet wird außerdem die Durchführung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion auf der Vaubanallee sowie ein häufigerer Dienst des Gemeindevollzugsdienstes, um gegen Falschparker vorzugehen. Dabei wird die Kategorie mit der höchsten Zustimmung am häufigsten gewählt. Werden die Bereiche untereinander verglichen, besteht der höchste Handlungsbedarf bei der Durchführung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion auf der Vaubanallee gefolgt von der Öffnung der Quartiersgaragen für Besucher.<sup>21</sup>

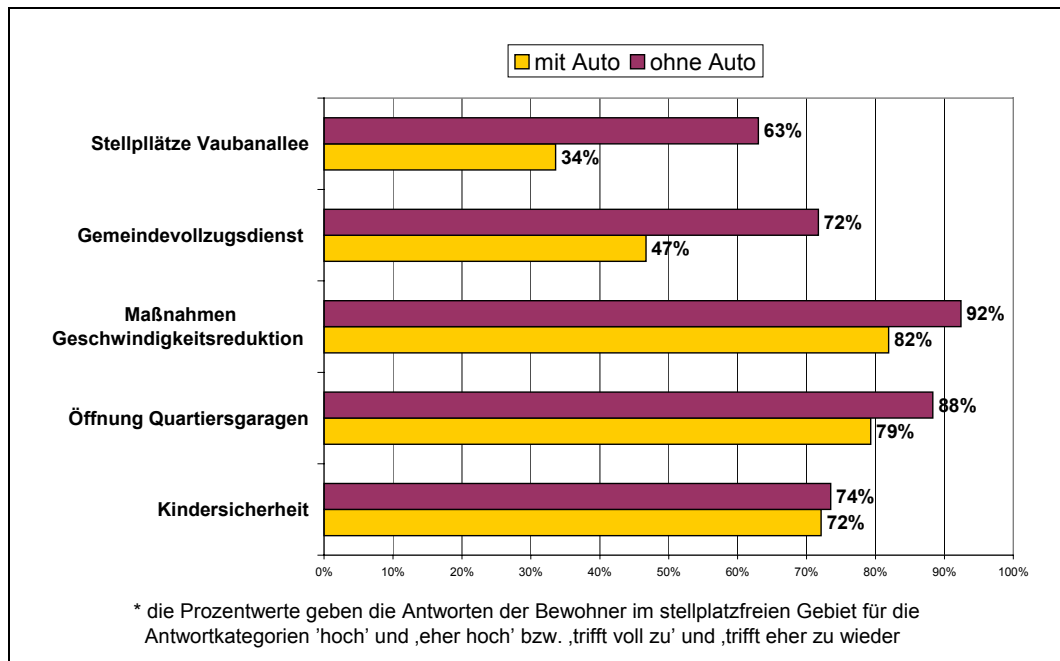
Lediglich was die (geplanten) öffentlichen Stellplätze entlang der Vaubanallee anbelangt, halten sich die Personen, die sie für ausreichend halten, mit den Personen, die dieser Aussage nicht zustimmen, mehr oder weniger die Waage.



**Abb. 35: Einschätzung des Handlungsbedarfs im Verkehrsbereich**

<sup>21</sup> Die aufgeführten Bereiche wurden in zwei Fragen mit unterschiedlichen Antwortskalen abgefragt. Es wird davon ausgegangen, dass trotz dieses Unterschiedes die Prozentwerte ungefähr vergleichbar sind.

Bei der Beurteilung des Handlungsbedarfs gibt es in Abhängigkeit vom Pkw-Besitz teilweise nur (sehr) geringe Unterschiede, so z. B. beim Thema Kindersicherheit. Hier sind sich alle Beteiligten zu weit mehr als der Hälfte einig, dass diese verbessert werden sollte. Wobei diese Ansicht im stellplatzfreien Gebiet stärker vertreten wird als im konventionellen Gebiet. Bei anderen Themen zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede im Antwortverhalten. Am sichtbarsten wird dies beim Thema Gemeindevollzugsdienst. Bei den autobesitzenden Haushalten bildet sich sowohl im stellplatzfreien als auch im konventionellen Gebiet jeweils eine leichte Mehrheit, die gegen einen häufigeren Dienst desselben ist. Dreiviertel der autofreien Haushalte sprechen sich stattdessen dafür aus.

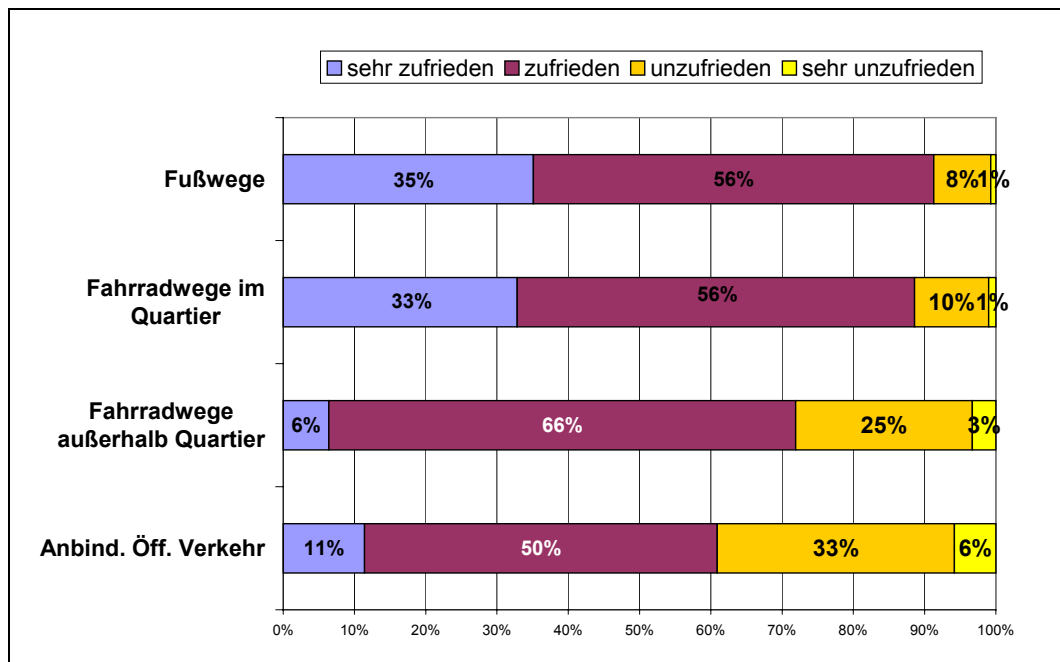


**Abb. 36: Einschätzung des Handlungsbedarfs im Verkehrsbereich in Abhängigkeit vom Pkw-Besitz**

## 4.6 Beurteilung der Verkehrsanbindung von Vauban, Besucherverkehr

### Beurteilung der Verkehrsanbindung

Das Fußwege- sowie das Fahrradwegenetz im Quartier wird von den Bewohnern des Vauban-Geländes sehr positiv bewertet. Jeweils ca. 90% der Befragten geben an, 'sehr zufrieden' bzw. 'zufrieden' zu sein. Mehr als die Hälfte der Befragten bezeichnen auch das Fahrradwegenetz außerhalb des Quartiers und die Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr als (sehr) zufriedenstellend. Deren positive Beurteilung fällt jedoch deutlich geringer aus. Nicht nur dass der Anteil der zufriedenen Personen insgesamt niedriger ist, auffällig ist v.a. dass die Antwortkategorie 'sehr zufrieden' recht selten genutzt wird. Im Vergleich schneiden die Anbindung des Vauban an den Öffentlichen Nahverkehr am schlechtesten ab.



**Abb. 37: Zufriedenheit der Bewohner mit dem Fußwegenetz, dem Fahrradwegenetz in und außerhalb Vauban und der Verkehrsanbindung an den Öffentlichen Nahverkehr**

Bezüglich des Fuß- und Fahrradwegenetzes im Quartier fallen die Antworten der Haushalte mit und ohne Auto fast identisch aus. Unterschiede gibt es bei der Bewertung der Fahrradwege außerhalb des Quartiers sowie des öffentlichen Nahverkehrs. Haushalte ohne Auto, deren Mobilitätsverhalten durch eine häufigere Nutzung des Fahrrades gekennzeichnet ist, bewerten diese etwas schlechter als Haushalte mit Auto. Bei der Kumulation der Prozentwerte für die Antwortkategorien ‚sehr zufrieden‘ und ‚zufrieden‘ liegen die beiden Gruppen 9 Prozentpunkte auseinander.

### Besucherverkehr

Die Bewohner sollten im Fragebogen angeben, mit welchem Verkehrsmittel ihre Besucher am häufigsten nach Vauban kommen. Dabei waren Mehrfachnennungen möglich. Im Durchschnitt wurden zwei Verkehrsmittel angekreuzt.

Die am häufigsten genannten Verkehrsmittel sind das Auto, das Fahrrad sowie öffentliche Verkehrsmittel, wobei die Sprünge zwischen den Verkehrsmitteln recht groß sind. Die öffentlichen Verkehrsmittel erreichen nur noch ein Drittel der Nennungen des Autos. Taxen, Krafträder sowie Car-Sharing spielen im Besucherverkehr keine Rolle.

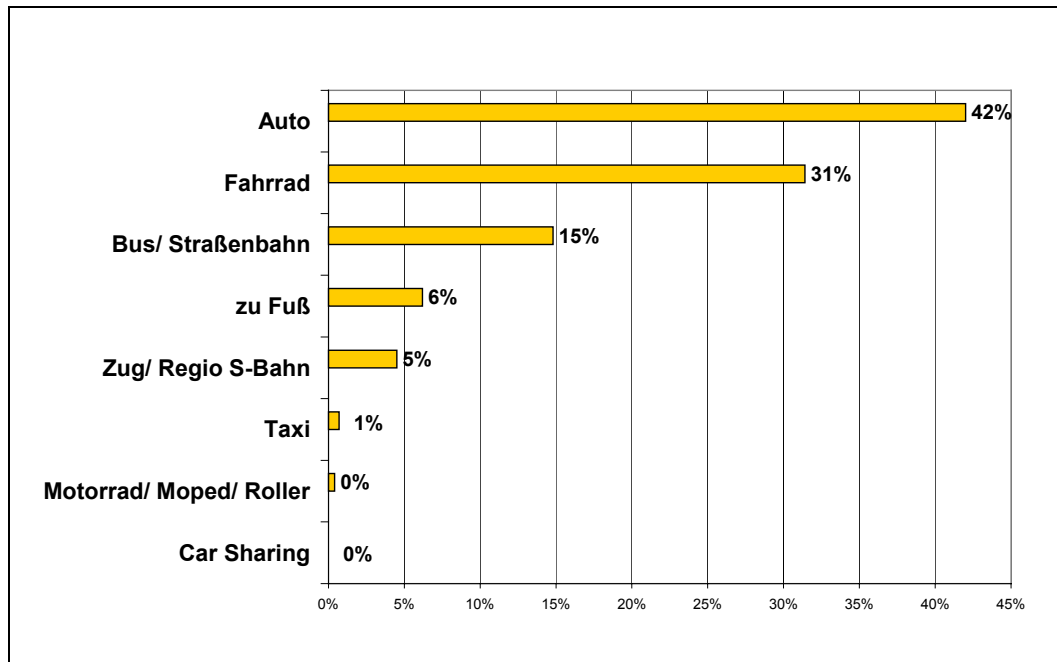
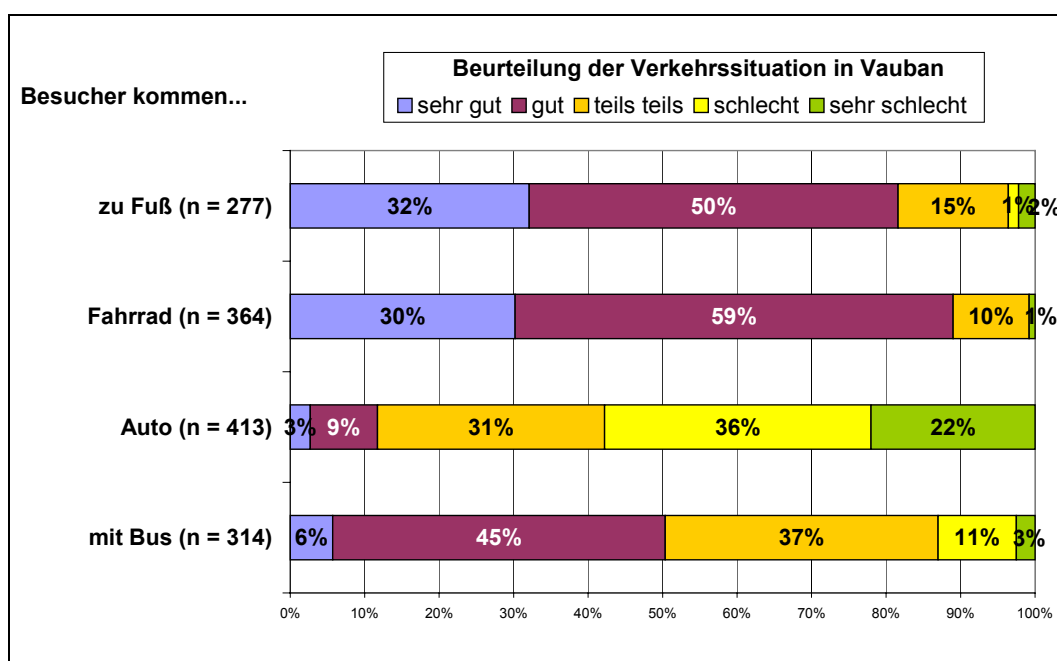


Abb. 38: Verkehrsmittelnutzung der Besucher; Mehrfachnennung war möglich

Des Weiteren sollten die Bewohner einschätzen, wie ihre Besucher in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel, mit dem sie nach Vauban kommen, die Verkehrssituation in Vauban beurteilen. Dabei zeigen sich in Abhängigkeit des Verkehrsmittels erhebliche Unterschiede. Die Bewohner gehen zu einem weit überwiegenden Teil davon aus, dass Besucher, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen, die Situation ‚sehr gut‘ oder ‚gut‘ finden. Die öffentlichen Verkehrsmittel schneiden bei den Besuchern nicht mehr ganz so gut ab. Doch auch hier geht noch die Hälfte der Bewohner davon aus, dass ihre Besucher diesen als ‚(sehr) gut‘ bezeichnen würden. Besucher mit Auto signalisieren offenbar eine klar gegenteilige Meinung. Mehr als die Hälfte der Bewohner (58%) glaubt, dass ihre Besucher die Situation als ‚(sehr) schlecht‘ bezeichnen. Lediglich 12% haben den Eindruck, dass ihre Besucher sie ‚(sehr) gut‘ finden.



**Abb. 39: Beurteilung der Verkehrssituation seitens der Besucher in Abhängigkeit davon mit welchem Verkehrsmittel sie nach Vauban kommen**

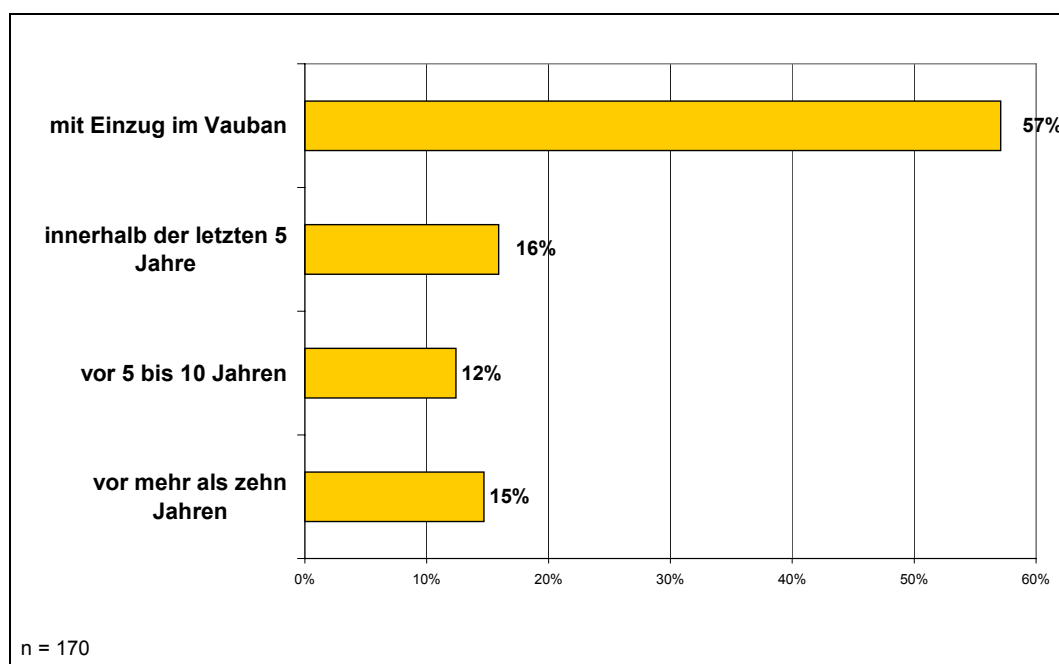
## 4.7 Mobilität und Zufriedenheit der autofreien Bewohner mit dem Verkehrskonzept

Ziel des speziell an die autofreien Bewohner gerichteten Fragebogenteils war die Klärung der Frage, ob das Angebot des autofreien Wohnens überwiegend von Haushalten angenommen worden ist, die vorher bereits keinen eigenen Pkw hatten, oder ob der Wagen aufgrund des Verkehrskonzeptes mit Einzug in Vauban abgeschafft wurde. Darüber hinaus sollte ermittelt werden, wie zufrieden die Bewohner mit ihrer gegenwärtigen Mobilität sind und wie leicht oder schwer ihnen die Organisation des Alltags ohne ein eigenes Fahrzeug fällt. Die im nachfolgenden dargestellten Ergebnisse beziehen sich ausschließlich auf Personen aus autofreien Haushalten, die im stellplatzfreien Bereich wohnen.

### Früherer Besitz eines Pkw und Zeitpunkt der Abschaffung

81% der Personen ohne Pkw im Haushalt geben 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.

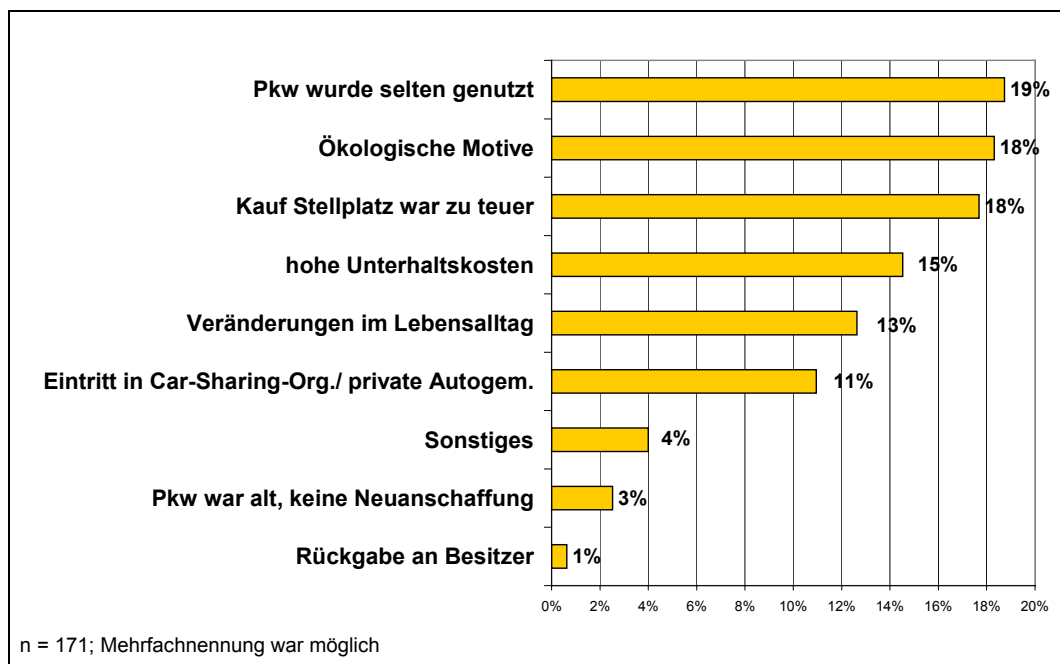
Von den Personen, die schon mal über einen Pkw verfügt haben, geben mit Abstand die meisten (57%) an, den Pkw mit Einzug in Vauban abgeschafft zu haben. Auf Dreiviertel der Autofreien trifft zu, dass der Wagen innerhalb der letzten 5 Jahre angeschafft wurde. Lediglich bei 15% der Personen, die in autofreien Haushalten leben, liegt der Zeitpunkt der Pkw-Abschaffung bereits mehr als 10 Jahre zurück. Der Großteil der autofreien Haushalte hat mit einer autofreien Lebensweise noch keine lange Erfahrung. Das Angebot autofreien Wohnens ist damit keineswegs nur für bereits autofreie Haushalte von Interesse, sondern scheint durchaus ein Anreiz zu sein, über die Abschaffung eines Wagens nachzudenken.



**Abb. 40: Zeitpunkt der Pkw-Abschaffung**

### Gründe für die Abschaffung des Pkw

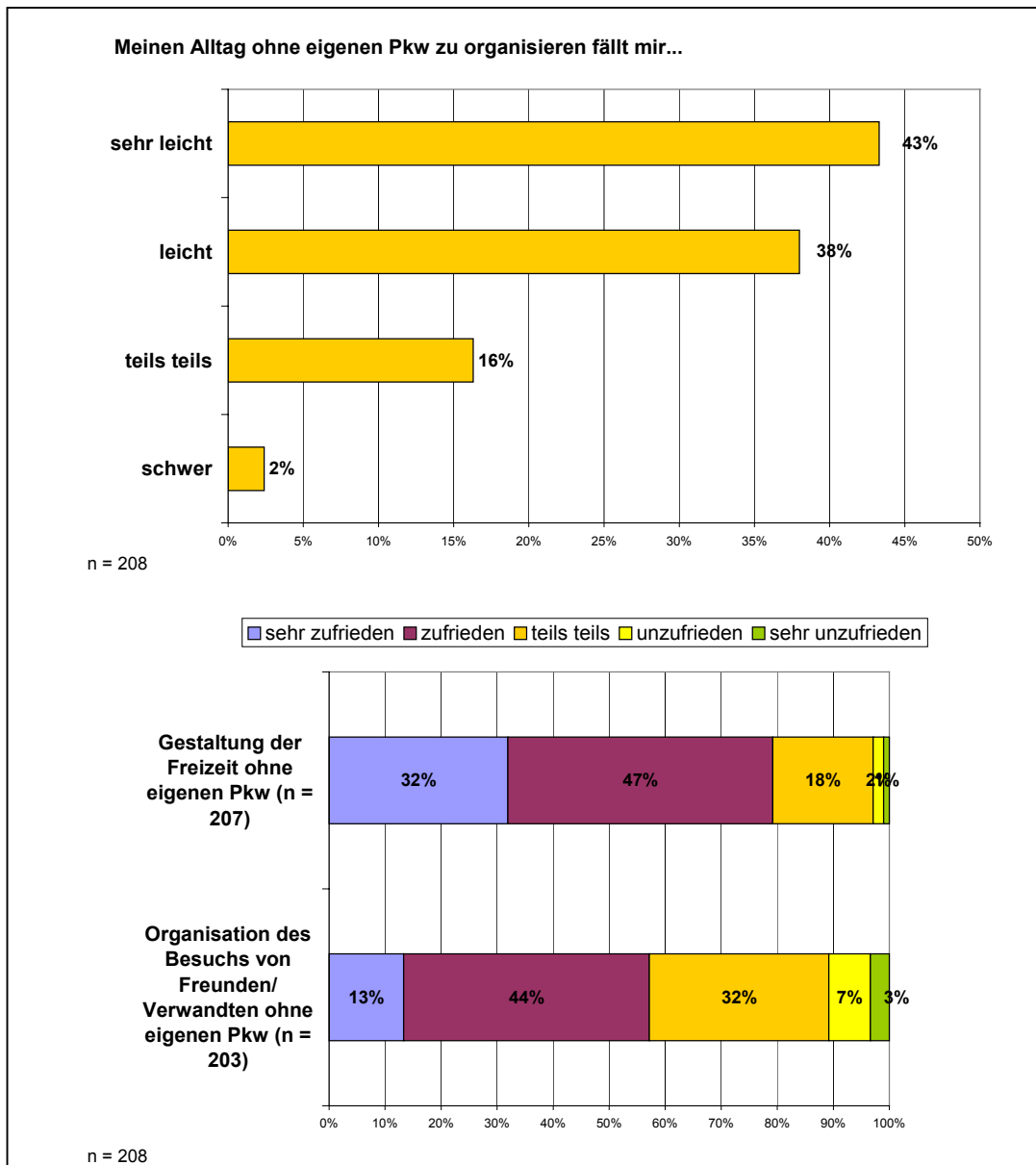
Nach den Gründen für die Abschaffung des Pkw gefragt, geben die Befragten am häufigsten an, dass sie den Pkw selten genutzt und daher nicht mehr gebraucht haben, dass die Abschaffung ökologisch motiviert war und dass ihnen der Kauf eines Stellplatzes in der Quartiersgarage zu teuer war. Von neun Gründen werden diese drei mit 18% bzw. 19% ungefähr gleich oft genannt. Mit nur geringem Abstand was die Prozentpunkte betrifft folgen die Gründe, der Pkw sei wegen der hohen Unterhaltskosten abgeschafft worden, dass Veränderungen im Alltag den Pkw überflüssig gemacht haben und dass der Pkw aufgrund des Eintritts in eine Car-Sharing-Organisation bzw. in eine private Autogemeinschaft abgeschafft wurde. Eine geringe Rolle hat der Grund gespielt, dass der eigene Pkw alt war und man bei der Überlegung sich einen neuen zu kaufen ganz auf einen Pkw verzichtet hat.



**Abb. 41: Gründe für die Pkw-Abschaffung**

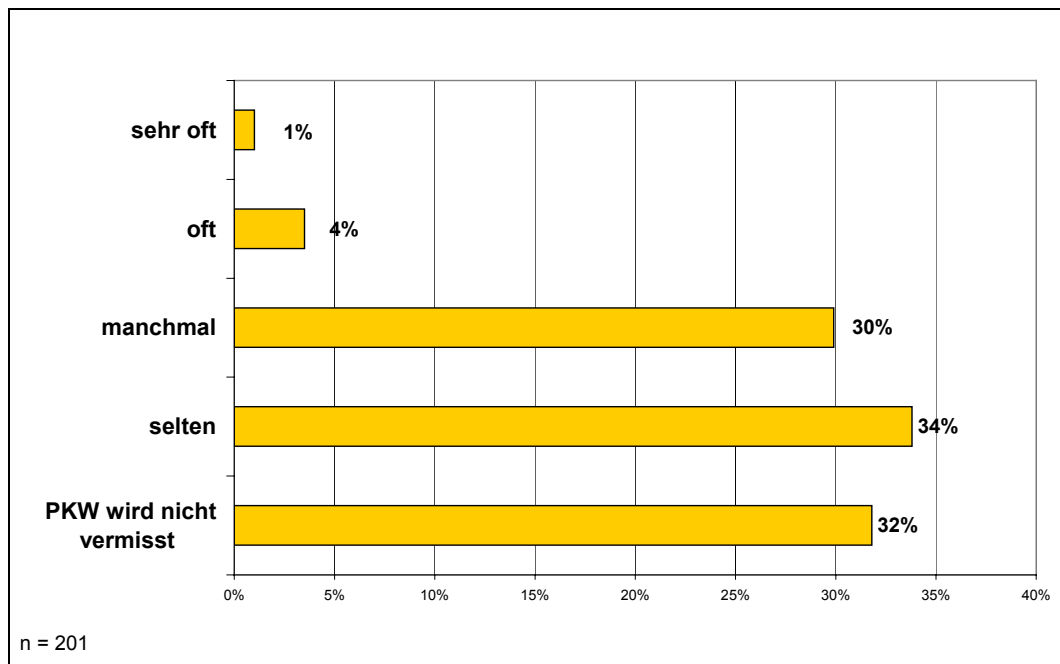
### Zufriedenheit der autofreien Bewohner mit ihrer Mobilität

Die in autofreien Haushalten lebenden Personen sind mit ihrer Mobilität grundsätzlich recht zufrieden. 81% geben auf einer fünfstufigen Skala an, dass ihnen die Organisation des Alltags ohne eigenen Pkw sehr leicht bzw. leicht fällt. 79% sind zufrieden bis sehr zufrieden mit der Möglichkeit ihre Freizeit ohne eigenen Pkw zu gestalten. Schwieriger scheint es dagegen zu sein, den Besuch von Freunden und Verwandten auch ohne den Besitz eines eigenen Pkw zu organisieren. Überwiegen auch hier mit 57% die Personen, die zufrieden bis sehr zufrieden sind, erreicht der Anteil der Personen, der angibt nur teils teils zufrieden zu sein immerhin 32%, 10% sind sogar (sehr) unzufrieden.

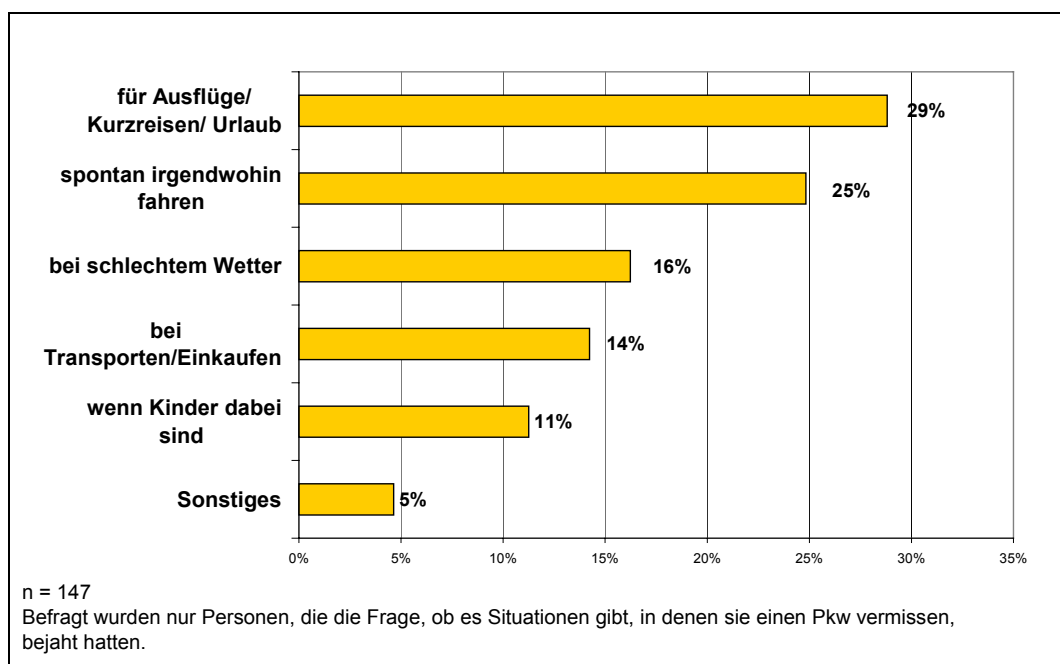


**Abb. 42: Zufriedenheit der autofreien Bewohner des stellplatzfreien Gebietes mit ihrem Alltag ohne eigenen Pkw**

Die Frage, ob es Situationen gibt, in denen ein eigenes Fahrzeug vermisst wird, bejahen gut zwei Drittel der Befragten. Bei der Hälfte von ihnen kommen solche Situationen jedoch nur selten vor. Von sechs genannten Gründen für das Vermissten eines eigenen Pkw wird am häufigsten genannt „für Ausflüge, Kurzreisen, Urlaube“. An zweiter Stelle folgt der Grund „spontan irgendwo hinfahren“.



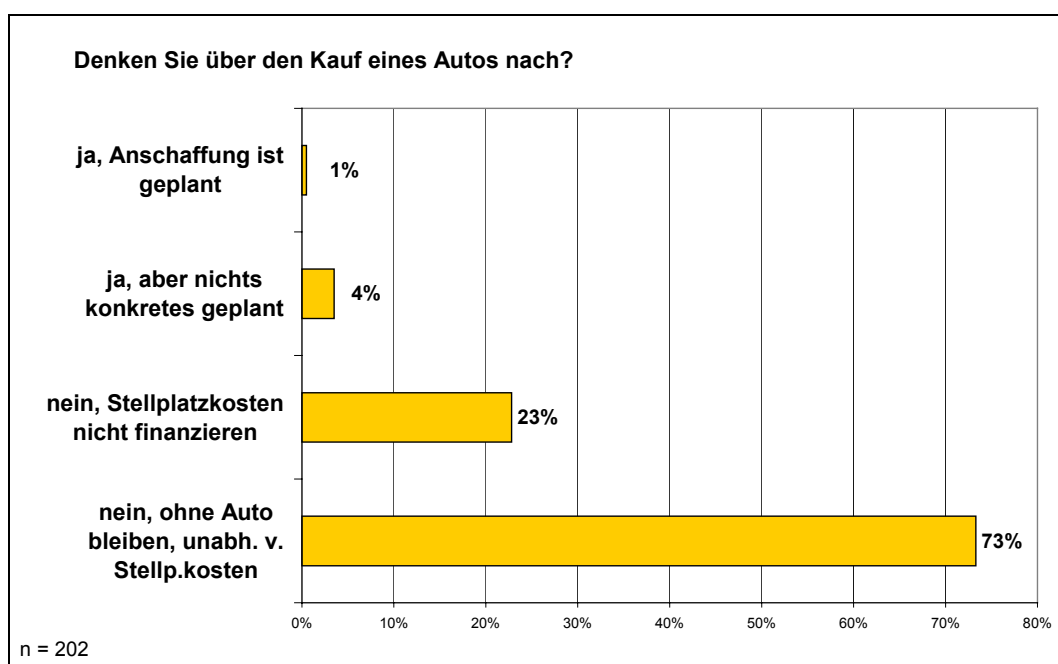
**Abb. 43: Häufigkeit, mit der die autofreien Bewohner des stellplatzfreien Quartiers einen Pkw vermissen**



**Abb. 44: Situationen, in denen ein Pkw vermisst wird**

Die Frage, ob über den Kauf eines Pkw nachgedacht wird, verneinen 96% der autofreien Bewohner. Dreiviertel aller Befragten gibt an, dass sie unabhängig von den hohen Stellplatzkosten weiterhin ohne Auto bleiben möchten. Da diese Gruppe auch bei den anderen Fragen deutlich gemacht hat, dass sie keine Probleme mit dem autolosen Gestaltung ihrer Mobilität haben, drückt sich darin eine hohe Zufriedenheit aus. Obwohl viele den Pkw erst mit Einzug abgeschafft haben, haben sie sich offensichtlich bereits gut an die damit verbundenen Veränderungen gewöhnt. Bei dieser Gruppe kann davon ausgegangen werden, dass sich ein stabiles Mobilitätsverhaltensmuster gebildet hat, dass – sofern nicht grundlegende Änderungen auftreten – auch zukünftig bestehen bleibt.

Anders sieht es mit der insgesamt 25% umfassenden Gruppe der Personen aus, die die Tatsache, dass sie nicht über einen Autokauf nachdenken, mit der Höhe der Stellplatzkosten begründen. Diese Antwort korreliert mit den Gründen für die Abschaffung des einstmals besessenen Pkw. Personen, die die Stellplatzkosten als Grund für die Abschaffung angegeben haben, sagen signifikant häufiger<sup>22</sup>, dass sie wegen der Stellplatzkosten nicht über den Kauf eines Pkw nachdenken. Bei zumindest einem Teil dieser Gruppe hat die Tatsache, dass nicht über den Kauf eines Autos nachgedacht wird, nichts mit der Zufriedenheit mit der bestehenden Situation zu tun. Diese Gruppe zeigt sich auch in Bezug auf andere Fragen weniger zufrieden. So sagen sie im Vergleich zu Personen, bei denen die Stellplatzkosten bei der Abschaffung des Pkw keine Rolle gespielt haben, signifikant häufiger, dass ihnen die Organisation des Alltags schwer fällt, dass sie mit der Freizeitgestaltung ohne eigenen Pkw nur teils teils zufrieden sind und dass es manchmal Situationen gibt, in denen sie einen eigenen Pkw vermissen. Doch auch bei dieser Gruppe überwiegt insgesamt betrachtet die Mehrheit, die jeweils kein Problem damit hat.



**Abb. 45: Kaufabsichten eines Autos bei den stellplatzfreien Bewohnern ohne Auto**

## 4.8 Mobilität und Zufriedenheit der stellplatzfreien Bewohner mit dem Verkehrskonzept

Die Bewohner des stellplatzfreien Gebietes mit Pkw sind im Vergleich zu den autofreien Bewohnern deutlich unzufriedener. 26% der Befragten gibt an, unzufrieden bzw. sehr unzufrieden mit dem stellplatzfreien Konzept zu sein. 40% wählen die Kategorie teils teils. Wirklich zufrieden sind 34%.

An das Abstellen des Pkw in der Quartiersgarage haben sich die meisten Befragten offensichtlich noch nicht gewöhnt. 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%. Transporthilfen für das Be- und Entladen wird von den meisten Befragten jedoch nicht als Alternative gesehen, um den Transport von Gegenständen

<sup>22</sup> Signifikanzniveau: < 0,01%

zwischen Wohnung und Quartiersgarage zu erleichtern und darüber die Akzeptanz des Konzeptes zu erhöhen (siehe nächstes Kapitel).

Die Stellplatzfreien mit Pkw sind dem Verkehrskonzept gegenüber auf der anderen Seite jedoch durchaus aufgeschlossen. 56% geben an über die Alternative, autofrei in Vauban zu wohnen, zumindest einmal nachgedacht zu haben. Die Personen, die sich vorstellen können, den Pkw später anzuschaffen (31%) halten sich mit den Personen, die sich dies nicht vorstellen können (32%) die Waage.

## 4.9 Interesse an Mobilitätsdienstleistungen / Nutzungspotenziale für Mobilitätsdienstleistungen im Quartier

Das Interesse der Bewohner an Mobilitätsdienstleistungen lässt sich schwer direkt abfragen. Bei fiktiv gestellten Fragen, ob man sich eine bestimmte Nutzung vorstellen könne, erhält man i.d.R. sehr hohe zustimmende Werte. In der Realität stellt sich die Entscheidungssituation oft ganz anders dar. Konkret abgefragt wurde lediglich das Interesse an einem Angebot von Transporthilfen zwischen Quartiersgarage und den Wohnungen. Diese Frage wurde ausschließlich Personen gestellt, deren Haushalt über einen Pkw verfügt. 55% der Befragten geben an, dass sie Transporthilfen, wenn es diese gäbe, selten oder nie nutzen würden. 34% können sich vorstellen, dass sie diese ab und zu nutzen würden. 11% geben an, dass sie diese immer nutzen würden. Angesichts der oben beschriebenen zumeist zu hohen Zustimmungswerte, wird das Interesse bzw. eine tatsächliche Nutzung von Transporthilfen im Falle der Realisierung als gering eingestuft.

Um eine Einschätzung zu erhalten, in wie weit internetbasierte Mobilitätsdienstleistungen eine Lösung sind, wurden den Bewohnern Fragen zu ihrer Internetnutzung gestellt. Mit 76% nutzt ein Großteil der Befragten das Internet und zwar am häufigsten täglich. Die Hälfte der Personen, die das Internet nutzen, verfügt zu Hause über einen Internetanschluss. 61% der Internetnutzer gibt an, das Internet bereits für die Information über Verkehrsanbindungen und Preise zu nutzen. Die Voraussetzungen für den Aufbau von Mobilitätsdienstleistungen, die eine Nutzung des Internets nötig machen, scheinen in Vauban damit vergleichsweise günstig zu sein.

# 5 Schlussfolgerungen

## 5.1 Zielgruppen

Folgende Personengruppen haben sich angesichts der Ergebnisse der Befragung als Zielgruppen herausgestellt:

- **Bewohner mit Auto**, die mit der Distanz zwischen Wohnung und Garage Probleme haben.
- **Besucher**, die mit dem Auto nach Vauban kommen.
- Generell kann die große Gruppe der **Familien mit Kindern** als Zielgruppe festgehalten werden. War bereits unabhängig von der Befragung der sehr hohe Anteil junger Familien im Stadtteil klar, so halten die Ergebnisse die Notwendigkeit, besondere Angebote für die spezifischen Belange dieser sehr großen Gruppe zu machen, nochmals deutlich vor Augen. Die spezifischen Anforderungen dieser Gruppe ergeben sich v.a. durch Wege, die von Kindern begleitet sind und bei denen Gepäck transportiert werden muss.
- Die spezifische Altersstruktur von Vauban führt dazu, dass der Stadtteil in einigen Jahren eine sehr hohe Zahl Jugendlicher von 18 Jahren haben wird. Da der Führerschein heute selbstverständlicher Teil der Ausbildung ist, sollte frühzeitig über

spezielle Mobilitätsangebote für **junge Führerscheinbesitzer** nachgedacht werden. Eine Möglichkeit stellt die Schaffung eines speziellen Car-Sharing-Angebotes für diese Gruppe dar. Auf diese Weise können zum einen mögliche Konflikte zwischen Eltern und Kindern aufgrund der autofreien Lebensweise vermieden werden. Zum anderen stellt die Gruppe der jungen Autofahrer eine bislang zu wenig bei Car-Sharing berücksichtigte Kundengruppe dar. Junge Personen verfügen oft nicht über das Geld sich einen Pkw zu leisten. Car-Sharing kann hier eine sinnvolle Alternative sein. Der Einwand, dass auf diese Weise eine Gruppe die Möglichkeit erhält, einen Pkw zu nutzen, die sonst nicht Auto fahren würde und dass damit mehr Verkehr entsteht, gilt nur bedingt. Die Personengruppe wird angesichts der Kostentransparenz und des geringen Budgets Car-Sharing vermutlich nicht in einem übermäßigen Umfang nutzen. Der Vorteil der Ansprache junger Personen liegt v.a. darin, dass sie Car-Sharing möglicherweise so schätzen lernen, dass sie sich auch später – wenn sie das Geld dafür hätten – keinen eigenen Pkw anschaffen und langfristig Car-Sharing-Kunde mit den bekannten positiven Effekten einer geringeren Nutzungshäufigkeit eines Pkw bleiben.

- Angesichts der enorm hohen Fahrradnutzung können auch die **Fahrradfahrer** als Zielgruppe von Maßnahmen festgehalten werden. Neben der Behebung der von den Bewohnern selbst aufgezählten konkreten Mängel bei Fahrradwegen etc. geht es allgemein darum, die Nutzung eines Fahrrades zu erleichtern (z.B. Mitnahme von Fahrrädern in der Öffentlichen Verkehrsmitteln, Möglichkeit Fahrräder für Besucher auszuleihen etc.).
- **Mieter** sind weniger gut über das Verkehrskonzept informiert, insbesondere die Mieter, die im Bereich des Vauban-Geländes wohnen, in dem das Parken eines Autos erlaubt ist.

## 5.2 Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtteil

Grundsätzlich zeigt sich, dass der größte Verbesserungsbedarf v.a. verkehrsplanerischer Art ist. Kritisiert wird z.B. die Qualität von Fahrradwegen, allerdings nicht der im, sondern der außerhalb des Quartiers. Des weiteren wird oft angemerkt, dass der Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr verbessert werden sollte. Sehr großer Handlungsbedarf besteht v.a. beim Besucherverkehr. Die Besucher kommen nach Aussage der befragten Bewohner am häufigsten mit dem Pkw. Es wird daher bemängelt, dass es keine kostenlosen, wohnungsnahen Besucherstellplätze gibt. Dies ist insbesondere bei Besuchern, die mehrere Tage bleiben ein Problem. Die Bewohner stufen den Handlungsbedarf, sich für die Öffnung der Quartiersgaragen für Besucher einzusetzen, daher auch zu 60% als hoch, weitere 25% als eher hoch ein. Lediglich 16% sehen hier eher niedrigen bzw. niedrigen Handlungsbedarf.

## 6 Fazit

Die Untersuchung zeigt eindrücklich, dass autofreie bzw. autoreduzierte Wohnprojekte ein effektives Mittel sind, um die Zahl von Autofahrten zu reduzieren und langfristig ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten aufzubauen oder zu stabilisieren. 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 sind. 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 des damit verbundenen Wandels ihrer Mobilität ist diese Gruppe sehr zufrieden mit ihren Mobilitätsmöglichkeiten und den Vorteilen einer autofreien Umgebung.

Ob das einzelne Projekt erfolgreich ist, hängt von vielen Faktoren ab. Neben der genauen Umsetzung des Verkehrskonzeptes sind die Kosten für Bauland, das stadtplanerische

---

Konzept, die Attraktivität und das Image des Geländes, die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr usw. zu nennen. Auch wenn die Ergebnisse von Freiburg-Vauban nicht ohne weiteres auf andere Städte und Stadtteile übertragbar sind, so sollten die positiven Ergebnisse in Vauban und in anderen autofreien Projekten Politiker und Verwaltungen ermutigen, ähnliche Projekte auch in ihren Kommunen umzusetzen, da der Besitz eines Pkw einer der besten Ansatzpunkte für den Aufbau eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens ist.