

Freiburg – Green City?
Experiment Nachhaltiger Stadtentwicklung
Freiburg – Green City?
Expériences en développement durable

Freiburg – Green City?
Experiment Nachhaltiger Stadtentwicklung
Freiburg – Green City?
Expériences en développement durable

Text von Texte par Astrid Mayer
Übersetzung von Traduction par Astrid Mayer

Inhaltsverzeichnis

Table de matières

Freiburg – Scheinriese oder Vorbild? Fribourg – pseudo-géant ou exemple?	06
Freiburg auf dem Weg zur Zukunftsfähigkeit Fribourg en route vers la durabilité	22
Fortschreitende Technik – beharrende Mentalitäten Les techniques avancent – les mentalités piétinent	56
Eco-Watt Projekt – Pädagogisch, ökonomisch und ökologisch wertvoll Le projet Eco-Watt – Valeur pédagogiquement, économiquement et écologiquement sur	66
Die Energiewende üben – Energieautark in 20 Jahren Préparer le tournant énergétique – autonomes dans 20 ans	72
Das Rieselfeld – Die gestaltende Kraft der Politik Ökologisch und sozial gebaut Le quartier Rieselfeld – la force constructrice de la politique Construit social et écologique	108
Quartier Vauban – durch und durch ökologisch Oder: Die Kraft der Utopie Le quartier Vauban – écologique de la tete aux pieds Ou: La force de l’utopi	140
Gebäude der Zukunft Batiments de l’avenir	180
Schluss Fin	190
Anhang Appendice	199



Foto: Stadt Freiburg Photo: Ville de Fribourg

Quartier Vauban – durch und durch ökologisch Oder: Die Kraft der Utopie

Quartier Vauban – écologique de la tête aux pieds Ou: La force de l'utopie

Das Quartier Vauban, 1996 begonnen und innerhalb von zehn Jahren im Wesentlichen fertig gestellt, ist das kleinere, das hübschere, und das konsequenter ökologisch gestaltete Viertel im Vergleich zum zwei Jahre früher gebauten Rieselfeld.

Le quartier Vauban, dont la construction a été débuté en 1996, est le plus petit, le plus jolie et le plus écologiquement correct, si on compare les des deux quartiers durables de Freiburg, Vauban et Rieselfeld.



Das Vauban vor der Bebauung, 1992
Foto: Stadt Freiburg

Vauban avant son urbanisation, 1992
Photo: Ville de Fribourg

Das Quartier Vauban, 1996 begonnen und innerhalb von zehn Jahren im Wesentlichen fertig gestellt, ist das Kleinere, das Hübschere, und das konsequenter ökologisch gestaltete Viertel im Vergleich zum zwei Jahre früher gebauten Rieselfeld. Noch weniger als das Rieselfeld ist „das Vauban“, wie es in Freiburg genannt wird, auf dem Reißbrett entstanden. Scherzhaft sagt man in Freiburg, man habe „die Ökos dorthin ausgewildert“; die Freiburger Bürger also, deren Wunsch, im Einklang mit Natur und Umwelt zu leben, besonders brennend war und ist.

Das Leben im Quartier ist zwar nicht wild und die Bewohner wurden mitnichten dorthin verbannt, sondern haben es sich im Gegenteil angeeignet und zu ihrem Terrain gemacht. Aber das Bonmot trifft eine Realität: Im Vauban-Viertel haben fachkundige und engagierte Bürger, die sich durchaus als ökologische Avantgarde ihrer Zeit verstanden, so weit wie es möglich war, ihre Utopien verwirklicht. Sie haben damit der Entwicklung der Stadt in Richtung Nachhaltigkeit wichtige Impulse und einen kräftigen Schub gegeben.

Le quartier Vauban, dont la construction a été débuté en 1996, est le plus petit, le plus jolie et le plus écologiquement correct, si on compare les des deux quartiers durables de Freiburg, Vauban et Rieselfeld. La construction du Rieselfeld a démarrée deux ans plus tôt que celle du Vauban. „Le Vauban“ comme on appelle le quartier au sud de Freiburg, a été conçu encore moins sur la planche à dessin que le Rieselfeld. Les Fribourgeois aiment dire en blaguant qu'on y a „rendu les écolos à la nature“ – en parlant des citoyens de Freiburg qui avaient (et ont) le désir de vivre en harmonie avec la nature et l'environnement.

La vie dans le quartier n'est pas sauvage et les habitants n'y furent pas du tout exilés – ils se le sont au contraire approprié et en ont fait leur terrain. Mais le bon mot est justifié en ce sens: Dans le quartier Vauban, des citoyens engagés et compétents, qui estimaient représenter l'avant-garde écologique de leur temps, ont réalisé leurs utopie autant que cela était possible. Ils ont donné à la ville une poussée forte en direction d'un développement durable.

Die Blockheizkraftwerke und die Spielstraßen sagen viel über das Viertel aus, sind aber nicht mehr so ungewöhnlich, weil inzwischen etliche ähnliche Viertel entstanden sind – wenn auch noch keines in der Größe und mit der konsequenten Beachtung nachhaltiger Kriterien des Städtebaus. Nur das französische Viertel in Tübingen, etwa zeitgleich und ebenfalls auf einem ehemaligen Militär-Areal entstanden, hat eine ähnliche Art nachhaltiger Urbanität geschaffen.

Kennzeichen beider Viertel sind eine große Dichte und die Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, um ein Viertel der kurzen Wege zu schaffen. Durch die Struktur des Vauban-Quartiers wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gefördert (autoreduziert und mit Straßenbahnanschluss). Dadurch, dass es weitgehend über Baugruppen statt über Bau-Unternehmen bebaut wurde, ermöglichte es auch Menschen mit niedrigerem Einkommen den Zugang zu Wohneigentum. Und die Energieeffizienz und -versorgung der Gebäude im Vauban können bis heute als vorbildlich gelten – zumindest im Vergleich zu den geltenden Standards. Verglichen zu dem, was inzwischen technisch möglich ist – mehr Energie produzierende als verbrauchende Gebäude – ist es allerdings schon wieder rückständig.

Das Spektakulärste am Quartier aber ist unsichtbar: Es ist seine Entstehung mit Hilfe einer intensiven und hervorragend organisierten Bürgerbeteiligung, die die

La centrale de cogénération et les rues piétonnes en disent long sur le quartier. Mais elles ne sont plus tellement insolites, puisque quelques quartiers semblables ont été bâti depuis. Pourtant aucun n'a la taille du „Vauban“, ou aurait été bâti de manière aussi cohérente d'après des critères d'un urbanisme durable. Seulement le „quartier français“ de Tübingen, construit pratiquement en même temps, a créé une urbanité qui respecte autant les aspects écologiques et sociales de la durabilité dans sa conception.

La marque distinctive du quartier est sa grande densité et le mixage d'habitat et de lieux de travail, ce qui permet d'avoir un quartier aux trajets courts. La structure du quartier Vauban (réduction du nombre de voitures et raccordement au réseau tram) encourage l'usage des transports en commun. Que le quartier ait largement été bâti par des groupes privés de construction en autopromotion, a permis aussi à des personnes avec des revenus bas d'avoir accès à la propriété. Et l'efficacité énergétique des bâtiments dans le „Vauban“ est exemplaire jusqu'à maintenant – du moins si on prend en compte les standards de construction actuels. Vu ce qui serait possible techniquement par contre – construire des bâtiments qui produisent plus d'énergie qu'ils ne consomment – la plus grande partie du quartier (à part la „Solarsiedlung“) est déjà arriérée.

Ce qu'il y a de plus spectaculaire dans le quartier est pourtant invisible: Sa for-

„Auch initiierte und teilfinanzierte Bürgerbeteiligung bleibt letztlich kontrovers zur Verwaltungslinie, führt zu grundsätzlichen Diskussionen im Gemeinderat und löst dort bei politisch heiklen Themen durchaus auch Kampfabstimmungen aus.“
Roland Veith

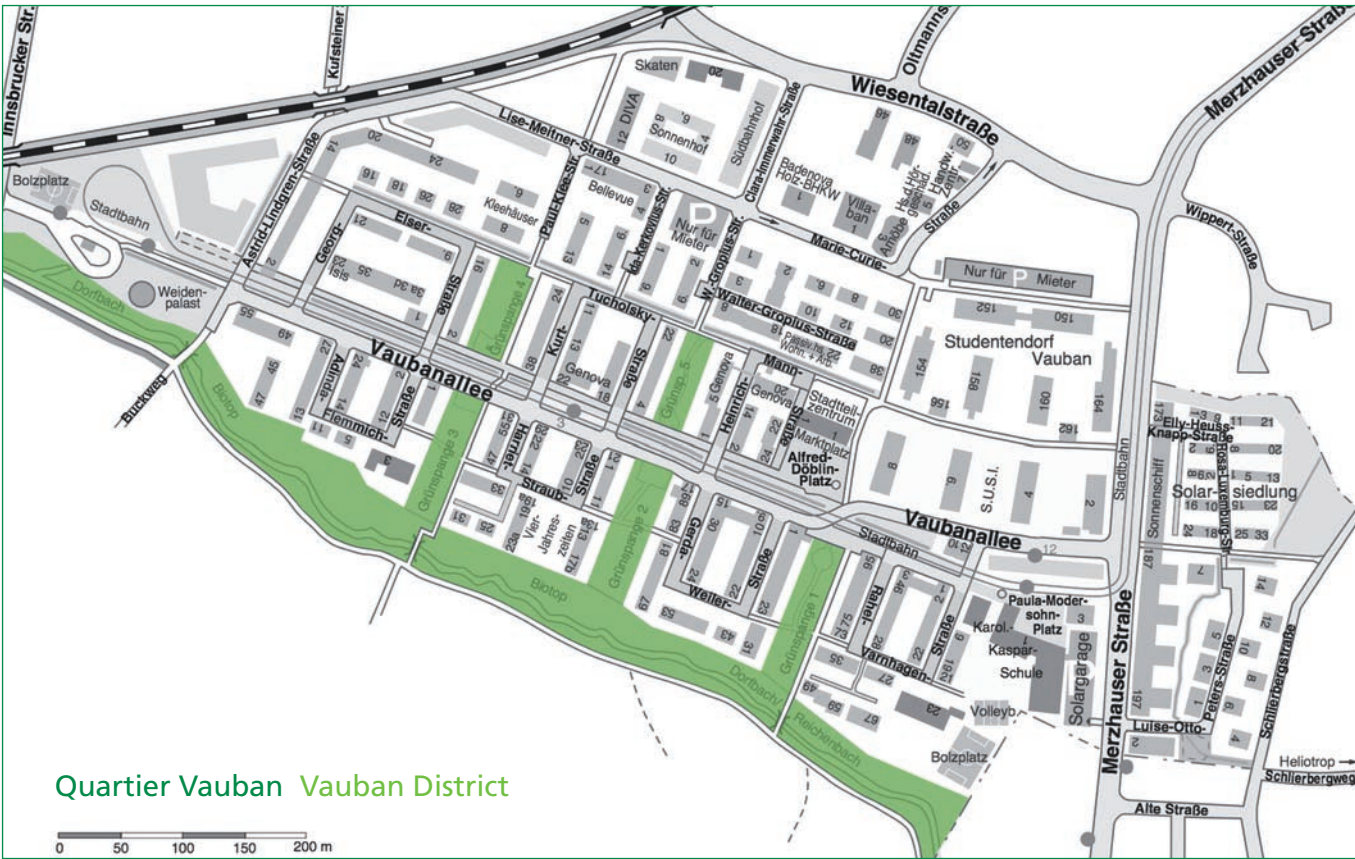
„Une participation citoyenne se pose en générale contre la ligne de l'administration, mène à des discussions de fond au conseil municipal et peut même y déclencher des votes extrêmement serrés quand il s'agit de prendre des décisions politiquement très controverses.“
Roland Veith

Kennzeichen beider Viertel sind eine große Dichte und die Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, um ein Viertel der kurzen Wege zu schaffen.

La marque distinctive du quartier est sa grande densité et le mixage d'habitat et de lieux de travail, ce qui permet d'avoir un quartier aux chemins courts.

Das Spektakulärste am Quartier aber ist unsichtbar: Es ist seine Entstehung mit Hilfe einer intensiven und hervorragend organisierten Bürgerbeteiligung.

Ce qu'il y a de plus spectaculaire dans le quartier est pourtant invisible: Sa formation à l'aide d'une participation citoyenne intense et bien organisée.



Stadtregierung Freiburgs vor die Aufgabe stellte, die Umsetzung von nie zuvor realisierten Ideen zuzulassen und sogar zu unterstützen. Die Stadtverwaltung musste feststellen, dass die „erweiterte Bürgerbeteiligung“, die sie für die Konzeption des Stadtteils Vauban gewünscht hatte und auch finanziell förderte, sie mehr in Atem hielt, als sie sich je hätte träumen lassen. Sie führte zu heißen Diskussionen an der Öffentlichkeit und zu mancher Kampfabstimmung im Gemeinderat.

Wenig Autos, viele Passivhäuser

Die Stadt Freiburg wollte im neu zu bebauenden Viertel – wie im Rieselfeld – den CO₂-Ausstoß mindern durch Niedrigenergiehäuser und eine Reduzierung des Autoverkehrs. Gut und schön, aber den Menschen, die das Vauban mitgestalten und bewohnen wollten, war das lange nicht genug. Schon früh, vier Jahre vor dem Bau der ersten Häuser, organisierten sie sich im Bürgerverein Forum Vauban. Die Forderungen waren radikal: Am liebsten hätte der Verein sämtliche der alten, 1938 erbauten Kasernen stehen gelassen, und den Rest des Geländes, das bis 1992 von der französischen Armee genutzt wurde, nur mit Passivhäusern bestückt, deren Technologie damals noch in den Kinderschuhen steckte. Autoverkehr sollte es im Viertel überhaupt nicht geben.

Das stellte selbst die fortschrittlichen Konzepte der Freiburger Stadtregierung in den Schatten. Aber die (damals noch)

mation à l'aide d'une participation citoyenne intense et bien organisée, qui mit la commune de Freiburg devant la tâche d'approuver la réalisation de projets expérimentaux et de les soutenir. L'administration de la ville du constater que la „participation citoyenne élargie“, qu'elle avait souhaitée pour la conception du quartier Vauban, et qu'elle soutint financièrement, la tint en haleine d'une manière inattendu. Elle mena à des discussions intenses au sein de la ville et parmi les citoyens et à des votes serrés dans des conseils municipaux traitant des questions concernant le quartier.

Peu de voitures, des maisons passives

La ville de Freiburg voulait réduire la quantité de CO₂ qui serait produit dans les nouveaux quartiers par la réduction du trafic de voitures et grâce à la construction de bâtiments à basse consommation d'énergie. Excellent – mais pas assez pour les personnes qui désiraient habiter et façonner le quartier Vauban. Déjà très tôt, quatre ans avant la constructions des premières maisons, ces personnes s'organisèrent au sein de l'association „Forum Vauban“. Les revendications étaient radicales: L'association aurait voulu garder toutes les anciennes casernes datant de 1938 et bâtir sur le reste du terrain (qui était utilisé par l'armée française jusqu'en 1992) des maisons passives, dont la technologie n'était encore guère mature à l'époque. Les voitures seraient bannies du quartier.

Ceci éclipse même les concepts progressistes de la ville de Freiburg. Mais



Solaranlagen, Solarsiedlung
Panneaux solaires, „Solarsiedlung“

Ohne die demokratische Kultur von Mitbestimmung, Diskussion und Konflikt-Management wäre das Viertel Vauban nicht das geworden, was es heute ist.

Sans la culture démocratique de discussions et d'autogestion le quartier ne serait pas devenu ce qu'il est aujourd'hui.

65% der im Viertel benötigten Energie wird im Stadtteil selbst produziert. Im Quartier kommt nur ein Auto auf sechs Bewohner – für ein industrialisiertes Land ein niedriger Wert.

65 pourcent de l'énergie consommée dans le quartier. seul un sixième des habitants du Vauban possèdent une voiture – une bonne moitié pour la moyenne allemande.



Blockheizkraftwerk, Marie-Curie-Straße
Centrale de cogénération, rue Marie Curie

utopischen Vorstellungen rissen auch einige der seitens der Stadt wichtigen Akteure mit sich, und das über die politischen Fronten – Grüne hier und Konservative dort – hinweg. Einer von ihnen war der damalige Freiburger Baubürgermeister Sven von Ungern-Sternberg, der im Gemeindefrat die Position der Stadt vertrat, diesem „besonderen Völkchen“ gegenüber, wie er die Umweltaktivisten von damals bezeichnet. Die ganzen Auseinandersetzungen und Konflikte von damals, sieht er noch heute positiv: „Es war eine Spannung, aus der viel Gutes entstanden ist“. Ohne die demokratische Kultur von Mitbestimmung, Diskussion und Konflikt-Management wäre das Viertel Vauban nicht das geworden, was es heute ist.

Autarkie von Erdöl und Erdgas

Die Umsetzung der Utopien, die bei der Entstehung des „Vauban“ am Werk waren, ist nicht völlig gelungen. Das Ziel beispielsweise, autark zu sein von Erdöl und Erdgas aus fernen Regionen der Erde und sich mit regionaler Energie selbst versorgen zu können, ist (noch) nicht zu hundert Prozent erreicht. Aber man ist ihm – dank Einsatz von Technologien, die damals noch unerprobt waren – erstaunlich nahe gekommen. 65% der im Viertel benötigten Energie wird im Stadtteil selbst produziert – durch das Blockheizkraftwerk und die auf den Dächern installierten Photovoltaikanlagen. Es gab sogar Versuche, sich vom Abwassernetz abzukoppeln, und die Abwässer selbst zu klären bzw. zu verwerten, die aber technisch noch nicht ausgereift genug waren.

les idées – encore plutôt utopiques à l'époque – entraînent aussi beaucoup d'acteurs du côté de l'administration et du gouvernement de la ville, et ce à travers les clivages politiques (verts d'un côté et conservateurs de l'autre). L'un d'eux fut le maire adjoint à l'urbanisme Sven von Ungern-Sternberg. Il représentait la ville de Freiburg dans la mêlée avec „ce peuple multicolore“ comme il appelle aujourd'hui les activistes écologiques auxquels il avait affaire. Il voit de manière positive tous les conflits et les discussions qu'il y a pu avoir: „C'était une dynamique qui a produit plein de bonnes choses“, estime-t-il aujourd'hui. Sans la culture démocratique de discussions et d'autogestion, le quartier ne serait pas devenu ce qu'il est aujourd'hui.

Autarcie par rapport au pétrole

La réalisation des utopies qui animèrent la formation du „Vauban“ n'a pas entièrement réussi. Le but par exemple, de devenir indépendant du pétrole et du gaz venant de loin et de se ravitailler entièrement grâce à de l'énergie produite dans la région n'est pas encore atteint, même si on s'en est rapproché. Grâce à des technologies nouvelles et expérimentales à l'époque on arrive à produire 65 pourcent de l'énergie consommée dans le quartier – grâce à la centrale de cogénération et aux toits solaires. Il y eut même des tentatives de se déconnecter du réseau de canalisation et d'utiliser les eaux usées pour la production de gaz, mais ceci se révéla techniquement faisable mais trop chère à l'époque.

Mobilität ohne Raum- und Energiefressenden Individualverkehr zu gewährleisten war eine weitere Utopie. Die verschiedenen Maßnahmen halten das Viertel nicht völlig von Autos frei und zwingen die Bewohner auch nicht, auf eines zu verzichten. Aber sie haben tatsächlich dazu geführt, dass im Quartier Vauban nur ein Auto auf sechs Bewohner kommt – für ein industrialisiertes Land ein niedriger Wert, zumal für ein Viertel, in dem so viele Familien mit kleinen Kindern leben (in Gesamtdeutschland kommt ein PKW auf weniger als zwei Nutzer).

Und nicht zuletzt ging es den Bewohnern darum, mit dem neuen Viertel nicht nur eine Ansammlung mehr oder weniger hübscher und praktischer Gebäude und Wohnungen zu schaffen, sondern auch eine Gemeinschaft von Menschen. Wer aufs Vauban zieht, wird in eine Nachbarschaft aufgenommen, in der es oft gemeinsame Aktivitäten gibt: Sei es die Verwaltung des Hauses, die Gestaltung des Gartens oder die Betreuung kleiner Kinder. Weil die meisten Häuser von Baugruppen geplant und errichtet wurden, kennen sich die Bewohner von Anfang an. Das Viertel hat viel öffentlichen Raum, der auch gerne genutzt wird und die Bewohner in Kontakt zueinander bringt.

Das Quartier Vauban gilt in vielen Bereichen als beispielhaft und impulsgebend für andere Stadtplanungen; es hat zahlreiche Auszeichnungen bekommen. Auch hier gilt aber, dass der Prophet im eigenen Land manchmal weniger – etliche Freiburger Stadträte dürften noch

Assurer la mobilité sans faire recours aux transports individuels était une autre utopie. Les mesures diverses allant en ce sens n'ont pas libéré le quartier entièrement de voitures, et ne forcent pas les habitants à y renoncer. Mais elles ont mené à un taux de motorisation faible, puisque seul un sixième des habitants du Vauban possèdent une voiture – contre une bonne moitié pour la moyenne allemande. Étonnant pour un quartier dans lequel vivent tant de familles avec des enfants en bas âge.

Non la dernière des préoccupations concernait le désir des futurs habitants de ne pas seulement créer une agglomération de bâtiment ou appartement plus ou moins jolis ou pratiques, mais aussi et surtout une communauté. Ceux qui emménagent le quartier sont accueillis par un voisinage, qui se rencontre souvent aussi pour des activités communes: Soit pour l'administration de la maison, pour s'occuper du jardin ou pour garder les enfants. Comme la plupart des maisons furent construites par des groupes de construction auto promoteurs, les habitants se connaissent dès le début. Le quartier a beaucoup d'espaces publics dont les habitants profitent pour se rencontrer.

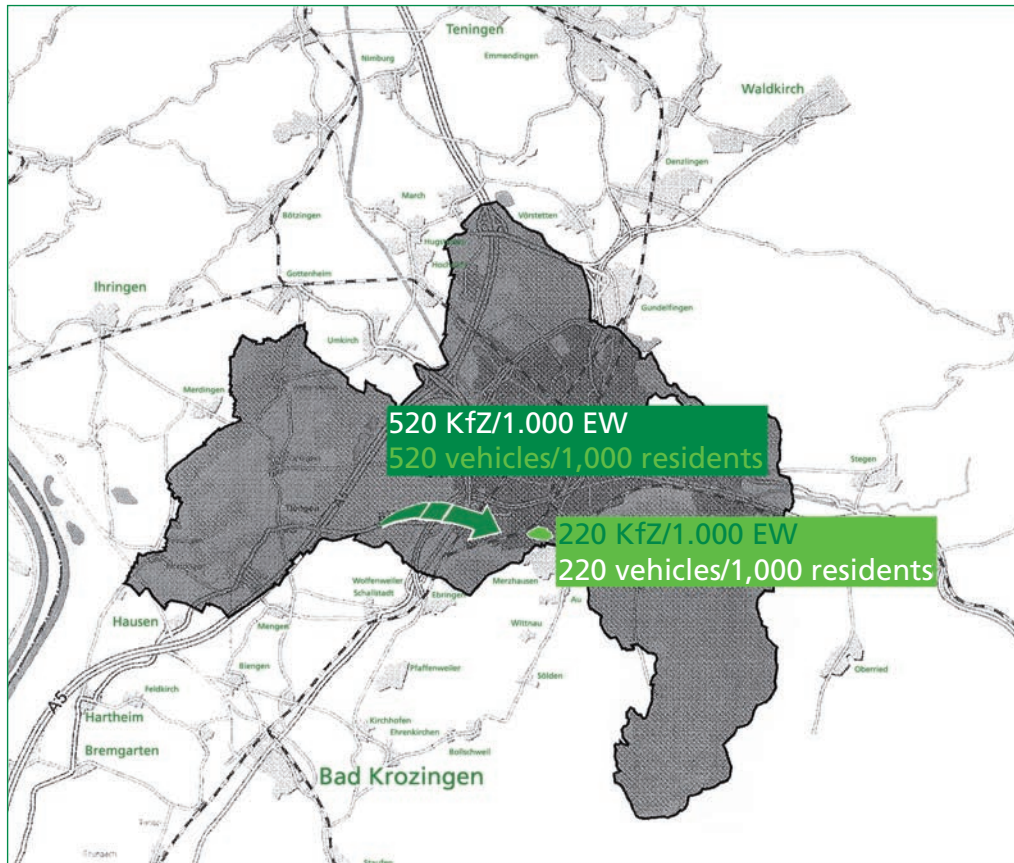
Le quartier est considéré comme exemplaire et instigant à l'innovation du point de vue urbanistique, il a reçu de nombreux prix. Mais ici aussi, le proverbe „nul n'est prophète en son pays“ ne s'avère pas tout à fait faux: Un certain nombre d'élus fribourgeois n'ont jamais mis un pied dans le quartier. Il est par contre visité par des groupes venant du



Solargarage, Merzhauser Straße
Garage du soleil, rue de Merzhausen

Nicht zuletzt ging es den Bewohnern darum, mit dem neuen Viertel nicht nur eine Ansammlung mehr oder weniger hübscher und praktischer Gebäude und Wohnungen zu schaffen, sondern auch eine Gemeinschaft von Menschen.

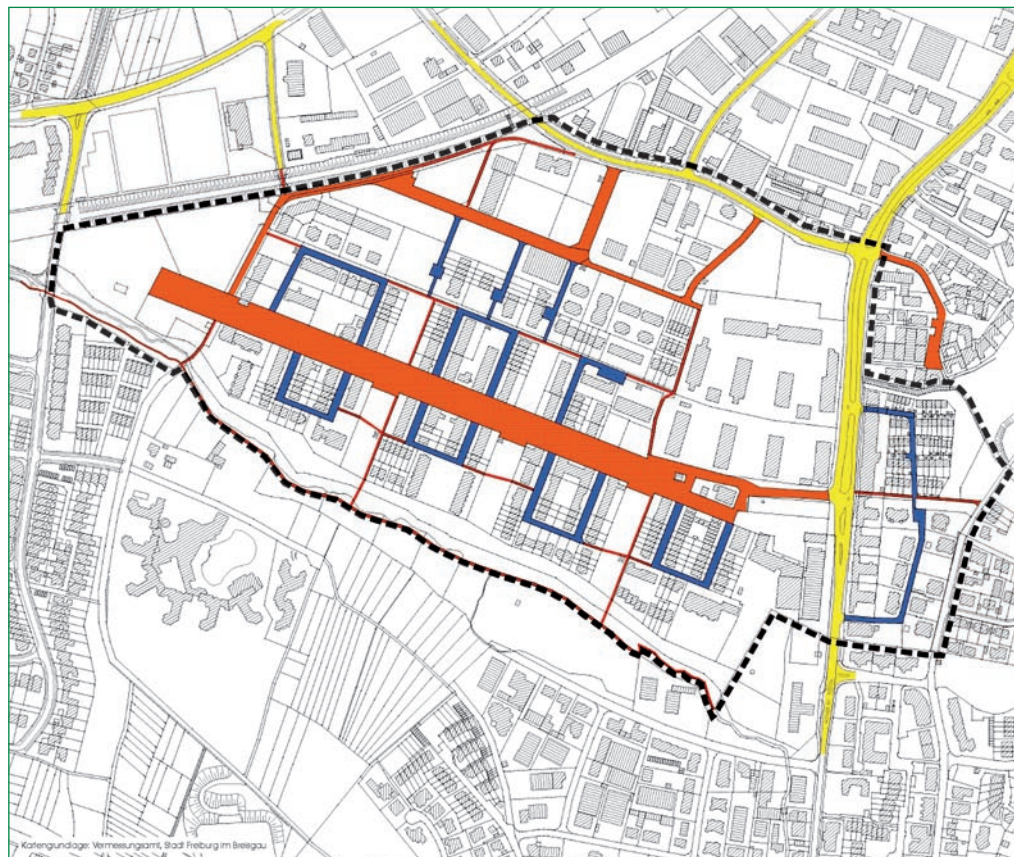
Non la dernière des préoccupations concernait le désir des futurs habitants de ne pas seulement créer une agglomération de bâtiment ou appartement plus ou moins jolis ou pratiques, mais aussi et surtout une communauté.



KFZ-Dichte Vehicle Ownership Density

Stadt Freiburg / Vauban
City of Freiburg / Vauban

Stadt Freiburg im Breisgau
Projektgruppe Vauban
Stand: Januar 2009
City of Freiburg
Project Group Vauban
Date: January 2009



Verkehrskonzept Traffic Plan

Stadt Freiburg im Breisgau
Projektgruppe Vauban
Stand: November 2009
City of Freiburg
Project Group Vauban
Date: November 2009

nie einen Fuß in das Viertel gesetzt haben. Dafür wird es von Gruppen aus aller Welt besucht: Stadtplanern, Bau-Unternehmen und Architekten, aber auch interessierten Laien, die sich erklären lassen, wie „das Vauban“ funktioniert. Die Interessensschwerpunkte sind unterschiedlich: Wie kann eine so hohe Identifikation mit dem Viertel erreicht werden, die dazu führt, dass im dichtest bebauten Stadtteil Freiburgs (allermeist) friedlich miteinander umgegangen wird, man sich sicher fühlt und öffentlicher Raum pfleglich behandelt, ja gerne mit ausgestaltet wird? Eine solche Haltung der Bewohner spart der Stadtverwaltung schließlich Mühe und Geld.

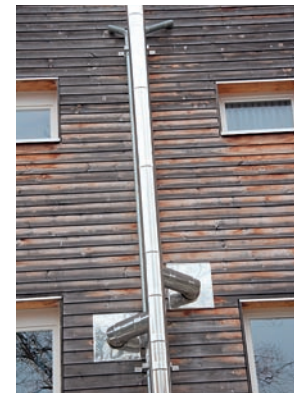
Wie lässt sich der Autoverkehr so „zähmen“, dass er kein Problem darstellt (ebenso wenig übrigens wie das Parken eines Autos, entgegen der Befürchtungen vieler Besucher)? Seine Abwesenheit erspart nicht nur Staus, Lärm und schlechte Luft, sondern lässt auch viel Platz frei zum Spazieren gehen, Spielen, Herumstehen und Reden. Kurz: Zum Flanieren, was eigentlich eher eine großstädtische Angelegenheit ist, wozu aber das Quartier wegen der Dichte und der Abwechslung von Bebauung und Freiflächen, von architektonischen Stilen und liebevollen Details auch einlädt.

Wie lässt sich der Heizenergieverbrauch der Bewohner auf unter 65 KWh/Quadratmeter im Jahr senken, die Energie dezentral erzeugen, ohne den Wohnkomfort im Mindesten einzuschränken, wo doch der Bewohner eines unsanierten Altbaus aus den 60er Jahren 300 Kilowattstunden und mehr zum Heizen

monde entier, urbanistes, constructeurs, architectes, mais aussi par des amateurs qui se font expliquer comment fonctionne „le Vauban“. Les centres d'intérêt sont diversifiés: Comment peut-on atteindre une identification forte avec le quartier, qui mène à une cohabitation pacifique, et à un bon entretien de l'espace public par les habitants? Une attitude qui permet à l'administration de la ville d'économiser argent et efforts. .

Comment peut-on „apprivoiser“ la circulation automobile de manière à ce qu'elle ne représente pas un problème (aussi peu, contrairement aux craintes de certains visiteurs, que la nécessité garer une voiture)? L'absence de voitures n'épargne pas seulement aux habitants bouchons, bruit et pollution, mais laisse aussi beaucoup d'espace pour la promenade, le jeu et la communication. Bref pour flâner, ce qui se fait plutôt dans les centres des grandes villes, mais qui peut être intéressant aussi dans ce petit quartier, puisque la densité est grande et la variation des styles architecturaux, présentant souvent de petits détails surprenant, aussi.

Comment peut-on baisser la consommation d'énergie pour le chauffage en dessous de 65 KW/h, produire de l'énergie de manière décentralisée, sans faire les moindres concessions concernant le confort – vu que les habitants d'un bâtiment datant des années 60 consomment par an 300 KW/h, voir plus? Puisque autant de qualité de vie a pu être générée à des prix plutôt doux, la plupart des critères (écologiques – économiques – sociaux) mesurant la durabilité du quartier sont



Heizanlage, Fassadendetail
Chauffage, détail d'une façade



Solaranlage, Fassadendetail
Panneaux solaire, détail d'une façade

Da das Aufbieten von so viel Lebensqualität auch noch zu sehr günstigen Quadratmeterpreisen gelang, wären etliche der wichtigsten Kriterien für nachhaltige Stadtentwicklung (ökologisch, ökonomisch und sozial) erfüllt.

Puisque autant de qualité de vie a pu être générée à des prix plutôt doux, la plupart des critères quartier (écologiques – économiques – sociaux) mesurant la durabilité d'un sont remplis dans le Vauban.

Das Gelände wurde nicht als Renommier-Viertel konzipiert, und vielleicht ist das eines seiner Erfolgsgeheimnisse. Es zieht wohl seine Kraft daraus, dass authentische, reale menschliche Bedürfnisse und Sehnsüchte erfüllt wurden, einfallsreich und unkonventionell.

Le terrain ne fut pas conçu comme quartier „frimeur“ fait pour impressionner son monde. C'est peut-être un des secrets de son succès. Le dynamisme du quartier vient sans doute du fait que de besoins et de désirs authentiques et réel furent comblés de manière originale et peu conventionnelle.



Rückseite Vaubanallee Haus 37
Fassade arrière de la maison 37

verbraucht? Da das Aufbieten von so viel Lebensqualität auch noch zu sehr günstigen Quadratmeterpreisen gelang, wären etliche der wichtigsten Kriterien für nachhaltige Stadtentwicklung (ökologisch, ökonomisch und sozial) erfüllt, zumindest vorerst. Wie es in zwei Jahrzehnten auf dem Vauban aussieht, ist eine andere und angesichts der derzeitigen „Monokultur“ von Familien mit kleinen Kindern für manche auch Besorgnis erregende Frage.

Authentische menschliche Bedürfnisse einfallsreich erfüllt

Während das Viertel entstand, hat niemand daran gedacht, dass es später so viele Besucher, fast schon „Wallfahrer“, wie sie Sven von Ungern-Sternberg nennt, anziehen könnte. Das Gelände, in dem bis 1992 fast 50 Jahre lang französische Panzer herumfuhren und Soldaten übten, wurde nicht als Renommier-Viertel konzipiert, und vielleicht ist das eines seiner Erfolgsgeheimnisse. Es zieht wohl seine Kraft daraus, dass authentische, reale menschliche Bedürfnisse und Sehnsüchte erfüllt wurden, einfallsreich und unkonventionell. Der Außenwirkung schenken zunächst die wenigsten der an seiner Entstehung Beteiligten Beachtung.

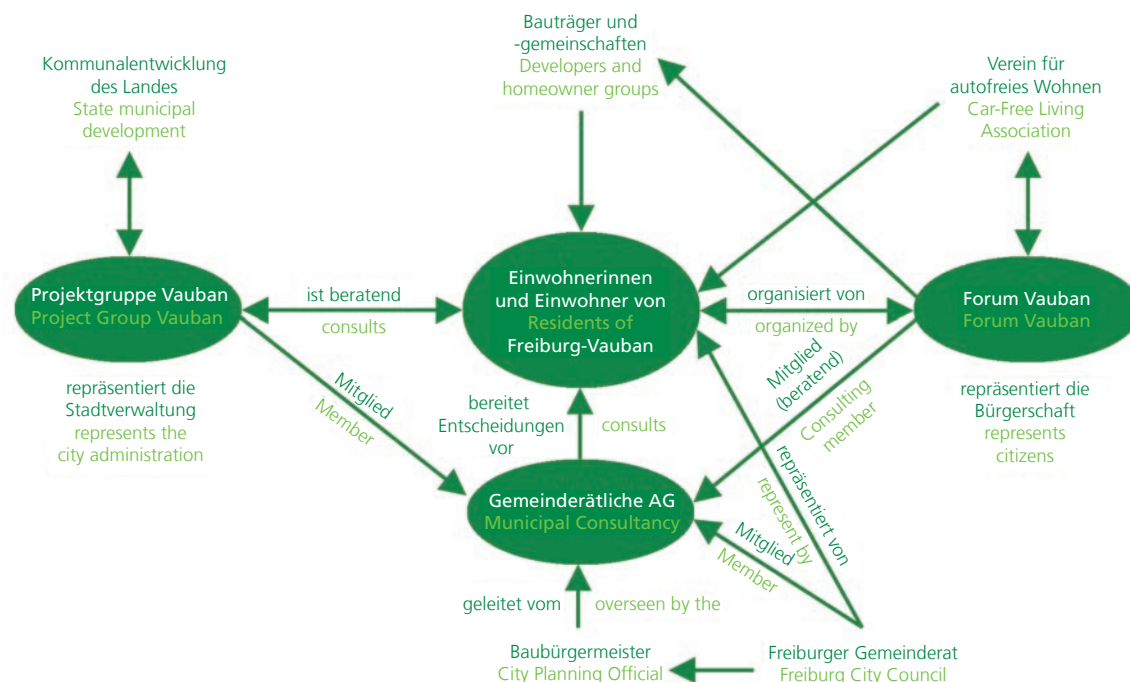
Für die Stadtregierung galt es, die Organisation des Großprojekts zu stemmen: 41 Hektar Land zu bebauen und damit 5.500 Menschen eine Heimat zu geben, die attraktiv sein sollte, gleichzeitig kostengünstig erbaut und möglichst wenig ressourcenzehrend. Die Stadt Freiburg steckte folgende entscheidende Rah-

remplis dans le Vauban, pour le moment en tout cas. Ce qu'il en sera dans vingt ans, vu la „monoculture“ actuelle de famille avec enfants en bas âge dans le quartier, est une autre question.

Besoins existentiels comblés de manière originale

Pendant que le quartier surgit, personne ne pensa qu'il attirerait plus tard autant de visiteurs, presque de „pèlerins“ comme dit Sven von Ungern-Sternberg. Le terrain, sur lequel pendant 50 ans évoluaient des tanks français et s'entraînaient des soldats, ne fut pas conçu comme quartier „frimeur“ fait pour impressionner son monde. C'est peut-être un des secrets de son succès. Le dynamisme du quartier vient sans doute du fait que de besoins et de désirs authentiques et réel furent comblés de manière originale et peu conventionnelle. Le rayonnement extérieur n'était pas une préoccupation des personnes occupées à réaliser le quartier.

Pour l'administration de Freiburg, il s'agit en 1994 de s'attaquer à l'organisation d'un grand projet: 41 hectares de terrain étaient à aménager, 5500 personnes devaient y trouver leur chez-soi accueillant, à bâtir sans dépenser bien plus que pour un quartier „classique“. En même temps, il était sensé ménager



menbedingungen: Das Gelände wurde nicht von einem privaten Generalentwickler erschlossen, um kommerziellen Interessen möglichst wenig Gelegenheit zu geben, das neue Viertel unvorteilhaft zu prägen. Für den städtebaulichen Entwurf wurde ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Die Stadt beschloss, die meisten der begehrten, innenstadtnahen Grundstücke nicht professionellen Bauträgern zur Verfügung zu stellen, sondern direkt den Bauwilligen, die sich in Form von Baugruppen zusammen taten. Entstehen sollte ein dicht bebauter Stadtteil der kurzen Wege, mit 500 Arbeitsplätzen.

les ressources limitées de la planète terre. La ville de Freiburg posa pour la mise en valeur du terrain les conditions générales suivantes et décisives: Il ne serait pas construit par un promoteur, pour ne pas permettre à des intérêts dictés par la rentabilité de façonner le quartier de manière désavantageuse. Pour le projet urbanistique il y aurait un concours d'idées. La ville décida de ne pas vendre les terrains à construire, située si avantageusement proches du centre-ville, à des promoteurs, mais directement à des personnes désirant construire leur propre habitat en se constituant en groupe de construction. Devait naître un quartier dense, aux trajets courts, avec 500 lieux de travail.

Die Stadt beschloss, die meisten der begehrten, innenstadtnahen Grundstücke nicht professionellen Bauträgern zur Verfügung zu stellen, sondern direkt den Bauwilligen, die sich in Form von Baugruppen zusammen taten.

La ville décida de ne pas vendre les terrains à construire, située si avantageusement proches du centre-ville, à des promoteurs, mais directement à des personnes désirant construire leur propre habitat en se constituant en groupe de construction.

