

ECOCITY-DERENDINGEN

Entlang der Stadtbahn

Nachhaltiger Modellstadtteil für Tübingen im Rahmen des EU-Projektes ECOCITY Projektbeschreibung

EU-Projekt

Das Projekt beschäftigt sich mit der Entwicklung von Konzepten für eine nachhaltige Stadtentwicklung mit dem Schwerpunkt Siedlungsflächenentwicklung und Verkehrskonzepte. Es ist Teil des 5. EU-Forschungsrahmenprogramms „Cities of Tomorrow“.

Die Projektkoordination wird in Österreich (Abteilung für Wirtschaft und Umwelt, Wirtschaftsuniversität Wien) durchgeführt. Am Projekt ECOCITY sind 30 Partner aus 9 Ländern beteiligt.

Ziel des Projektes ist die Entwicklung von Konzepten für nachhaltige Modellquartiere an konkreten Standorten in 6 beteiligten Gemeinden:

Bad Ischl (Österreich), Tampere (Finnland), Tübingen (Deutschland), Trnava (Slowakei), Győr (Ungarn), Umbertide (Italien).

Das Projekt ECOCITY beginnt mit der Ausarbeitung eines grundsätzlichen Konzepts zu den Anforderungen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Anschließend werden in den 6 teilnehmenden Städten Modellsiedlungen geplant und daraus dann allgemeine Planungsrichtlinien abgeleitet. Die Vorschläge für die Modellsiedlungen sollen bis Oktober 2003 von den beteiligten Fachbüros erarbeitet werden.

Die Stadt Tübingen ist als „Assistant Contractor“ Vertragspartner des Projekts ECOCITY. Mit der Unterschrift unter dem Vertrag hat sich die Stadt Tübingen zur Mitarbeit verpflichtet. Nach der Erstellung der Planungsvorschläge entscheidet die Stadt über deren Umsetzung.

Ausgangspunkte

Die attraktive Universitätsstadt Tübingen mit 82.000 Einwohnern hat nach dem Wohnraumbericht 2001 auch in der Zukunft einen Jahres-Bedarf von ca. 330 neuen Wohnungen, um wachsende Familien in der Stadt zu halten und um zuzugswilligen Haushalten Wohnraum anbieten zu können.

Mit der ECOCITY-Studie soll untersucht werden, wie diese Nachfrage mit einem nachhaltigen Modellprojekt im Stadtteil Derendingen gedeckt und die zukünftige Stadtentwicklung mit dem neuen regionalen Stadtbahnkonzept verbunden werden kann. Verkehrsprobleme sollen durch die Integration von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung bereits im Ansatz gelöst werden.

In den Leitlinien für eine nachhaltige Stadtentwicklung - Tübingen 2030 – wird einvernehmlich gefordert, den Flächenverbrauch drastisch zu reduzieren. Deshalb soll bei diesem Projekt aufgezeigt werden, wie trotz des hohen Siedlungsdrucks mit umweltgerechter Stadtplanung die Flächen in Derendingen behutsam und zukunftsfähig entwickelt werden können. Mit fortschrittlichen und ökologischen Stadtentwicklungsmodulen sollen Lösungsansätze für die Entwicklung dieses landschaftlich, klimatisch und hydrogeologisch sensiblen Gebietes erarbeitet werden, bis zur Möglichkeit, die Umweltqualität zu verbessern.

Darüber hinaus soll untersucht werden, wie dem Trend nach Wohnen und

Arbeiten in gemischtgenutzten Stadtgebieten weiterhin Rechnung getragen werden kann

Das modellhaft urbane Konzept des städtebaulichen Entwicklungsbereiches Stuttgarter Straße/Französisches Viertel soll mit dem aktuellen Standard der ökologischen Stadtplanung zusammengeführt werden. Unter Zusammenführung dieser beiden Entwicklungslinien mit dem Fokus einerseits auf Neuer Urbanität und andererseits auf Naturintegration in die Stadt soll ein neuer, unverwechselbarer Typus für diese Stadtrandlage entwickelt werden.

Derendingen

Als Standort dieser Untersuchung wurden Teile des Stadtteils Derendingen gewählt, da einerseits in diesem sehr heterogenen Stadtteil mit altem Dorfkern, Behördenzentrum, Wohn- und Gewerbegebieten eine ganzheitliche Betrachtung dringend erforderlich ist, und andererseits die vorhandenen Brachen und der Stadtrand ein hohes Entwicklungspotenzial haben.

Untersucht werden soll eine Entwicklung rechts und links der Bahnlinie in Derendingen von den Mühlbachäckern bis zum Wurster- und Dietz-Gelände (Karte liegt bei). Anders als bei den im Flächennutzungsplan für den Saiben dargestellten möglichen Flächen für ein Wohngebiet und ein Gewerbegebiet soll eine Konzeption weg von einer Neuplanung auf der „grünen Wiese“ hin zur qualifizierten Innen- und Randentwicklung erarbeitet werden. Die durch das Gebiet laufende Bahnlinie bietet in Verbindung mit den Überlegungen zur Stadtbahn optimale Entwicklungsmöglichkeiten und es bestehen gute räumliche und inhaltliche Anknüpfungsmöglichkeiten an den städtebaulichen Entwicklungsbereich in der Südstadt.

Durch das ECOCITY-Projekt und die mitwirkenden Experten erhält die Stadt Tübingen eine umfassende Bestandsaufnahme und Analyse der Situation im Untersuchungsgebiet. Es werden für die Stadt beispielhaft Zielaussagen, Leitlinien und Empfehlungen für die zukünftige Entwicklung dieses Stadtteiles erarbeitet. Mit der vorausschauenden und offensiven Formulierung von stadtplanerischen Zielen lassen sich dann spätere Fragestellungen bei Neubebauung oder Umnutzung im Kontext einer Gesamtplanung besser beantworten und steuern. Die Herangehensweise und die Erarbeitung von Problemlösungen sollen auch Hilfestellung geben bei Planungsüberlegungen in anderen Stadtgebieten.

Stadtstruktur

Zentrale stadtplanerische Themen sind die Auslotung von Möglichkeiten der Innenentwicklung sowie die Ausbildung des südwestlichen Stadtrandes von Tübingen. Mit der Ergänzung und Überplanung von Flächen innerhalb des Siedlungsbereiches und einer Ergänzung westlich der Bahnlinie soll ein Vorschlag für einen Abschluss der Siedlungsentwicklung formuliert werden und eine Vernetzung mit der Landschaft und der stadtnahen Landwirtschaft erfolgen.

Durch einen großen Landschaftsraum zwischen dem neuem Stadtrand und dem Ortsteil Weilheim soll der dörfliche Charakter und die Eigenständigkeit Weilheims erhalten und gesichert werden.

Die Erschließung des westlichen Bereiches ist durch die beiden ebenengleichen Bahnlinien, die das Gebiet zur Innenstadt hin begrenzen, schwierig und muss daher intensiv untersucht werden.

Für die östlichen Bereiche (zwischen Derendinger Straße/Raichbergstraße und Bahndamm) besteht Entwicklungsbedarf hinsichtlich der Einbeziehung des Behördenzentrums in eine Gesamtplanung, einer Erneuerung der vorhandenen Industriebrachen, einer Nutzung von ungenutzten Stadtbrachen und einer Aufwertung von Wohngebieten sowie einer

Ergänzung mit fehlender Infrastruktur. Mit Neubebauungen und Umwidmungen soll in diesem komplexen und heterogenen Stadtgebiet die positive Infrastruktur des alten Dorfkerns aufgegriffen und zu einem Gefüge lebendiger Stadtquartiere im Planungsgebiet vernetzt werden soll.

Freiraum

Die Integration der umgebenden Landschaft bestehend aus dem Grünzug der Neckarauen mit Messegelände über die landwirtschaftlich genutzte Fläche des Saiben bis hin zum bewaldeten Höhenrücken des Rammert ist für dieses Stadtrandterritorium von zentraler Bedeutung und steht damit natürlich auch im Zusammenhang mit der derzeit sich entwickelnden Landesgartenschau-Konzeption.

Es soll ein agri-urbanes Stadtrandkonzept erarbeitet werden, das die stadtnahe Landschaft mit einbezieht und Landwirtschaft als Dienstleister für ökologische Infrastruktur (z.B. zur Biomasseproduktion) und Erholungsfunktionen im siedlungsnahen Freiraum beinhaltet.

Dieser Bereich soll mit neuen attraktiven Park- und Grünflächen in den Stadtquartieren über Grünfugen vernetzt werden. Das Angebot solcher stadtintegrierter oder stadtnaher Naherholung stellt auch einen Beitrag zur Verhinderung der städtischen „Wochenendflucht“ und damit zur Verkehrsvermeidung dar. Weiterhin wird an eine Vernetzung benachbarter Gebiete wie z. B. eine Grünverbindung zum Lorettoareal gedacht.

Insgesamt hat eine solche ökologisch strukturierte Kulturlandschaft Funktionen für das Stadtklima, für die Stoffkreisläufe (z.B. Kompost, Reinigung), für die Nahrungsmittelproduktion, für die Naherholung und für das soziale Klima (Gemeinschafts- oder Mietergärten) sowie als Wasserspeicher und als Energielieferant.

Verkehr

Es soll ein nachhaltiges Modellprojekt im Bezug auf Stadtplanung mit integrierten Konzepten für Verkehr und Transport sowohl auf Stadt- wie auf Quartiersebene entstehen. Durch die beiden Bahnlinien und die neue Regionalstadtbahn-Konzeption eignet sich der Standort Derendingen besonders gut für ein solches Projekt. Die Potenziale dieses Systems können im Rahmen der ECOCITY-Machbarkeitsstudie aufgezeigt werden.

Für die Verkehrs- und Lebensqualität im Untersuchungsgebiet sind Konzepte für den Umweltverbund aus Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV sowie eine Betrachtung des ruhenden Verkehrs von zentraler Bedeutung. Durch die Priorität der Netzentwicklung für diese Verkehrsarten in einem sogenannten „bottom-up“-Planungsprozess, soll eine hohe Attraktivität für den nichtmotorisierten Verkehr im Gebiet und eine gute Verbindung für Fußgänger- und Radfahrer zur historischen Altstadt und zu benachbarten Gebieten erzielt werden.

Zusätzlich sollen für die Ver- und Entsorgungsverkehre im Untersuchungsgebiet (z.B. Lieferverkehr, Müllabfuhr) Konzepte erarbeitet werden, die sowohl den Verkehr als auch die zu transportierenden Volumen möglichst gering halten.

Stadtstrukturen mit Nutzungsmischung, kompakter Form und ausreichender Dichte sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit Plätzen, Parks und Straßenräumen sollen dies unterstützen.

Energie

Die lokalen Potenziale sollen für globale Klimaschutzziele genutzt werden. Zur Reduktion der CO₂-Emissionen und zur Schonung von Ressourcen ist zuerst eine Verringerung des Energieverbrauchs und dann eine möglichst regenerative Deckung des Verbrauchs notwendig. Dies beinhaltet verschiedene Handlungsfelder.

Bei der Solarisierung der Stadtstruktur soll das Spannungsfeld zwischen baulicher Dichte und Solarnutzung bearbeitet werden und die

Voraussetzungen für wirtschaftliche Nahwärmenetze und Passivhausbereiche untersucht werden.

Beim Gebäudestandard soll die Festlegung von Energie-Kennwerten für den Stadtteil bearbeitet werden. Ziel ist eine energieeffiziente Versorgung mit möglichst niedrigem Primärenergieverbrauch. Dazu sollen das Schulzentrum und Gewerbebetriebe miteinbezogen und eine Anbindung an die Strukturen der Südstadtentwicklung (Loretto) geprüft werden.

Speziell in diesem Stadtrandgebiet kann zusammen mit der regionalen Land- und Fortwirtschaft ein Biomasseinsatz zur Energieerzeugung einen grossen Beitrag für eine nachhaltige Energieversorgung leisten.

Wasser/Abwasser

Hydrologische Untersuchungen zum Grundwasserschutz und die Erarbeitung von Wasserkonzepten sollen in diesem sensiblen Bereich der Neckarauenlandschaft mit Kiesgrundwasserleiter eine möglichst geringe Störung des lokalen Wasserhaushaltes gewährleisten und einen verantwortlichen Umgang mit dem wichtigen Gut Wasser ermöglichen. Beispiele hierfür sind getrennte Regenwasser- und Abwasserbewirtschaftungsmaßnahmen wie Regenwasserretention- und Versickerung sowie Pflanzenkläranlagensysteme.

Eine solche Wasserkonzeption kann eine ökologische, naturnahe Regenwasserbewirtschaftung und interessante Möglichkeiten zur Erfahrung des Wasserkreislaufes bieten.

Stadtklima

Zur Sicherung eines für die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen angenehmen Bioklimas sowie zur Verbesserung der Luftqualität werden stadtklimatische Untersuchungen vorgenommen, um von Kaltluftentstehungsgebieten im Westen über Kaltluftbahnen die Versorgung sowohl der neuen Quartiere als auch des gesamten südwestlichen Stadtteils zu gewährleisten. Grün- und Wasserkonzepte unterstützen dies; besonders bei der kleinräumigen Ventilation können sie das Kaltluftentstehungspotential von Freiflächen steigern.

Sozio-Ökonomie

Allgemeine Ziele sind die Mischung unterschiedlicher Bevölkerungsschichten (Alter, Einkommen etc.), unterschiedliche Wohn- und Eigentumsformen, notwendige Ergänzungen für bestehende Stadtstrukturen. Zudem sollen die siedlungsstrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, damit sich die vorhandenen Wirtschaftsbetriebe im Quartier gut weiterentwickeln können und der Standort für die Ansiedlung weiterer Betriebe attraktiv ist.

Dazu gehört die Versorgung mit ausreichend großen und bezahlbaren Wohnungen und das Angebot von Büro- und Gewerbeflächen in Form kleiner und größerer Einheiten. So kann Stadtentwicklung neue Arbeitsplätze in Tübingen schaffen und durch die Mischung eine wesentlich bessere Auslastung der Infrastruktur (Nahverkehrsangebote, Läden, Gastronomie, Stellplätze) ermöglicht werden.

Beim Wohnungsbau soll dem nachweisbaren Bedarf nach sich selbst organisierenden Baugruppen Rechnung getragen werden und die Planung und Entwicklung so gestaltet werden, dass sie für Baugruppen attraktiv ist und diese sich angemessen beteiligen können. Der Bedarf nach solchen Bauprojekten kann in absehbarer Zeit durch den Entwicklungsbereich in der Südstadt nicht mehr gedeckt werden.

Es sollen Szenarien erarbeitet werden für eine modellhafte Siedlungsentwicklung, in der die Kosten für Mobilität und Bauinvestitionen

und –unterhaltung zusammengefasst betrachtet werden und unter neuen Prioritäten gewichtet werden.

Das besondere Potenzial der Universität und ihres Umfeldes (als größtem Wirtschaftsfaktor der Stadt) für die wirtschaftliche Entwicklung des Quartiers soll untersucht werden. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass Bildung und Forschung, die zentralen Angebote der Universität, zu den Wachstumsbranchen unserer Volkswirtschaft zählen.

Damit verknüpft bietet sich die Chance den Begriff der „Lernenden Stadt und des Lernens in der Stadt“ im Projektbereich neu mit Inhalt zu füllen.

Lernen, ökologische und ökonomische Ziele lassen sich auch mit der sogenannten “Slow City” (ital. Cittaslow) miteinander verbinden. Dabei werden die Intensivierung lokaler Produktionen (Nahrung, Handwerk, Gewerbe) und deren regionale Vermarktung unterstützt. Im Rahmen des Projektes soll untersucht werden, inwieweit solche Ansätze das Wirtschaftsleben Derendingens bereichern können.

Leitbildprojekt

Der Leitbildprozess macht eindeutige Aussagen zum Thema Wohnen, Mobilität, Umwelt und Nutzungsmischung. Kernaussagen sind die Forderungen nach dem Quartier als wesentlichem Baustein der Stadtentwicklung und nach einer weitgehenden Vermeidung zusätzlichen Flächenverbrauches.

Diese Studie eignet sich sehr gut, diese Vorgaben anhand eines konkreten Projektes zu hinterlegen oder zu hinterfragen. Das Ergebnis könnte ein Stadtteil mit ökologisch qualifizierter Dichte sein, der urbane Vielfalt und städtische Natur verbindet.

Partizipation

Als modellhaftes Leitbildprojekt soll dieses Projekt in die Fortführung des Leitbildprozesses integriert werden.

Das EU-Projekt sieht zur Einbindung von Politik und Öffentlichkeit in die Projektentwicklung die Einrichtung eines begleitenden Komitees sowie eine breite Bürgerbeteiligung vor. Ziel ist die Beteiligung der Bürger an diesem Planungsprozess als ein wesentlicher sozialer Aspekt von Nachhaltiger Entwicklung. Die Planung soll dadurch effizienter, stärker an Bedürfnissen orientiert, besser auf örtliche Gegebenheiten abgestimmt und demokratisch abgesichert werden, um die Identifikation der Bürger mit Projekt zu verbessern. Die Bürger sollen am Bau Ihrer Stadt beteiligt werden.

Ablauf

Im August 2002 wird mit der planerischen Bearbeitung des Gebietes begonnen. Für Oktober/November 2002 ist eine erste und im April 2003 eine zweite Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Bis August 2003 soll die Stadtplanungsphase für das EU-Projekt abgeschlossen werden. Danach muss das weitere Vorgehen für das Tübinger Projekt beraten werden.

Projektpartner

Stadt Tübingen

Joachim Eble Architektur, Tübingen

ebök, Ingenieurbüro für Energieberatung, Haustechnik, und ökologische Konzepte GbR, Tübingen

TU Hamburg-Harburg Technologie GmbH, European Centre for Transportation and Logistics, Hamburg

Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung (IAW), Tübingen

Aufgestellt: Tübingen, 8.8.2002
Joachim Eble, Rolf Messerschmidt