

Soziale Stadt WHO – Städtebaulicher Wettbewerb Städtebauliche Eckpunkte

Einführung

In den letzten drei Jahren wurden mit intensiver Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner Maßnahmen und Ideen zur Weiterentwicklung des Stadtteils Waldhäuser-Ost mit seinen rund 6.200 Einwohnern entwickelt. Der Stadtteil verfügt über typische Siedlungsstrukturen der frühen 1970er Jahre und Orte, die eine stadtstrukturelle Erneuerung und Ergänzungen zulassen. Der Wettbewerb soll stadträumliche Visionen aufzeigen, die eine behutsame und nachhaltige Entwicklung ermöglichen.

Dabei werden Antworten zu Fragen gesucht wie,

- wie können die Potentiale von WHO gestärkt werden, die großzügigen öffentlichen und privaten Freiräume attraktiver werden?
- wie kann die gemeinsame Stadtteilidentität weiter ausgeprägt, wie die Adressbildung und Orientierung verbessert werden?
- welche Maßnahmen braucht WHO, um für alle Generationen Lebensort zu sein?
- wie können die einzelnen sehr unterschiedlichen Quartiere in WHO mehr Bezüge zueinander entwickeln?
- wie können die zu planenden baulichen Ergänzungen zum selbstverständlichen Teil des Stadtteils werden?
- welche Ideen gibt es für Nutzungs- und soziale Mischung?
- wie gelingt ein Maximum an Barrierefreiheit in einem topografisch schwierigen Gelände?
- wie gelingt die Transformation von der ursprünglich autoorientierten Stadt zu einem Stadtteil mit einer zukunftsfähigen Verkehrs- und Mobilitätsstruktur?
- welche Ideen gibt es auf städtebaulichem Maßstab bei der Transformation hin zu einer klimagerechten Stadt?

Mit dem Ziel einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung von Waldhäuser-Ost und der Antragstellung für das Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt“ hat die Universitätsstadt Tübingen 2017 bis 2018 vorbereitende Untersuchungen durchgeführt. Als Ergebnis liegt bereits ein Neuordnungs- und Maßnahmenkonzept vor, das Vorschläge für investive bauliche Maßnahmen im Rahmen der Stadtteilentwicklung für die nächsten 15 bis 20 Jahre beschreibt. Vor der Umsetzung von investiven Einzelmaßnahmen beabsichtigt die Universitätsstadt Tübingen die Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes (Planungsraum von rd. 41 ha). Das Wettbewerbsergebnis soll zu einem städtebaulichen und freiräumlichen Rahmenplan als Grundlage für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen weiterbearbeitet werden.

Gebietscharakter / Geschichte

Das Wohngebiet Waldhäuser-Ost wurde ab den 1970er Jahren auf einem ursprünglichen Exerzierplatz der französischen Armee gebaut. Der Namensgeber für den Stadtteil ist der Weiler Waldhausen westlich der Waldhäuser Straße gelegen. Mit einem Grabhügelfeld aus der Hallstattzeit gibt es „Bei den Römergräbern“ Hinweise auf eine sehr alte Geschichte im Bereich von Waldhäuser-Ost.

Der auf der Höhe am nördlichen Stadtrand Tübingens gelegene Stadtteil ist als eigenständig funktionierende Trabantenstadt mit eigener sozialer Infrastruktur (Schulen, Kitas, Kirche, Sportflächen) und Nahversorgung (Einkaufszentrum, Tübinger Markthalle) konzipiert worden. Die Topografie fällt nach Südosten hin ab. Die Entfernung zum Stadtkern (Rathaus) beträgt ca. 2,5 km Luftlinie. Die periphere Lage des Gebiets zur Kernstadt zusammen mit der Topografie erschweren fußläufige Austauschbeziehungen. Das Gebiet der Sozialen Stadt hatte zum 31.12.2018 6.483 Einwohnerinnen und Einwohner davon lebten rund 2.700 Menschen innerhalb des Berliner Rings, rund 1.900 im Studierenden-dorf und rund 1.600 außerhalb des Berliner Rings. Mitte der 1990er Jahre hatte Waldhäuser-Ost rund 7.200 Einwohnerinnen und Einwohner – dies war der Höhepunkt der Bevölkerungsentwicklung.

Die kompakte Siedlungsanlage in reizvoller Aussichtslage mit Blick auf die Schwäbische Alb oberhalb der Stadt (Fernwirkung, Hochhäuser als „Stadtzeichen“) wird dominiert durch die Haupteerschließungsstraße Berliner Ring, die das Wohngebiet in einen zentralen Bereich und einzelne, ablesbare Quartiere gliedert und trennt. Straßenbegleitgrün, teilweise großflächige, begrünte Grundstücksfreiflächen innerhalb des Berliner Rings – häufig auf Garagendächern in Privateigentum, die begrünten Ränder am Berliner Ring sowie entlang des Nordrings erzeugen den grünen Charakter des Stadtteils.

Innerhalb des Berliner Rings liegt der zentrale Bereich von Waldhäuser-Ost, geprägt durch vier Hochhäuser und mehrgeschossige Gebäudezeilen mit vier bis acht Geschossen. Durch die Anordnung und die Ausrichtung der Baukörper entstehen große begrünte Freiflächen zwischen den Gebäuden. Im Kontrast dazu stehen die dicht gestaffelten, zweigeschossigen Reihenhauserzeilen nördöstlich des Einkaufszentrums. Angegliedert an den Berliner Ring sind Subquartiere (im Uhrzeigersinn) mit unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen aber auch Baustilen. Sie bilden in sich funktionierende Nachbarschaften und sind räumlich und funktional mehr oder weniger vom zentralen Bereich innerhalb des Berliner Rings getrennt. Im Südwesten zwischen Berliner Ring und Nordring liegt das campusartig angelegte, weitgehend autofreie Wohnquartier der Studierenden. Das Studierenden-dorf ist über einen Steg über den Berliner Ring fußläufig an das Versorgungszentrum angebunden. Dann folgen im Uhrzeigersinn der Schulcampus der Geschwister-Scholl-Schule, die Mitte der 1980er Jahre verwirklichte Ökosiedlung Schafbrühl (inzwischen in die Liste der Kulturdenkmale in Baden-Württemberg aufgenommen), das Gewerbegebiet der Campus der Freien Waldorfschule mit Kindergarten, Freibereich und drei Hauptgebäuden, sowie die Wohngebiete Neue Äcker und Falkenweg. Ganz im Norden liegt das Holderfeld mit Angeboten verschiedener Vereine und entsprechender Sport-Infrastruktur. Hier befindet sich auch eine Kleingartenanlage mit hohem Freizeitwert für die Mitglieder. Im Südwesten entsteht mit dem Wissenschafts- und Technologiepark ein Wissenschafts- und Entwicklungsquartier für innovative Technologien im Bereich der Biotechnologie, Medizintechnik und der Künstlichen Intelligenz.

Zu Potenzialen, die es im weiteren Prozess zu stärken gilt, gehören die Lage des Stadtteils mit der Nähe zur Natur und Naherholungsbereichen, der grüne Charakter des Gebietes mit einem engmaschigen Fußwegenetz innerhalb des Berliner Rings, die gute Verkehrsanbindung auch durch den

ÖPNV, die vielfältige soziale Infrastruktur und der hohe Freizeitwert – das Hallenbad Nord hat über den Stadtteil hinaus eine hohe Attraktivität und erzeugt zu bestimmten Zeiten ein entsprechendes Verkehrsaufkommen - sowie eine Bevölkerung mit vielfältigen kulturellen Hintergründen.

Rund 50 Jahre nach seiner Entstehung ist der Stadtteil allerdings auch in die Jahre gekommen. Dies betrifft zum Teil den baulichen Zustand des Einkaufszentrums, von Wohngebäuden, Infrastruktureinrichtungen und im öffentlichen Raum. Aber auch die Bevölkerung ist mit dem Stadtteil zusammen alt geworden, sodass ein Generationenwechsel ansteht. Wohnangebote für das Leben im Alter fehlen und soziale Angebote müssen den aktuellen und zukünftigen Anforderungen angepasst werden. Neben – barrierefreien – Wohnformen für ältere Menschen auch mit Unterstützungsbedarf fehlen bezahlbare Wohnungen für Familien. Das Einkaufszentrum ist wenig attraktiv, weist Leerstände auf und kann die Funktion als lebendige Stadtteilmitte nicht mehr erfüllen. Im öffentlichen Raum fehlen Qualitäten, die die Begegnung und das Zusammenleben fördern, sowie ergänzende Angebote für bestimmte Zielgruppen. Häufig sind Wege nicht barrierefrei. Es gibt wenig öffentliche Freiflächen außer den Wegen, Schulhöfen und dem Spielplatz „Bei den Römergräbern“. Ein in den Gründungszeiten angelegter Trimpfad am Rande des Schönbuchs ist inzwischen in großen Teilen rückgebaut worden.

Die städtebaulichen Leitlinien der Entstehungszeit wie z.B. offene Räume, Funktionentrennung der Nutzungen und der Verkehrsarten führen u.a. dazu, dass überdimensionierte Straßenräume Barrieren zwischen den Bereichen darstellen und für Fußgänger schwer zu queren sind. Fehlende Nutzungsmischung und Funktionentrennung erzeugen zudem in Teilen den Charakter einer Wohn- und Schlafstadt mit wenig räumlicher Identität, Orientierung und Lebendigkeit im öffentlichen Raum.

Wettbewerbsgebiet

Als Planungsraum gilt die Abgrenzung entsprechend dem Plan aus Anlage 2 mit folgenden Teilbereichen: Berliner Ring und dessen Innenbereich, der Bereich Vogelbeerweg zwischen Reitverein und Schafrühl bis zur Waldhäuser Str., das Flurstück der Geschwister-Scholl-Schule ohne die Sportanlagen, das Studierendendorf mit dem Berliner Ring und der Grünfläche östlich des Berliner Rings sowie der Kreuzung Nordring/Im Schönblick. Das Wettbewerbsgebiet hat eine Gesamtgröße von rund 41 ha.

Bauliche Ergänzungen und bauliche Erneuerungen sind auf Grundlage der bisherigen Untersuchungen und Ergebnisse von den Wettbewerbsteilnehmern vorzusehen. Der Gemeinderat hat eine Kategorisierung von Potenzialflächen für bauliche Ergänzungen vorgenommen. Dafür werden die im Plan aus Anlage 3 dargestellten Flächen in zwei Kategorien vorgeschlagen:

- grün: hier sollen auf jeden Fall bauliche Ergänzung erfolgen bzw. Neuordnungen geprüft werden. In diesen Bereichen sind Ersatzbauten bzw. Ergänzungen absehbar möglich. Hier überwiegen die positiven Gründe (u.a. Eigentumsverhältnisse) für eine Bebauung und die Bereiche haben eine hohe Bedeutung für die Umsetzung der Sanierungsziele.
- lila: hier soll im Rahmen der Bearbeitung geprüft werden, inwieweit eine bauliche Ergänzung möglich ist und einen städtebaulichen Mehrwert schafft (eine Umsetzung ist abhängig von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer)

Im gesamten Wettbewerbsgebiet können einzelne, ergänzende bauliche Intervention vorgeschlagen werden, wenn sich daraus ein stadtstrukturelles Potenzial für Vielfalt und Mehrwert für den Stadtteil ergibt. Das freiräumliche, funktionale und verkehrliche Gesamtkonzept (Grundvariante)

muss jedoch auch ohne diese Vorschläge überzeugend und umsetzbar sein. Abrisse über die gekennzeichneten Bauwerke hinaus sind nicht geplant und sollen im Rahmen des Wettbewerbsbeitrags auch nicht weitergehend vorgeschlagen werden.

Für das gesamte Wettbewerbsgebiet sind dagegen Aussagen zur Erschließung und zur Entwicklung des Freiraums zu machen.

Städtebauliche Ziele

Im Rahmen des Wettbewerbs sollen die gewachsenen Siedlungsstrukturen angemessen berücksichtigt und zu einem lebendigeren Stadtteil weiterentwickelt werden. Bauliche Ergänzungen sollen einen städtebaulichen Mehrwert schaffen ohne städtebauliche Spannungen mit den bestehenden Strukturen zu erzeugen. In enger Verknüpfung mit der Freiraumgestaltung soll eine stärkere Adressbildung und Stadtteilidentität erreicht werden. Für den Stadtteil soll ein zukunftsfähiges Konzept für Verkehrsstrukturen und Mobilität entwickelt werden, das den Fokus auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV legt und mehr Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen ermöglicht.

Das städtebauliche Gesamtkonzept soll Lösungsansätze aufzeigen, mit welchen Stadterneuerungsmaßnahmen in bestehenden Quartieren ein Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele geleistet werden kann. Hierfür werden von den Teilnehmern auf städtebaulichem Maßstab Vorschläge erwartet, die über das erprobte Maß hinaus innovativen Charakter haben.

a) Bauliche Ergänzungen

Ziel sind bauliche Ergänzungen für Wohnen, Gewerbe und soziale Infrastruktur auf Grundlage der Ergebnisse des ISEK und eines städtebaulichen Mehrwertes auf den unter Wettbewerbsgebiet dargestellten Untersuchungsbereichen. Insgesamt soll dadurch mehr Nutzungsmischung erreicht werden.

Es ist eine bedarfsgerechte und städtebaulich angemessene bauliche Dichte anzustreben, die in Teilen auch zu einer besseren Grundstücksausnutzung führt und den Bestand sinnvoll ergänzt. Dabei ist wichtig, durch eine klare Zonierung der Grundstücksflächen (Gebäude, Grundstückerschließung, öffentliche und private Freiflächen) eine hohe städtebauliche Qualität und einen guten Wohnwert sicherzustellen. Standorte für Nebenanlagen (Fahrradabstellplätze, Müll u.a.) sind in ausreichender Anzahl und geordneter Form vorzuschlagen und nach Möglichkeit baulich zu integrieren. Es sind auch Ideen gewünscht, wie und in welchen Bereichen des Wettbewerbsgebiets aktivierte Erdschosszonen realisiert werden können, die einen Mehrwert für die Nachbarschaft schaffen und mehr Lebendigkeit an unterschiedlichen Orten entstehen lassen.

Erwartet wird eine robuste städtebauliche Grundstruktur, mit handhabbaren Bausteinen, um sie abschnittsweise und in unterschiedlichen Akteursformen umsetzen zu können und Flexibilität in der Nutzung zu haben.

Für den Untersuchungsbereich 1 gibt es schon ein konkretes Nutzungsprogramm, das an diesem Standort verwirklicht werden soll. Ebenso gilt der städtische Kindergarten ergänzt durch ein Wohncafé und Räume für die Nachbarschaft für den Untersuchungsbereich 2 als gesetzt (s.u.). Ein Pflegeheim wurde bislang auch im Bereich 2 gesehen. Es besteht aber Offenheit für überzeugende Lösungsvorschläge an anderen Standorten.

Folgende Nutzungen sind bzgl. des Standortes noch offen und sollen an den weiteren vorgesehenen Planungsbereichen zu mehr Nutzungsmischung beitragen. Diese Nutzungen sind jedoch zwingend im Bereich der grünen Untersuchungsbereiche Nr. 1, 2, 3 und 6 unterzubringen, da nur dort eine Umsetzung sicher möglich ist:

- Pflegeheim mit rd. 60 Plätzen (rd. 4000 m² BGF, mind. 200 m² Freifläche)
- Pflege-WG mit 12 Plätzen (rd. 420 m² NF, 600 m² BGF)
- Tagespflege für 20 Plätze (rd. 300 m² NF, 450 m² BGF)
- Stützpunkt Pflegedienst (rd. 200 m² NF, 300 m² BGF)
- Betreutes Wohnen (15 Wohneinheiten), insgesamt ca. 1.000 m² BGF
- zwei- bis dreigruppige Kita (U 3 und Ü3) mit bis zu 40 Plätzen (Bestand im jetzigen Einkaufszentrum) (ca. 730 m² BGF, 400 m² Freifläche)
- Stadtteilbüro mit Besprechungsmöglichkeit (rd. 60 m² NF, 80 m² BGF)

An allen Untersuchungsbereichen soll im Schwerpunkt Wohnnutzung entstehen. Es besteht ein hoher Bedarf an bezahlbarem Wohnraum insbesondere für Familien und ältere Menschen sowie Wohnangeboten für ältere Menschen sowohl in der eigenen kleinen Wohnung als auch in Verbindung mit Betreuung und Pflege. Auch Formen des gemeinschaftlichen Wohnens und Clusterwohnens sind nachgefragt. Ideen für die Ergänzungen mit weiteren Nutzungen z.B. Büro/Dienstleistung sind willkommen.

Untersuchungsbereiche

1) Stärkung und Ausbildung einer Stadtteilmitte:

Das bestehende Einkaufszentrum kann aufgrund seiner Struktur nicht weiterentwickelt werden. Die Eigentümergemeinschaft ist sich dessen bewusst und einer Neuaufstellung gegenüber aufgeschlossen. Edeka und Lidl als heutige bzw. künftige Teileigentümer haben Interesse an einer Entwicklung und würden wesentliche Akteure in dieser neuen Stadtteilmitte sein.

Die Neukonzeption ist für die Gesamtentwicklung von WHO von herausragender Bedeutung. Sie soll zu einem vielfältigen Identifikationspunkt für den Stadtteil werden. Sie wird auf dem Grundstück des bestehenden Einkaufszentrums (Flurstück 9157), der westlich angrenzenden Parkplatzfläche des Hallenbades und den angrenzenden öffentlichen Räumen verortet. Diese grundstücksübergreifende Betrachtung ermöglicht auch, weitere Akteure an der Entwicklung zu beteiligen. Das Hallenbad bleibt im Bestand und in seiner Bestandskubatur dauerhaft erhalten, die vorhandene Erschließung ist in das Konzept zu integrieren.

Für WHO sollen in der Stadtteilmitte insgesamt bis zu 3750 m² Verkaufsfläche in Sortimenten der Nahversorgung vorgesehen werden. Mit dieser Größenordnung soll der Standort die Funktion eines Nahversorgungszentrums für den Tübinger Norden zukunftsfähig erfüllen. Zentrenergänzende Nutzungen wie Cafés / Restaurant, Friseur, Apotheke, Post sollen die Attraktivität der Mitte zusätzlich steigern und den öffentlichen Raum beleben. Dienstleistungen wie Ärzte, Physiotherapie sowie Büronutzung sollen gleichfalls dazu beitragen, dass insgesamt ein urbaner, gemischt genutzter Ort entstehen kann. Für den Stadtteil wichtige soziale Infrastruktur wie die Mensa der Grundschule WHO (nördlich angrenzend) ggf. in Mehrfachnutzung durch räumliche Verbindung mit dem Stadtteiltreff werden im Gebiet verortet. Zusätzlich soll Wohnen ein Nutzungsbaustein sein. Unterschiedliche Wohnformen (z.B. Wohnen im Alter) und bezahlbare Wohnangebote sollen zur Vielfalt im Gebiet beitragen und die Grundlage für dauerhaft stabile Nachbarschaften bilden.

Die Einzelhandelsnutzungen sowie die übrigen öffentlichkeitswirksamen Nutzungen sind adressbildend, vorwiegend im Übergang zu den öffentlichen Räumen einzuplanen. Die Eingänge der Märkte müssen für den Publikumsverkehr gut einsehbar sein. Stadtstrukturell werden überzeugende Lösungen erwartet, die sich mit der heterogenen Umgebungsbebauung und den Anforderungen an eine Stadtteilmitte auseinandersetzen und deren besonderer Bedeutung gerecht werden.

Die öffentlich zugänglichen Freiräume und Plätze im Planungsbereich der Stadtteilmitte sind multifunktional für verschiedenste Bedarfe (Spielen, Begegnung, Stadtteilsteste, Verweilen etc.) zu entwickeln. Es werden realistische aber durchaus ambitionierte Konzepte für Bepflanzungen auch bei Unterbauungen erwartet.

Der Lieferverkehr für drei große Lebensmittel-Einzelhändler soll an einer zentralen Stelle gebündelt werden. Die Anlieferung für die weiteren Nutzungen erfolgt dezentral ggf. im öffentlichen Raum und ist entsprechend nachzuweisen. Bei der Planung der neuen Stadtteilmitte sollen die Ziele einer klimaschonenden Mobilität umgesetzt werden. Radnutzung, ÖPNV, Car-Sharing-Angebote und ein „Stadtteil-Mobilitätshub“ sollen alternative Angebote zum MIV bieten.

In der Stadtteilmitte ist der ruhende KFZ-Verkehr ausschließlich in einer oder mehreren Tiefgaragen vorzusehen, oberirdische Stellplätze werden dort nicht gewünscht. Im Sinne eines Parkierungspools sollen hier für den Einzelhandel, das Wohnen und die weiteren gewerblichen Nutzungen der Stadtteilmitte, aber auch für das Nordbad, die Geschwister-Scholl-Schule und die Grundschule die erforderlichen Stellplätze vorgesehen werden. Die Stadtverwaltung geht von einem plausiblen und den Zielen des Klimaschutzprogramms folgenden Bedarf von ca. 450 Stellplätzen für die beschriebenen Nutzungen aus, die Akteure des Einzelhandels rechnen bei heutigen Bedarfsannahmen dagegen mit ca. 600 Stellplätzen bei einem Bedarf für den Einzelhandel von 250 Stellplätzen. Die Konzepte der Wettbewerbsteilnehmer sollen den Primärbedarf von 450 Stellplätzen abbilden. Darüber hinaus gehende sind an geeigneter Stelle unterzubringen.

Es sind vorzusehen in voraussichtlich nachfolgend beschriebener horizontaler Schichtung

- Untergeschosse: Nebenflächen für sonstige Nutzungen wie Wohnen, Parken in einer oder mehreren Tiefgaragen (s.u. Stellplatzpool)
- Ebene EG (Berliner Ring): insbesondere die drei großen Läden zur Nahversorgung bis zu 3550 m² VK zusätzlich Nebenflächen, geschätzt bis zu 6000 m² BGF
- z.B. ab Ebene 1.OG (Niveau Verbindung zu Grundschule, Kirche, Hallenbad):
 - kleine Einheiten zur Nahversorgung wie Bäcker, Metzger, Blumenladen bis zu insgesamt 200 m² VK, geschätzt 300 m² BGF
 - zentrenergänzende Funktionen wie Café / Restaurant, Friseur, Apotheke, Post
 - Mensa Grundschule in räumlicher Nähe zur Grundschule ggf. in Mehrfachnutzung durch räumliche Verbindung mit dem Stadtteiltreff (600 m² BGF)
 - Dienstleistungen wie Ärzte, Physiotherapie, Büronutzung
 - Wohnen (u.a. Wohnformen für das Leben im Alter)

Von den Wettbewerbsteilnehmern wird zu dieser Stadtteilmitte ein strukturelles, städtebauliches Konzept erwartet, welches die wesentlichen Funktionsanordnungen, Erschließungen, öffentlichen und privaten Räume klärt. Das Konzept soll Aussagen zu den räumlichen Wirkungen mit Aussagen zu Höhen und Dichten, sowie zum Anschluss an den benachbarten Bestand machen.

2) Ort der Generationen:

Neben der Stadtteilmitte soll es einen weiteren zentralen Ort geben, aber in anderer Ausprägung mehr als Treffpunkt für die angrenzenden Nachbarschaften und als Verbindung der heterogenen Strukturen in der Umgebung. Das hier schon bestehende Kinderhaus (Weißdornweg 29, Flurstück 9159) soll durch einen Neubau ersetzt werden, ergänzt durch Räume für die Nachbarschaft und Wohnnutzungen ggf. auch in Verbindung mit Pflege. Angrenzende städtische Flächen sowie das Flurstück 9118 können einbezogen werden, die darauf bestehenden Gebäude Ulmenweg 14 bis 18 sind jedoch zu erhalten.

Vorgesehen werden sollen in jedem Fall:

- vier- bis fünfgruppige Kita (städtisch), insgesamt bis 80 Plätze (rd. 1100 m² BGF, 800 m² Freifläche zur alleinigen Nutzung), freistehend oder integriert dabei Anordnung der Nutzfläche auf bis zu 2 Geschossen.
- Wohncafé, Nachbarschaftsräume und ggf. Nutzung durch Kinder- und Familienzentrum (rd. 200 m² NF oder 300 m² BGF plus Freifläche, z.B. Idee eines Werkstatthauses)
- bisher wurde in diesem Bereich das Pflegeheim gesehen, bei überzeugenden Lösungsvorschlägen ist dieses auch an einem anderen Standort denkbar

3) Heutiger Parkplatz Geschwister-Scholl-Schule:

Die Entwicklungsfläche des heutigen Parkplatzes der Geschwister-Scholl-Schule (GSS) bietet die Chance, die bisher getrennten und heterogenen Bereiche des Schulcampus, des Schafbrühls und der zukünftigen zentralen Stadtteilmitte miteinander zu verknüpfen. Mit der Entwicklung der gegenüberliegenden Bereiche 6 und 8 kann damit auch ein Zusammenwachsen/ein Anschluss über den Berliner Ring möglich werden.

Bei der Entwicklung dieses sich im städtischen Eigentum befindlichen Grundstücks wird ein parzellierungsfähiges städtebauliches Strukturkonzept für ein nutzungsgemischtes Wohnquartier erwartet. Der Standort eignet sich zum einen für die weiter oben beschriebenen Nutzungen, Schwerpunkte können konzeptabhängig auch auf kleinere Typologien sowie Sondernutzungen gelegt werden.

Die bisherigen Bushaltestellen für den Schülerverkehr mit der Haltestelle Weißdornweg sollen in eine Sägezaufstellung mit vier Haltepositionen umgestaltet und die Warteflächen deutlich vergrößert werden. Außerdem soll in diesem Zusammenhang ein Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite vorgesehen und eine oberirdische Querung ermöglicht werden.

4) Studierendendorf, nördlicher Rand:

Das sich im Eigentum des Studierendenwerks Tübingen-Hohenheim befindende Studierendendorf liegt wie eine Insel auf einem Plateau und hat bislang wenig räumliche Bezüge in den Stadtteil. Heute bildet eine Fußgängerbrücke die Anbindung an das Einkaufszentrum über den tieferliegenden Berliner Ring. Diese Brücke ist aufgrund der baulichen Beschaffenheit abgänglich.

Hier werden Lösungsansätze insbesondere entlang des Berliner Rings erwartet, die einerseits eine Adressbildung und Eingangssituation für das Studierendendorf schaffen und es andererseits besser mit dem Stadtteil verbinden. Dabei kann für die Gebäude Fichtenweg 1/1 und 1/2 sowie das Parkhaus Fichtenweg 1 über Abriss und Neubau nachgedacht werden, wenngleich heute noch keine

Aussage zu einer Realisierung bzw. über einen Realisierungszeitpunkt möglich ist. Die südliche Straßenbegrenzung/der südliche Straßenraum des Berliner Rings steht wegen der Lage des Kanals für eine Überbauung aber nicht zur Disposition. Im Schwerpunkt soll hier Wohnnutzung/studentisches Wohnen entstehen. Wie attraktive, öffentlich wirksame Erdgeschosszonen mit dem Auftrag des Studierendenwerks zur Schaffung einer reinen Wohnnutzung dennoch möglich sind, ist eine Frage an die Wettbewerbsteilnehmer. Vorschläge hierzu sind willkommen. Die Stellplätze im Parkhaus können auf 250 reduziert werden hinzu kommt der Bedarf für bauliche Ergänzungen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit soll hier auf eine Tiefgarage verzichtet werden.

5) Stadtteileingang Süd und östlicher Rand Studierendendorf:

Der südliche Stadtteileingang vom Nordring kommend ist bislang durch breite Straßen und überdimensionierte Kreuzungen geprägt. Durch seine zudem beidseitigen dichten grünen Ränder wird die Orientierung und Adressbildung erschwert. Dieser Stadtteileingang soll neu ausgebildet werden. Dabei sollen die Verkehrsräume auf ein deutlich reduziertes, aber zukunftsfähiges Maß zurückgenommen werden, auf die freien Rechtsabbieger kann verzichtet werden. Hierdurch werden bauliche Ergänzungen möglich. Offen ist, ob diese baulichen Ergänzungen Teil des Studierendendorfs und auch von dort erschlossen werden oder sich die ergänzenden Bausteine zur Straße hin orientieren. Es ist an Mischnutzungen aus Wohnen und/oder ergänzendem Gewerbe gedacht. Wettbewerbsteilnehmer können in diesem Bereich bestehende Grundstücksgrenzen zwischen Studierendendorf und städtischen Verkehrsflächen in Frage stellen.

6) entlang Berliner Ring Fläche GWG und GSW:

Dieser Bereich prägt zusammen mit der Fläche 7 den westlichen Stadtteileingang. Neben einer Ausbildung des Stadtteileingangs bietet sich hier die Chance, einen Übergang vom Schafbrühl in den zentralen Bereich mit seinen großen Baustrukturen zu schaffen. Bestehende Gebäude sind zu erhalten. Erwartet werden Vorschläge für bauliche Ergänzungen mit dem Ziel, bei Schaffung von Wohnraum auch hier eine gewisse Nutzungsmischung zu erreichen. Haupteigentümer sind die Gemeinwohlorientierten Wohnungsunternehmen GWG und GSW (Flurstücke 9111, 9112, 9109), über deren Grundstücksgrenze hinweg Planungen vorgeschlagen werden können.

7) Stadtteileingang West:

Hier befindet sich der westliche Stadtteileingang von der Waldhäuser Straße kommend, westlich davon liegt der Weiler Waldhausen. Das bestehende Gebäude südlich der Tankstelle soll abgerissen werden. Mit einer Neubebauung soll hier eine Eingangssituation geschaffen werden, die gleichzeitig aber auch zwischen den sehr unterschiedlichen Strukturen in der Umgebung vermittelt. Hier ist an eine gemischte sowie gewerbliche Nutzung gedacht.

Von der Erhaltung der Tankstelle ist ebenso auszugehen wie von dem Erhalt der Baulichkeiten am Vogelbeerweg.

8) + 9) + 10) + 11):

Hier sollen bauliche Ergänzungen bei der Erhaltung aller bestehender Gebäude überprüft werden. Wenn sinnvoll, sollen Vorschläge für bauliche Arrondierungen mit dem Schwerpunkt Wohnen gemacht werden. Die Flächen 10 und 11 sind städtische Flächen. Bei den Fläche 8 und 9 handelt es sich um Privateigentum (WEGs). Falls auf den Flächen keine Ergänzungen vorgeschlagen werden, sind Lösungen willkommen, welchen anderen Beitrag zur Attraktivierung des Stadtteils diese Flächen haben können.

X Freifläche Falkenweg / Bei den Römergräbern:

Hier sollen nach intensiven Diskussionen mit der Bürgerschaft keine baulichen Ergänzungen erfolgen. Die Fläche bleibt Grünfläche.

b) Freiraum

Im Rahmen der Aufgabe soll ein attraktives Freiraumkonzept mit Augenmerk auf unterschiedliche Nutzergruppen entwickelt werden. Ziele dabei sind:

- Vorschläge zur räumlichen Vernetzung der zum Teil durch den Berliner Ring stark getrennten Quartiere, auch mit dem Wissenschafts- und Technologiepark
- Grün als wichtiges Potenzial besser nutzbar machen;
- wünschenswert ist der Erhalt stadtbildprägender Bäume, wenn es mit dem städtebaulichen Konzept vereinbar ist
- Wegeverbindungen und Orientierung verbessern durch höhere gestalterische Qualität von öffentlichen Räumen und Ausbildung wichtiger Achsen/Knotenpunkte
- wichtige Fußwegeverbindungen müssen angepasst an die Topografie barrierefrei gestaltet und auf Straßenniveau geplant werden, sodass auf Ingenieurbauwerke wie Stege oder Unterführungen weitestgehend verzichtet werden kann; dies betrifft insbesondere die Nord-Süd-Achse vom Ort der Generationen über die Stadtteilmitte bis zum Studierendendorf
- Exemplarischer Vorschlag (Lupe in Phase 2) für Identität stiftende öffentliche Grün- und Freiflächen mit guter Nutzqualität (niederschwellige Bewegungsförderung auch entlang von Wegen, naturnahes Spielen, Treffpunkte für Jung und Alt, informelle Treffpunkte für Jugendliche, insbesondere für kleinere Kinder Bedarf an Angeboten im Wohnumfeld) und für Gestaltung privater Freiflächen mit hohem ökologischen Wert sowie Aufenthaltsqualitäten (z.B. Mieter- / Gemeinschaftsgärten, Blumenwiese, Kräuter, Spielen, Ruheinseln), Gestaltung der Übergänge zwischen öffentlich – halböffentlich - privat, Gestaltung der Gebäudevorzonen
- Vorschläge zur Verbesserung des Kleinklimas (u.a. grün-blaue Infrastrukturen)

c) Verkehrskonzept, Mobilität

Im Stadtteil WHO soll ein zukunftsfähiges und gesamtheitliches Verkehrskonzept realisiert werden. Von den Teilnehmern sind hierfür Vorschläge für die Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln. Ziel ist die Stärkung einer nachhaltigen Mobilität im Stadtteil mit besonderem Augenmerk auf Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV (Bus, Regionalstadtbahn) und hoher Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen. Dabei sollen folgende Themen von den Entwurfsverfassern berücksichtigt werden:

- eine Angebotsentwicklung und -optimierung für den Fußverkehr (Abbau Barrieren / ebenerdige Querungen auf Straßenniveau, Erhöhung Sicherheit, Verbesserung Orientierung, Barrierefreiheit, verbesserte Nutzbarkeit auch für Menschen mit Kinderwagen); bei Gehwegen soll das Mindestmaß von 2,50 m nicht unterschritten werden; die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, FGSV) anzuwenden
- das Angebot für den Radverkehr ist zu verbessern. Es sind Angebote als Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen mit Verknüpfung zum Stadtteilzentrum und zu zentralen Nutzungsschwerpunkten (GSS, Waldorfschule und Sportanlagen), einer Ringverbindung sowie einer Anbindung an das übergeordnete Radverkehrsnetz zu schaffen. Frei zugängliche und zugangsbeschränkte Fahrradabstellmöglichkeiten sollen vorgesehen werden und sollen in Vertiefungsbereichen dargestellt werden. (z.B. Kleingaragen auch für Lastenfahrräder, Flächen für Fahrradverleih).

Bei kombinierten Geh- und Radwegen ist ein Mindestmaß von 3,5 m vorzusehen. Es sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010; FGSV) anzuwenden.

- die vorgegebene Trasse der Regionalstadtbahn sowie die grundsätzliche Lage der Haltepunkte sind der städtebaulichen Planung zu Grunde zu legen. In einem Teilbereich südlich an den Untersuchungsbereich 1 (Stadtteilmitte) angrenzend kann die Trasse mit dem Haltepunkt konzeptabhängig südlich, mittig oder nördlich der Fahrbahn positioniert werden.
- die vorhandenen Bushaltestellen sollen nur dort in Frage gestellt werden, wo es aus städtebaulichen Gründen erforderlich ist. Das bestehende Busnetz sowie ein zukünftiges Busnetz nach Realisierung der Regionalstadtbahn wird den Teilnehmern zur Kenntnis gegeben. Eine geplante Buswendemöglichkeit und der Ausbau der Bushaltestellen an der Geschwister-Scholl-Schule sind zu berücksichtigen. Der aktuelle Straßenquerschnitt im westlichen Berliner Ring soll daher beibehalten werden. Es wird keine vertiefte Auseinandersetzung hiermit erwartet.
- innovative Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV und die sinnvolle Verortung von Mobilitätsstation(en) zur besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel (Vernetzung von Sharingangeboten, auch Sonderfahrzeuge wie E-Lastenräder und E-Roller) sind willkommen.
- eine Konzeptentwicklung für den Individualverkehr mit dem Ziel, insbesondere im südlichen Teil des Berliner Rings und zum Anschluss an den Nordring Verkehrsflächen zu reduzieren durch Mehrfachnutzung, um dadurch Flächen für ergänzende Bebauung sowie für Kommunikation und Aufenthalt zu generieren; gleichwohl ist zwischen Berliner Ring und Nordring Raum für eine Umweltspur vorzusehen (Bus und Rad mindestens für bergauf; der Mindeststraßenquerschnitt beträgt 17 m) außerdem soll ein Kreisverkehr an der Kreuzung Nordring/Berliner Ring berücksichtigt werden (Mindestrassen: einstreifiger Kreisverkehr mit 30 m Durchmesser); insgesamt soll die Monofunktionalität im Straßenraum aufgelöst werden und einen einladenden Charakter erhalten
- Positionierung von Angeboten für Carsharing und E-Mobilität, mit dem Ziel der Reduktion privater und öffentlicher Stellplätze im Zuge von Neubebauung
- Verortung für Logistik-Hubs (auch in Kombination mit Mobilitätsstationen möglich)
- Darstellung eines innovativen PKW-Parkierungskonzepts, Aussagen zum Parken im öffentlichen Straßenraum; Ziel ist die Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität und nutzbarem Grün

Stellplätze für bauliche Ergänzungen:

Zur Erreichung der verkehrs-, klima- und wohnungspolitischen Ziele der Universitätsstadt Tübingen wurde eine Stellplatzsatzung erlassen, mit der eine Reduzierung der nach LBO und VGV-Stellplätze bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze erfolgt. Auf dieser Grundlage soll im Rahmen des Wettbewerbs folgende Annahme für die Ermittlung der Stellplatzanzahl im Bereich Wohnungsneubau zu Grunde gelegt werden: 0,66 Stellplatz/Wohneinheit (bei 100 m² BGF/WE). Es sollen wirtschaftliche, flächensparende und integrierbare Lösungen für das Unterbringen der Stellplätze dargestellt werden, die eine hohe Qualität der öffentlichen und privaten Freiräume sichern. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze ist nach Stellplatzsatzung bei Umsetzung eines nachgewiesenen Mobilitätskonzepts möglich. Hierfür ist aber eine objektspezifische Betrachtung erforderlich, die von den Teilnehmern nicht erwartet wird.

Überbauung vorhandener Stellplätze:

Für zwei Bereiche gibt es Überlegungen zur Poolbildung bei Stellplätzen:

- Stadtteilmitte (Bereich 1): siehe auch Programm zur Stadtteilmitte
Das Mobilitätskonzept sieht eine Bündelung der Kfz-Stellplätze der neuen Mitte und der unmittelbaren Nachbarschaft (Stellplätze Hallenbad, Geschwister-Scholl-Schule, Grundschule WHO) in einer oder mehreren zentralen Tiefgaragen im Bereich 1 vor. Durch die Zusammenlegung in einen sog. „Stellplatzpool“ soll die Auslastung optimiert und der Gesamtbedarf verringert werden.
- Parkplatz Geschwister-Scholl-Schule und Flurstück GWG Nr. 9111 und 9112 (Bereich 3 und 6):
Hier sind zwei unterschiedliche Stellplatzkonzepte möglich: Poolbildung aus den jeweils baurechtlich notwendigen Stellplätzen für Neubebauungen, den Stellplätzen aus dem GWG- und GSW-Bestand (185 Stellplätze) und für das Schafbrühl (63 Stellplätze) entweder verteilt auf beide Grundstücke oder nur auf einem der beiden Grundstücke.