

Stadt Tübingen  
Städtebaulicher Rahmenplan  
"Stuttgarter Straße / Französisches Viertel"



Städtebaulicher Entwicklungsbereich  
" Stuttgarter Straße / Französisches Viertel "

## Städtebaulicher Rahmenplan

Verabschiedet vom Gemeinderat  
der Stadt Tübingen am 6. Dezember 1993

Herausgeber Stadt Tübingen Stadtsanierungsamt 1994  
Luftaufnahmen: Luftbild Brugger GmbH, Stuttgart

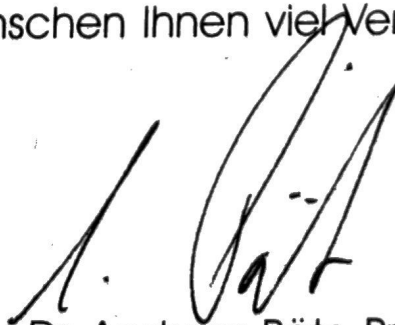
Liebe Bewohnerinnen und Bewohner, liebe Leserinnen und Leser,

am 6. Dezember 1993 hat der Tübinger Gemeinderat diesen *Städtebaulichen Rahmenplan* verabschiedet, um die Grundsätze und Ziele der Entwicklung in der Südstadt festzulegen. "Gemischt genutzte Quartiere", "Vielfalt der Wohnformen", "Straßen und Plätze als Aufenthaltsräume für Menschen", "dichte Parzellenstruktur": damals, vor sechs Jahren, klangen die Formulierungen dieses Textes noch recht abstrakt. Wer heute durch das *Loretto-Areal* und das *Französische Viertel* geht, erlebt lebendige und vielfältige Quartiere, die durch die ambitionierten Zielsetzungen dieses Rahmenplans entstanden sind.

Der Text des Rahmenplans ist mehr als ein Stück Tübinger Geschichte. In den letzten sechs Jahren hat er an Bedeutung sogar noch gewonnen. Städtische Qualitäten, auf die man 1993 nur hoffte, sind heute Alltagserfahrung. Nutzungsmischung wurde kein urbaner Zierrat, sondern zum messbaren Wirtschaftsfaktor. Die niedrigen Grundstücks- und Baukosten haben das Wohneigentum für weite Bevölkerungskreise erschwinglich gemacht.

Aber es bleiben auch viele Aufgaben für die Zukunft übrig: wie geht es weiter mit der B 27 und dem Zusammenwachsen der Südstadt? Wie werden neue Quartiere wie Loretto-West oder Königsberger Straße sich entwickeln? Wie kann der positive Start zum nachhaltigen Erfolg werden? Auch hier haben die Grundsätze des Rahmenplans ihre Bedeutung nicht eingebüßt, sondern sind zum Maßstab der zukünftigen Entwicklung geworden.

Und obwohl sich während der Umsetzung manches veränderte und neuen Situationen anpaßte, sind die grundsätzlichen Ziele gleich geblieben. In diesem Sinne ist der Rahmenplan auch ein Instrument zur Qualitätskontrolle: was wird von der Absichtserklärung zur alltäglichen Realität, was bleibt auf der Strecke? Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Vergleichen.

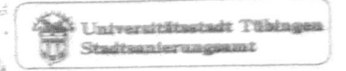
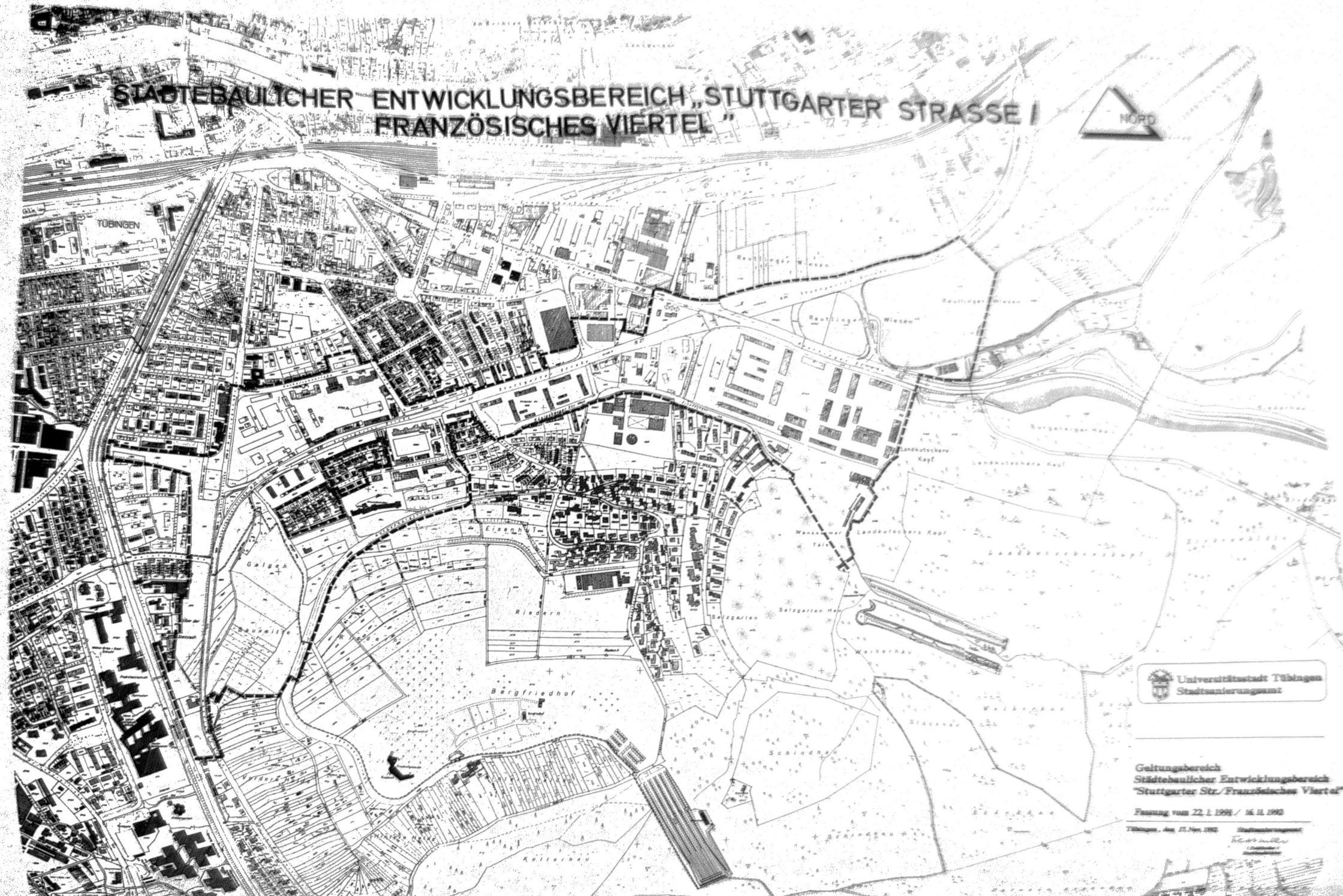


Dr. Andreas Pätz, Projektleiter

# STÄDTEBAULICHER ENTWICKLUNGSBEREICH „STUTTGARTER STRASSE / FRANZÖSISCHES VIERTEL“



2



Geltungsbereich  
Städtebaulicher Entwicklungsbereich  
"Stuttgarter Str./Französisches Viertel"

Fassung vom 22.1.1991 / 16.11.1992

Tübingen, den 27. Nov. 1992

Stadtplanungamt  
Stadtbauamt

# Einleitung

Der Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen hat am 4. März 1991 beschlossen, auf den durch die Auflösung der französischen Garnison freiwerdenden Flächen und im Zusammenhang mit der angestrebten Verlegung der B 27 aus dem bebauten Gebiet in der Südstadt im Sinne einer "Innenentwicklung" ein neues "innerstädtisches", also gemischt genutztes und verdichtetes Stadtgebiet zu schaffen.

Das neugestaltete Gebiet soll innerhalb der Südstadt eine neue städtebauliche und kulturelle Mitte bilden und die verschiedenen Teile dieses Stadtteils eng miteinander verknüpfen.

Zur Umsetzung dieser Planungsabsicht hat die Stadt 1991 einen städtebaulichen Ideenwettbewerb ausgeschrieben, in dem gezeigt werden sollte, welche baulichen Strukturen geeignet sind, den besonderen Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte in den Städten gerecht zu werden.

Zu diesen Herausforderungen gehören die Veränderungen, die in der Bevölkerungsstruktur, in den Beschäftigungsverhältnissen, in der Entwicklung der Wirtschaft und im Freizeitverhalten zu erwarten sind. Die Gefahren der Isolierung, der Ghettobildung und der Ausgrenzung einzelner Gruppen innerhalb der städtischen Gesellschaft müssen gebannt werden. Es ist eine Rückbesinnung auf die große Flexibilität, die für die traditionelle europäische Stadt selbstverständlich war, erforderlich.

Bei dem von der Stadt ausgeschriebenen Ideenwettbewerb wurden 52 Arbeiten mit einem breiten Spektrum interessanter Vorschläge eingereicht.

Im nächsten Planungsschritt hat der Gemeinderat einen "Städtebaulichen Rahmenplan" aufgestellt, der die Grundlage für die Bebauungspläne und die Baumaßnahmen darstellen wird. Der Rahmenplan besteht aus zwei Teilen, aus der Formulierung von "Zielen und Grundsätzen der Planung" und aus einem "Städtebaulichen Entwurf", der eine Weiterentwicklung der bei dem Wettbewerb mit dem ersten Preis ausgezeichneten Arbeit darstellt.

Der Rahmenplan hat keine Verbindlichkeit gegenüber Dritten; er ist ein Instrument der Selbstbindung der Gemeinde und muß, wenn sich dies als notwendig erweist, fortgeschrieben werden. Aus dem Rahmenplan sind die Bebauungspläne für die einzelnen Teilgebiete zu entwickeln. Der Rahmenplan ist gleichzeitig eine Grundlage bei der Erarbeitung von Vorausschätzungen und Fachplänen.

Es ist nicht Ziel des Rahmenplans, eine künstliche Stadtidylle zu erzeugen; deshalb muß bei der Umsetzung den individuellen Vorstellungen und Bedürfnissen der Bauwilligen ein angemessener Spielraum eingeräumt werden. Insbesondere muß bei der Erarbeitung der Bebauungspläne rechtzeitig die Mitwirkungsbereitschaft der Bauinteressierten berücksichtigt werden.

# Ziele und Grundsätze der Planung

# Gliederung

## I Stadtstruktur

- 1 Innenentwicklung - Verdichtung - Deckung eines besonderen Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten
- 2 Innerstädtischer Charakter - Vielfalt der Strukturen
- 3 Öffentlicher Raum - Aufenthaltsfunktion der Straße
- 4 Freiräume innerhalb und außerhalb der bebauten Stadtquartiere

## II Flächen-Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Freiraumnutzung

- 5 Wohnen - Wohnformen - Interessen der Wohnbevölkerung
- 6 Arbeitsstätten - Vielfalt der Tätigkeiten - Gewerbeklima
- 7 Freiraum-Nutzungen

## III Aspekte der Stadtkultur

- 8 Kulturelle Ausstattung
- 9 Kinder im Stadtquartier
- 10 Zugewanderte und ihre Stadt
- 11 Soziale Infrastruktur

## IV Umgang mit Verkehrsflächen

- 12 Vorrang für Fußgänger
- 13 Radfahren, ÖPNV Bus und Bahn, Taxifahren
- 14 Parkierungskonzept - Mietauto-Organisation

## V Verfahrensaspekte

- 15 Bauen im Stadtquartier - kostensparende und umweltverträgliche Verfahren
- 16 Ausbau-Abschnitte
- 17 Beteiligung von "Investoren" - Reprivatisierung
- 18 Finanzierungsmodell
- 19 Bürgerbeteiligung - Öffentlichkeitsarbeit

## VI Langfristige Entwicklungsmöglichkeiten

- 20 Weiterführung der Entwicklung

# I Stadtstruktur

## 1 Innenentwicklung - Verdichtung - Deckung eines besonderen Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten

*Ziel der Entwicklung in der Südstadt ist, für den in Tübingen vorhandenen besonderen Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten ein Angebot innerhalb des bereits bebauten Gebietes - also ohne Inanspruchnahme freier Landschaft - zu schaffen.*

- 1.1 Innerhalb des Plangebietes sollen die vorhandenen Flächenreserven im Interesse
  - der Milderung der Wohnungsnot
  - der Verbesserung des Arbeitsplatzangebots
  - und des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden einer dichten baulichen Nutzung zugeführt werden.
- 1.2 Die Entwicklung soll auch der Verbesserung der Stadtqualität in den übrigen bereits bebauten Gebieten der Südstadt dienen durch Ausbau der sozialen und kulturellen Infrastruktur, Ergänzung des Freiraumangebotes und Verbesserung der Wegeverbindungen zwischen den Freiräumen und zur Landschaft.
- 1.3 Bei der Neuordnung ist sorgfältig darauf zu achten, daß der verbleibende Freiraum entsprechend den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung, der Beschäftigten und einer kommunikativen Öffentlichkeit gestaltet wird. Die Höhenentwicklung soll auf das Maß beschränkt werden, das für die dicht bebauten historischen Quartiere der Stadt charakteristisch ist.
- 1.4 Das Plankonzept sieht eine bauliche Nutzung (Parkplatz, Kleingärten, Sportanlagen, Bebauung) in Teilen der Schutzzone II des Au-Brunnens vor. Der sich daraus ergebende Konflikt muß im Rahmen des weiteren Verfahrens aufgearbeitet werden.
- 1.5 Im Zuge der Entwicklung wird mit einer Schaffung von Wohnraum für 6.000 bis 7.000 Personen und von etwa 2.000 bis 2.500 Arbeitsplätzen gerechnet. Eine nach Teilgebieten und Ausbauphasen gegliederte Prognose enthält Anlage 1.
- 1.6 Für die Verwirklichung der gesetzten Ziele sind die im Baugesetzbuch und im Wohnungsbauerleichterungsgesetz enthaltenen Instrumente (Erhaltungssatzungen, Nutzungsfestschreibungen, Städtebaulicher Entwicklungsbereich) konsequent zu nutzen.

## 2 Innerstädtischer Charakter - Vielfalt der Strukturen

*Angestrebt wird ein Stadtteil, der seine Eigenart aus einer lebendigen Vielfalt der Einrichtungen und Gestaltungsformen bezieht und sich deutlich von den Siedlungsgebieten unterscheidet, die einseitig durch nur eine Funktion städtischen Lebens geprägt sind (Wohnsiedlungen, Gewerbegebiet, Einkaufszentren).*

- 2.1 Das Gebiet soll nicht in Wohnflächen und gewerblich genutzte Bereiche aufgeteilt werden: in der Regel sollen die Quartiere eine gemischte Nutzung aufweisen, die Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Infrastruktureinrichtungen soll sich also auf engstem Raum vollziehen. Dabei geht es nicht nur um eine "Stadt der kurzen Wege", sondern ebenso um eine Stadt der vielfältigen (kurzen) Kontakte.
- 2.2 Die Quartiere sollen in eine dichte Parzellenstruktur aufgeteilt werden, die ein Nebeneinander vieler unterschiedlich genutzter Eigentumseinheiten zulässt und dieses in der baulichen Gestaltung auch sichtbar werden lässt.
- 2.3 Das Spektrum der Parzellengröße ist aus der sozialverträglichen Zahl der Wohnungen an einem Treppenhaus und aus dem Flächenbedarf von Betrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören, abzuleiten.
- 2.4 Der innerstädtische Charakter soll sich auch in der Gestaltung der Gebäude und in dem Nebeneinander von Alt und Neu manifestieren.
- 2.5 In den einzelnen Quartieren und an den einzelnen Straßenabschnitten ist eine lebendige Vielfalt unterschiedlicher Nutzungen und ein Nebeneinander aller sozialen Schichten anzustreben. Jede Ausgrenzung von Minderheiten oder sozial benachteiligten Gruppen ist zu vermeiden.
- 2.6 Die Baugebiete sind als Besondere Wohngebiete, Mischgebiete oder Kerngebiete mit Bebauungsdichten an der oberen Grenze des nach BauNVO Zulässigen auszuweisen.

### 3 Öffentlicher Raum - Aufenthaltsfunktion der Straße

*Ziel der Planung ist, die Straßen und Plätze im Entwicklungsgebiet in erster Linie als Aufenthaltsräume für Menschen und erst in zweiter Linie als Verkehrsträger zu entwickeln. Die nachindustrielle Gesellschaft, die durch den Gebrauch von mehr oder weniger anonymen Massenmedien geprägt ist, benötigt öffentlichen Begegnungsraum; dies gilt ganz besonders für den Alltag von Kindern und älteren Menschen, von Randgruppen und Zuwanderern.*

- 3.1 Alle öffentlichen Straßen sollen räumlich eine große Vielfalt aufweisen und als "öffentliche Räume" (Bereiche, die nicht bestimmten privaten Zwecken dienen) in das Alltagsleben der Bevölkerung einbezogen werden. Dadurch kann zugleich die Sicherheit auf der Straße (z.B. für Kinder und Frauen) erhöht werden. Hierfür ist es unerlässlich, daß möglichst viele der angrenzenden privaten Nutzungen sich auch "auf die Straße" orientieren und von der Straße aus miterlebt werden können (Schaufenster, Gucklöcher, kleine Balkone an Wohnungen, nur ausnahmsweise Distanz schaffende Vorgartenbereiche).
- 3.2 Der überwiegende Teil der Straßen ist so zu gestalten, daß die Erschließungsfunktion auf den motorisierten Warentransport, auf das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren beschränkt bleibt. Sie werden als verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet (siehe auch Abschnitt 14).
- 3.3 Das Entwicklungskonzept geht davon aus, daß die Auto-Fahrenden in der Regel zu einem geparkten Wagen mindestens so weit zu Fuß gehen, wie dies die Benutzer des ÖPNV auch tun. Dies hat zur Folge, daß die Straßen innerhalb der Stadtquartiere wieder zu belebten Straßenräumen werden.
- 3.4 Sammelstraßen, die der Zufahrt zu den außerhalb der Bauquartiere liegenden Parkieranlagen und als Straßen für den Busverkehr dienen, werden als Zone 30 ausgewiesen. Wo immer möglich, sollen diese Straßen mit beidseitigen Baumreihen versehen und als Boulevards ausgestaltet werden.
- 3.5 Überquerungen der Sammelstraßen sind grundsätzlich ebenerdig anzulegen; Fußgänger sollen überall präsent sein, der Autoverkehr soll spüren, daß er in der Stadt auf das innerstädtische Leben Rücksicht nehmen muß.

- 3.6 Die Zahl der Autos im Entwicklungsgebiet soll möglichst niedrig gehalten werden; zu diesem Zwecke wird die Stadt unter anderem eine Miet-Auto-Organisation initiieren (siehe Abschnitt 14).
- 3.7 Das Wegnetz im bebauten Bereich soll in einen engen Zusammenhang mit öffentlichen Freiräumen und Wegen in der freien Landschaft gebracht werden.

## 4 Freiräume innerhalb und außerhalb der Stadtquartiere

*Bei der angestrebten Verdichtung im Entwicklungsbereich ist der Dimensionierung, der Zuordnung, der Nutzung und der Gestaltung der Freiräume in den bebauten Bereichen und in der freien Landschaft besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Naturräumliche Qualitäten und Besonderheiten sind innerhalb der entstehenden Stadtstruktur zu erhalten, wiederherzustellen und neu zu schaffen. Die Entwicklung der angrenzenden freien Landschaft soll auf den zu erwartenden Erholungsdruck unter Rücksichtnahme auf die charakteristische Flora und Fauna eingehen.*

- 4.1 Innerhalb des Entwicklungsgebiets übernehmen Freiräume eine wichtige gestalterische, stadtbildprägende und stadtökologische Aufgabe. Gleichzeitig sind sie für den Alltag der Stadtbevölkerung von großer Bedeutung.
- 4.2 Das Konzept der Freiräume im Entwicklungsbereich wird aus einem übergreifenden Grünleitplan für einen größeren Südstadtbereich entwickelt, der auf der Basis klimatologischer, ökologischer und erholungsbezogener Grundlagenermittlungen aufbaut. Die innerstädtischen Freiräume und die angrenzende freie Landschaft sind in den aufzustellenden Bebauungsplänen zu sichern. Zu den Bebauungsplänen ist jeweils ein Grünordnungsplan aufzustellen und bei Bedarf eine Prüfung auf Umweltverträglichkeit durchzuführen. Wertvolle und alterungsfähige Bäume und Strauchgruppen sind zu erhalten.
- 4.3 Freiflächen, Gärten und Grünanlagen in den Stadtquartieren sind charakterisiert durch ihre räumliche Umschließung mit baulichen Anlagen. Den Straßen und Plätzen kommt bei der vorgesehenen baulichen Verdichtung besondere Bedeutung als Aufenthalts- und Bewegungsraum zu. Es soll ein Netz entstehen aus Straßen, Plätzen, Baulücken, Grünanlagen, Sportflächen, Rückzugsräumen und Bewegungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche, Erwachsene und ältere Menschen.
- 4.4 Die Bebauung des Entwicklungsgebietes soll sich grundsätzlich durch ein hartes Angrenzen an die umgebende Landschaft auszeichnen wobei auf eine landschaftsgerechte Gestaltung und Ausformung der in diesem Bereich liegenden Gärten Wert zu legen ist. Die unmittelbar an die Bebauung anschließende Landschaft soll für die Bevölkerung der Südstadt einen hohen Naherholungswert erhalten (Spaziergehen, in der Landschaft sitzen, Drachensteigen-las-

sen, Grillplätze, Ecken für Kinder-Hütten, Mietergärten, Kleingärten, sportliche Betätigung); dies gilt insbesondere für die Landschaftsbereiche des westlichen Galgenberghangs, des Wankheimer Tals und der Au.

- 4.5 Freiflächen, die nicht als Bewegungsflächen für Sport und Spiel verwendet werden (Ziff. 7.3), sollen grundsätzlich entweder weiterhin landwirtschaftlich oder gärtnerisch genutzt werden.
- 4.6 Auf die Freihaltung zusammenhängender Grünräume, die als Ventilationsbahnen für den Luftaustausch dienen, ist besonders zu achten.
- 4.7 Die Blaulach als Fließgewässer soll im Bereich des Hindenburgareals wieder geöffnet und erkennbar gemacht werden.
- 4.8 In den Entwicklungsphasen des städtebaulichen Aufbaus sollen die noch nicht überbauten Flächen (z.B. Baulücken, ehemalige Kasernenhöfe) als nutzbare Freiflächen für eine Interimsnutzung, beispielsweise als Bolzplätze, Kinderspielflächen, Sportflächen, verfügbar gemacht oder wegen ihrer ökologischen Qualität entsprechend erhalten und gepflegt werden.

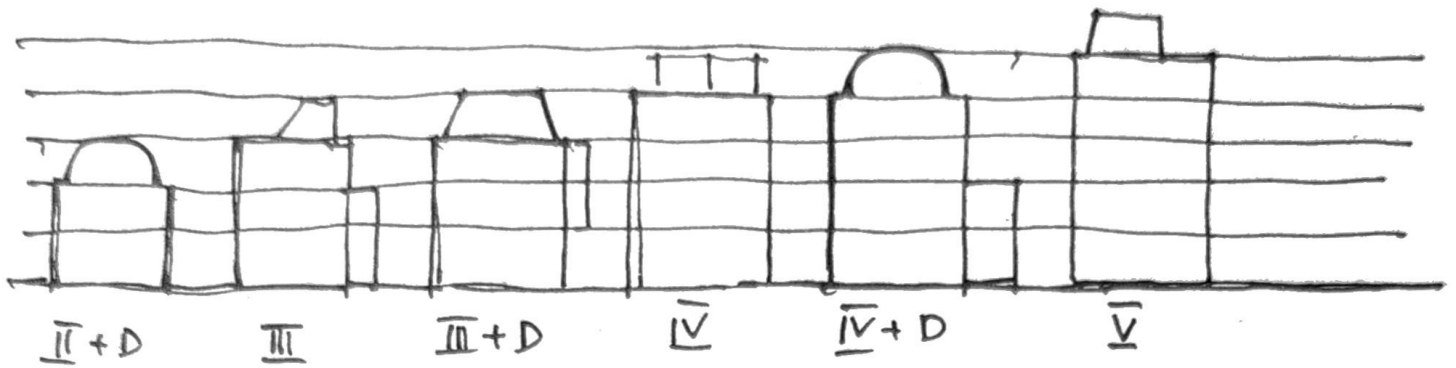
## II Flächen-Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Freiraumnutzung

### 5 Wohnen - Wohnformen - Interessen der Wohnbevölkerung

*Zu der im Entwicklungsbereich angestrebten Mischung der Nutzungen gehört ein Wohnungsgemenge, das einer großen Vielfalt verschiedener Wohnwünsche gerecht wird. Bei der Bewertung von Wohnwünschen muß auf das Planungsziel eines Mischgebietes, in dem Gewerbe und Wohnen nebeneinander bestehen sollen, Rücksicht genommen werden.*

- 5.1 Das angestrebte Konzept "innerstädtischen" Wohnens und die angestrebte Mischung in der Sozialstruktur soll durch eine große Vielfalt der Wohnformen erreicht werden.  
Familien und Alleinerziehende, Alleinstehende und Studierende, ältere Menschen und Haushalte, die in einem Haus Einrichtungen gemeinsam nutzen möchten, sollen in dem Gebiet Möglichkeiten finden, ihre Bedürfnisse und Wohnvorstellungen zu verwirklichen.
- 5.2 Im Bereich des Wohnungsneubaus soll ein Grundstücksangebot entstehen, das es möglichst breiten Schichten der Bevölkerung erlaubt, ihre Bauwünsche zu erfüllen (kleine Grundstücke, von der Stadt festgesetzte Grundstückspreise, Möglichkeiten kostengünstigen und teilweise auch gemeinschaftlichen Bauens); in der Regel werden drei- bis fünfgeschossige Stadthäuser auf schmalen Parzellen in geschlossener Bauweise entstehen (zur Frage der Grundstücksveräußerung siehe Abschnitt 17). (Geschosse sind alle Vollgeschosse entsprechend LBO einschließlich derjenigen im Dachbereich).
- 5.3 Ein großer Teil der bisher als militärische Mannschaftsgebäude genutzten Anlagen wird für Wohnzwecke umgebaut; dabei werden vorrangig berücksichtigt
- Wohnen von Selbsthilfegruppen mit hohem Anteil an Eigenleistungen,
  - besondere Wohnformen für Gruppen, die auf dem Wohnungsmarkt keinen passenden Wohnraum finden (barrierefreie Wohnungen, Gemeinschaftswohnungen für Alleinerziehende, Wohnraum für große Wohngemeinschaften),
  - studentisches Wohnen.

- 5.4 Die vom Bund abgegebenen Garnisonswohnungen werden als Mietwohnungen erhalten und bei der Erstbelegung an Wohnungssuchende der Notfallkartei der Stadt (75 % des städtischen Kontingents), andere Wohnungssuchende (25 % des städtischen Kontingents) und Landesbedienstete der Bereiche Polizei und Klinik-Pflegepersonal (Kontingent des Landes) vergeben.  
Die baulichen Mängel an den Wohnungen sollen unter Berücksichtigung des Zieles, preisgünstigen Wohnraum zu erhalten und unter Einsatz von Landesfördermitteln Zug um Zug beseitigt werden.
- 5.5 Im Bereich des Wohnungsneubaus werden nach den finanziellen Möglichkeiten der in Betracht kommenden Träger (Stadt, Wohnungsgesellschaften, Land) Wohnungen für sozial Benachteiligte, Studentenwohnungen und Wohnungen für Landesbedienstete in den Bereichen Polizei und Klinikpflegepersonal entstehen.
- 5.6 Zugewanderte (Aussiedler, Asylbewerber, Flüchtlinge, Arbeitsimmigranten) sollen im Gebiet dezentral wohnen bzw. untergebracht werden. Die derzeit bestehenden Sammelunterkünfte in der Loretto- und Hindenburgkaserne müssen zielstrebig durch andere Angebote im gesamten Stadtgebiet ersetzt werden.
- 5.7 Alle Wohnungen sollen sich einerseits auf die Straße, andererseits in private Höfe der Gebäudequartiere orientieren. Möglichkeiten zur Schaffung von Dachgärten und Wintergärten sollen genutzt werden.
- 5.8 In den Bebauungsplänen für die einzelnen Teilgebiete ist jeweils der angestrebte Anteil der Flächen für Wohnraum an den Summen der Geschoßflächen festzuschreiben; außerdem sollen hier jeweils die Grundsätze für die räumliche Zuordnung von Wohnen und Arbeiten bestimmt werden.
- 5.9 Durch eine große Vielfalt der Wohnformen und Wohngrößen und das Rückkaufsrecht der Stadt bei der Veräußerung von Gebäuden (Ziff. 17.5) soll erreicht werden, daß bei im Lauf des Lebens sich verändernden Bedürfnissen (z.B. Wegzug der Kinder, kleinere Wohnungen für alleinstehende Ältere) die Möglichkeit zum Wohnungswechsel innerhalb der vertrauten Umgebung gegeben ist.
- 5.10 Zur Vorausschätzung der zahlenmäßigen Bevölkerungsentwicklung und zur angestrebten Bevölkerungsstruktur wird auf Anlage 1 verwiesen.



"In der Regel werden drei- bis fünfgeschossige Stadthäuser auf schmalen Parzellen in geschlossener Bauweise entstehen".

Geschosse = Vollgeschosse einschließlich Vollgeschosse im Dachkörper.

### Landesbauordnung Baden-Württemberg § 2 (5)

(5) Vollgeschosse sind Geschosse, die mehr als 1,4 m über die festgelegte, im Mittel gemessene Geländeoberfläche hinausragen und mindestens 2,3 m hoch sind; bei obersten Geschossen muß diese Höhe über mindestens drei Viertel der Grundfläche des darunterliegenden Geschosses vorhanden sein. Die Geschosse werden von Oberkante Fußboden bis Oberkante Fußboden der darüberliegenden Decke, bei obersten Geschossen bis Oberkante Dachhaut, gemessen. Keine Vollgeschosse sind Geschosse, die ausschließlich der Unterbringung von haustechnischen Anlagen und Feuerungsanlagen dienen.

## 6 Arbeitsstätten - Vielfalt der Tätigkeiten - Gewerbeklima

*Die Unterbringung von Arbeitsplätzen verschiedenster Art in ein und demselben Quartier mit den Wohnungen war in der traditionellen europäischen Stadt noch bis weit in das 20. Jahrhundert hinein eine Selbstverständlichkeit, die das Zusammenleben im Quartier entscheidend bestimmte.*

*Ziel der Planung ist, diese Tradition wieder aufzugreifen und die - heute in vielerlei Hinsicht andersgearteten - Arbeitsstätten in ihrer Mannigfaltigkeit zu einem größeren Teil wieder in gemischt genutzten Quartieren unterzubringen.*

- 6.1 In den Baugebieten des Entwicklungsgebietes soll grundsätzlich ein in den Bebauungsplänen festzulegender Anteil der Gesamtgeschossfläche für die Unterbringung von Arbeitsplätzen der verschiedensten Wirtschaftsbereiche einschließlich der öffentlichen Dienste genutzt werden. Anzustreben ist insgesamt eine Arbeitsplatzzahl, die in etwa der Erwerbstätigkeit der Bevölkerung entspricht (1992 Verhältnis Erwerbstätige : Einwohner = 38 : 100).
- 6.2 Durch die Unterbringung der Arbeitsstätten wird der angestrebte "innerstädtische" Charakter des Gebiets maßgeblich geprägt. Während der Aufbauphase muß allen Beteiligten bewußt sein (Öffentlichkeitsarbeit), daß hier ein dezidiert gewerblich genutztes Stadtgebiet entsteht, in dem in gleichem Maße gewohnt wird: auch die im Gebiet entstehende Arbeitswelt soll dem Stadtteil seinen Charakter geben.
- 6.3 Besondere Sorgfalt ist der Ansiedlung produzierender Betriebe zu widmen. Diese Betriebe werden - so wie dies nach der Baunutzungsverordnung im Mischgebiet auch zulässig ist - das Wohnen in gewissem Maße "stören".  
Durch
  - entsprechende Auswahl der Branchen und der Betriebsgröße
  - sorgfältige Zuweisung der Standorte
  - und technische Maßnahmen (Abkapselungen)ist zu gewährleisten, daß diese Störungen nicht zu "wesentlichen" Störungen des Wohnens werden.

- 6.4 Neben der produzierenden Arbeit spielen in einer Dienstleistungsgesellschaft private Dienstleistungsbetriebe und öffentliche kulturelle und soziale Einrichtungen als Arbeitsstätten eine dominierende Rolle. Die Verträglichkeit dieser Betriebe mit der Wohnnutzung ist - in der Regel - unproblematisch.  
Bei der Grundstücksvergabe an tertiäre Arbeitsstätten sollen Branchen und Einrichtungen bevorzugt werden, bei denen zu erwarten ist, daß sie zu einer Bereicherung des öffentlichen Lebens in den Quartieren beitragen werden.
- 6.5 Die Stadt als Maßnahmeträger der städtebaulichen Entwicklung hat dafür zu sorgen, daß das Nebeneinander (oder genauer Übereinander) von Wohnen und Arbeiten auch praktisch umgesetzt werden kann. Insbesondere bei der Reprivatisierung der Grundstücke, bei den Verhandlungen mit Alt-Eigentümern über die künftige Nutzung ihrer Grundstücke und bei der Bildung von Bauprojektgemeinschaften ist ein konzeptuelles und zukunftsorientiertes Vorgehen notwendig.
- 6.6 Bei der Auswahl der anzusiedelnden Betriebe ist auf die Möglichkeiten der Kooperation zwischen Betrieben innerhalb des Stadtteils und der Zusammenarbeit mit Instituten der Universitäten und anderer wissenschaftlicher Einrichtungen in der Stadt besonders Rücksicht zu nehmen. Betriebe aus dem Bereich Umweltschutz sollen ebenfalls mit Vorrang berücksichtigt werden.
- 6.7 Bei der angestrebten Nutzungsvielfalt sollen kleine und mittlere Betriebe bis zu einer Geschoßfläche von 400 qm (eingeschossig) und bis zu 550 qm (zweigeschossig) bevorzugt werden; größere Betriebe werden Ausnahmen sein.
- 6.8 Um eine große Vielfalt bei den anzusiedelnden Betrieben zu gewährleisten, sollen aus dem Bestand der früheren Militärgebäude auch einfache Bauten mit niedrigem Restertragswert für die Unterbringung von Arbeitsstätten mit geringerer Ertragserwartung erhalten und zum Erwerb durch Interessierte angeboten werden. Dies hat auch Bedeutung für die angestrebte Ansiedlung von privaten Ateliers, Unterrichts- und Übungsräumen im Bereich der Kunstausübung und des Sports.
- 6.9 Bei der Benutzung der Quartiersstraßen hat der notwendige Waren- und Dienstleistungsverkehr der Betriebe Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr der Anwohner, der Beschäftigten und der Besucher (siehe dazu Abschnitt 14).

6.10 In den Bebauungsplänen für die einzelnen Teilgebiete ist jeweils die angestrebte Mischung aus gewerblich genutzten Flächen und Flächen für andere Nutzungen (Wohnen, Gemeinbedarf) planungsrechtlich abzusichern.

Im Interesse einer größeren Flexibilität bei der Entwicklung von Gewerbebetrieben werden in lagegünstigen Bereichen Baugebiete ausgewiesen, in denen alle Geschosse mit Ausnahme des Dachbereichs für Arbeitsplätze genutzt werden sollen (siehe Planskizzen-Quartiere mit überwiegend gewerblicher Nutzung).

6.11 Durch ein Rückkaufsrecht der Stadt im Falle von Grundstücksveräußerungen können Erweiterungsbedürfnisse von Betrieben leichter als sonst allgemein möglich befriedigt werden.

Quartiere mit überwiegend gewerblicher Nutzung



## 7 Freiraum-Nutzungen

*In einem verdichteten Stadtgebiet kommt der Nutzungsqualität der Freiräume erhöhte Bedeutung zu. Die öffentlichen und die privaten Freiräume ergänzen die Bauquartiere und tragen in besonderer Weise zur Unverwechselbarkeit des Stadtteils bei.*

*Der Nutzung dieser Flächen ist bei der Erarbeitung von Konzepten für die einzelnen Teilbereiche besondere Aufmerksamkeit zu schenken.*

- 7.1 Das Gefüge der Freiräume besteht aus
- dem Netz der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze in den bebauten Gebieten,
  - einem dieses Netz ergänzendes Gefüge aus innerstädtischen Freiräumen und Erholungswegen in die freie Landschaft
  - und den privaten Flächen in den Bauquartieren.
- Die Qualität des Freiraumgefüges hängt wesentlich ab von den räumlichen Zusammenhängen und der gegenseitigen Erreichbarkeit für die Fußgänger.
- 7.2 Das Netz der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze ist so anzulegen, daß es in möglichst vielen Teilen zum Aufenthalt und für die tägliche Bewegung durch alle Gruppen der Bevölkerung genutzt werden kann und daß auf den Straßenflächen attraktive Sondernutzungen (Verkaufsstände, Märkte, Feste) angeboten werden können.
- 7.3 Grundbausteine der innerstädtischen Freiräume bilden großräumige Grünanlagen und Parks, die durch teilweise baumbestandene Wegeverbindungen verknüpft sind. Neben diesen multifunktionalen Freiflächen gibt es Bereiche für die Bedürfnisse einzelner Gruppen (z.B. Kleinkinder, Kinder, Jugendliche, ältere Menschen) und für besondere Bewegungsbedürfnisse (Sport und Spiel), die in den einzelnen Teilgebieten des Planungsbereichs bedarfsbezogen angelegt werden.

Die Freiräume des Entwicklungsbereichs sollen naturnahe Bereiche mit Rückzugsgebieten für Tiere und Pflanzen enthalten, die auch der stadtnahen Naturbeobachtung dienen können.

Bestandteile des Freiraumgefüges (siehe Planskizze):

Parkähnliche Grünanlagen

mit Spielmöglichkeiten:

- (Grünzug entlang der Steinlach)
- (Volkspark)
- Innenhof der Alexanderstraße
- Grün- und Spielbereich Ecke  
Königsberger-/Galgenbergstraße
- Blaulach-Grünzug im Hindenburgareal
- Steinlachgarten
- Grünzug westlich Stadtwerke und west-  
lich Hotel Stadt Tübingen
- Blaulachtal (Wankheimer Tälchen)

Größere Stadtteilplätze:

- (vorhandener Sternplatz)
- Kreisplatz Hechinger Straße
- Platz am Hochhaus
- Platz im Zentrum des Lorettoareals

Naherholungsgebiete:

- Wankheimer Tal
- Galgenberg
- Au

Freizeitgärten:

- Bereich Alexanderstraße

Sport- und Spielanlagen:

- Standorte in den Quartieren
- Außenanlagen aller Schulen
- Au
- (Tilsiter Weg)
- Wankheimer Täle - Bereich ehemaliger  
Schießplatz
- (Abenteuerspielplatz Wennfelder Garten)
- Bereich Französische Schule
- (Aktivspielbereich südlich Galgenberg-  
Kindergarten)
- Spielplatz südöstlich der Motorsport-  
schule
- Spielwiese westlich der Französischen  
Schule
- Spielwiese westlicher Galgenberghang
- Aktivspielplatz an der oberen Galgen-  
bergstraße

(In Klammern gesetzte Standorte liegen außerhalb des Städte-  
baulichen Entwicklungsbereichs.)

- 7.4 Die privaten Freiflächen liegen überwiegend in den Höfen der Bauquartiere; zu den gemeinschaftlich genutzten Flächen gehören schmale Wege zu den Freiflächen, Sitzecken und Kleinkinderspielflächen; die übrigen privaten Flächen sollen vorrangig als Gärten zur Verpachtung an private Interessenten aus den Bauquartieren vorgesehen werden.
- 7.5 Soweit dies die spätere Neuordnung nicht behindert, sollen im Loreto- und Hindenburgbereich Teilmaßnahmen der Grünordnung schon vor Inangriffnahme der einzelnen Entwicklungsphasen verwirklicht werden.

### III Aspekte der Stadtkultur

#### 8 Kulturelle Ausstattung

*Stadtkultur entsteht am wenigsten durch die Errichtung von spektakulären Kulturstätten; Stadtkultur hat immer zuerst etwas mit der Bevölkerung eines Stadtteils zu tun.*

*Voraussetzungen für das Entstehen von Stadtkultur ist das Vorhandensein von öffentlichem Begegnungsraum, von Arbeitsplätzen, die nicht nur Jobs bieten, sondern sich dem Stadtteil zugehörig fühlen und von Räumlichkeiten, in denen sich eine bürgerschaftliche Kultur entfalten kann.*

- 8.1 Beim Aufbau der Nutzungsstruktur ist darauf zu achten, daß sich im Zusammenhang mit gewerblichen Einrichtungen kulturelle Anziehungspunkte entwickeln können.  
Als Beispiele können genannt werden:
  - Werkstätten im kulturellen Bereich, private Unterrichtsräume (Musik, Tanz, Sprachen, Sport)
  - Kantinen, Ausstellungen in Betrieben, private Kinderbetreuung
  - Galerien, Ateliers
  - Gaststätten mit Nebenzimmern
  - Leihbüchereien, Kinos, Musikkneipen
- 8.2 Für den Bau von Einrichtungen für Vereine, kulturelle Gruppierungen und Kirchengemeinden müssen geeignete Flächen angeboten werden. Dabei sind die Bedürfnisse von kulturellen Minderheiten zu beachten.
- 8.3 Beim Aufbau der kommunalen Infrastruktur ist ein Zusammenwirken mit bürgerschaftlichen Initiativen, Gruppen und Vereinen - etwa in einem "Stadtteil-Forum" - anzustreben. Nur so ist es möglich, Gebäude und Freiflächen intensiv zu nutzen und zu kostengünstigen Lösungen zu gelangen.
- 8.4 Die kommunale Infrastruktur soll die kulturelle Identität des Stadtteils verstärken; deshalb sind Einrichtungen erwünscht, die einerseits das Besondere der Südstadt herausarbeiten (z.B. die Orientierung an der Arbeitswelt Südstadt) und andererseits auch gerade dadurch für die gesamte Stadt von Interesse werden.

8.5 Die Versorgung der Südstadt mit Grundschulangeboten erfolgt quartiersnah an folgenden Standorten:

- Hügelschule (2zügige Grundschule),
- Französische Schule (3zügige Grundschule),
- Hindenburgareal (1zügige Grundschule),
- 2zügige Grundschule an einem neuen, noch festzulegenden Standort für die auszulagernde Mörke-Grundschule,
- Ludwig-Krapf-Schule (1zügige Grundschule).

Die Hauptschule soll am bisherigen Standort (Mörkeschule) mit drei Zügen weiterentwickelt werden. Im Schulzentrum Feuerhäggle sind auch die übrigen weiterführenden Schulen vorhanden. Im Hindenburgareal wird für die längerfristige Entwicklung neben der vorgesehenen Grundschule ein geeigneter Standort für eine 2-3zügige Sekundarschule reserviert.

Über die rein quantitative Versorgung hinaus spielt das besondere Profil der Schulen als Stadtteilschulen eine wichtige Rolle.

Schwerpunkte sind:

Französische Schule: Die Französische Schule wird als Modell Schule und Stadtteil zu einem vielfältigen Lern- und Erfahrungsraum verbinden und neu beleben.

Sie wird durch innere Schulreform die unterschiedlichen Lebenserfahrungen der Kinder nutzen und ihren besonderen Lernbedürfnissen Rechnung tragen. Die Kooperation mit schulbegleitenden Maßnahmen und anderen Stadtteileinrichtungen soll für alle Kinder das Angebot einer vollen Halbtagschule bieten, für einige Kinder auch die Möglichkeit einer Mittagsmahlzeit und anschließender gemeinsamer Freizeit.

Sekundarstufenschule Mörkeschule: Durch die besondere Zusammenarbeit zwischen Hauptschule, Förderschule und berufsbildenden Schulen im Feuerhäggle soll die Mörkeschule einen soliden vorbereiteten, besseren Zugang zum gesellschaftlichen Alltag und zum Beschäftigungssystem mit dem Schwerpunkt im unteren und mittleren Qualifikationsbereich anbieten.

Die Stadtteilschulen sollen gleichzeitig für gemeinwesenorientierte Aktivitäten geöffnet sein.

Grundlagen für die Schulplanung liegen in dem Fachgutachten "Kinder und Jugendliche in Tübingen" (IRIS, 1992) vor; die Schulplanung wird als besonderes Projekt weiterbearbeitet.

- 8.6 Es ist zu prüfen, inwieweit der Standort der Volkshochschule auf dem Areal der früheren Lorettokaserne ausgebaut werden soll. Durch die Einbeziehung des Jugendkunstbereiches kann dieses Projekt Anschluß an die Arbeitswelt in dem neuen Stadtteil bekommen.
- 8.7 Zur weiteren Ergänzung der kulturellen Infrastruktur im Entwicklungsbereich wird vorgeschlagen, aus der im Zentrum des Areals vorhandenen Turnhalle und der benachbarten früheren "Panzerhalle" eine Einrichtung für sportliche und kulturelle Zwecke des Stadtteils aufzubauen, das seinen besonderen Charakter auch aus der Baustruktur der vorhandenen Zweckbauten bezieht.
- 8.8 Für den Aufbau größerer Sport- und Spielgelegenheiten und den Bedarf des Schulsports bieten sich in erster Linie die beiden verhältnismäßig gut erhaltenen ehemaligen Garnisonssporthallen (Loretto- und Hindenburgareal) und das Gelände nördlich der Reutlinger Straße an. Bei der Gestaltung der Einrichtung wird eine enge Zusammenarbeit mit Vereinen, freien Gruppen und dem Institut für Sportwissenschaft der Universität Tübingen angestrebt.

Dieses Angebot muß durch Freiflächen in der verdichteten Stadtstruktur und in den angrenzenden landschaftlichen Freiräumen ergänzt werden. Auf diesen Freiflächen sollen Sport- und Spielgelegenheiten unterschiedlicher Art und Größe in unmittelbarer Nähe von Wohnungen, Schulen und Arbeitsplätzen angeboten werden. Dabei ist im Rahmen der angestrebten Nutzungsmischung auf die Verträglichkeit mit der Nachbarschaft zu achten (s. auch Abschnitt 7).

Im Bereich der Reutlinger Straße sind die Möglichkeiten für die Ausweisung eines Hallen- oder Freibadstandortes zu überprüfen.

- 8.9 Es ist zu prüfen, ob im östlichen Teil des Entwicklungsgebietes Open-air-Gelände für kleinere und größere kulturelle Aktivitäten räumlich so unterzubringen sind, daß ihre Verträglichkeit mit der beabsichtigten Stadtstruktur gewahrt bleibt.
- 8.10 Ein großer Teil der kulturellen Ausstattung soll innerhalb der Blockrandbebauung der Stadtquartiere untergebracht werden. Die Standorte sind im einzelnen in den Bebauungsplänen festzulegen.
- 8.11 Aus den Anlagen 2 und 3 kann entnommen werden, welche Gebäude aus dem ehemaligen Garnisonsbestand für kulturelle Zwecke vorgesehen sind und welche weiteren Einrichtungen im Neubaubereich angestrebt werden.

## 9 Kinder in der Stadt

*Heute wird vermehrt für eine "kinderfreundliche" Stadt geworben. Das Problem ist aber nicht allein, daß auf die Bedürfnisse von Kindern (oder etwa von Frauen, von Alleinerziehenden usw.) nicht genügend Rücksicht genommen wird, sondern daß vor allem der derzeit übliche Städtebau das Zusammenleben der verschiedenen Gruppen weitgehend verhindert.*

- 9.1 Die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Straßenraums ist so auszubilden, daß sie für Kinder ein abwechslungsreiches Betätigungsfeld bietet, auf dem sie spielen, sich treffen, alltägliche Erfahrungen machen können.  
Die Dichte des innerstädtischen Stadtquartiers trägt dazu bei, daß im Straßenraum Kinder immer Spielkameraden finden. Die Vielfalt der gewerblichen Nutzungen erweitert die Erfahrungsmöglichkeiten außerhalb des häuslichen Wohn- und Kinderzimmers.
- 9.2 Die Orientierung von Wohnungen und Arbeitsstätten auf die Straße trägt dazu bei, daß Kinder sich auf der Straße weitgehend ungefährdet aufhalten können.
- 9.3 Innerhalb des Stadtquartiers sollen für Kinder verschiedener Altersstufen, für Kinder verschiedener Neigungen und Fähigkeiten, für Mädchen wie für Jungen vielfältige Möglichkeiten vorhanden sein, sich zu treffen, sich zurückzuziehen, eigene Bezugsfelder und eigene Räume zu finden.  
Dazu ist einerseits nötig, Bereiche mit bestimmten Qualitäten im Anschluß an den der Allgemeinheit zugänglichen Straßenraum anzubieten (Spielecken, Westentaschenparks) und andererseits "Baulücken" in der Stadtstruktur offenzulassen, in denen Kinder sich selbst einrichten können; Standorte sind in den Bebauungsplänen auszuweisen.
- 9.4 Stadtkultur wird auch durch Kinder geprägt. Kinder haben ihren eigenen Anteil an der Stadtkultur. Schülerhorte, Jugendräume, Mädchentreffs, Spiel- und Sportgelegenheiten für die Kinder sollen im Stadtgefüge so angelegt sein, daß sie die unterschiedlichen sozialen Gruppen und Generationen sowie die einzelnen Lebensbereiche (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Bildung) eher zusammenführen als trennen.

## 10 Zugewanderte und ihre Stadt

*Die europäischen Städte sind in den letzten Jahren durch die Zuwanderung von Fremden vor neue Aufgaben gestellt worden. Mit der verstärkten innereuropäischen und weltweiten Migration ist auch in Zukunft zu rechnen. Es geht deshalb darum, für Gruppen mit anderem kulturellem und religiösem Hintergrund die Voraussetzungen zu schaffen, daß sie gleichberechtigt zur Stadtgesellschaft dazugehören und daß die Stadtgesellschaft ihre Lebensvorstellungen toleriert und respektiert. Die Stadt als räumliches und soziales Organisationsmodell bietet dazu gute Voraussetzungen; diese Voraussetzungen sollen wieder nutzbar gemacht werden - gerade in einer Zeit, in der die integrativen Qualitäten des "Städtischen" mehr und mehr verschwinden, bedarf dies besonderer Anstrengungen.*

- 10.1 Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums ist auf die Bedürfnisse einer Gesellschaft, in der sich verschiedene Kulturen begegnen, einzugehen.
- 10.2 Die kulturellen, schulischen und sportlichen Einrichtungen der Kommune sollen ganz ausdrücklich auch ein Angebot für die in der Stadt wohnhaften Zugewanderten sein. Daneben sollen ausländische Gruppen, Vereine und Gemeinschaften auch die Möglichkeit bekommen, für ihr kulturelles Leben eigene Räume einzurichten.
- 10.3 Die Verpflichtung der öffentlichen Hand, Wohnraum für Asylbewerber, Aussiedler, Flüchtlinge vor Bürgerkrieg und Hunger zu schaffen, soll in der Weise eingelöst werden, daß innerhalb der gesamten Stadt (einschließlich der Stadtteile) dezentral Gruppen in der Regel nicht mehr als 70 Personen an Standorten angesiedelt werden, die eine bewohnte Nachbarschaft und eine nahegelegene Infrastruktur aufweisen. Innerhalb des Entwicklungsgebiets sind dafür geeignete Plätze vorzusehen.
- 10.4 Die heute vorhandenen Sammelunterkünfte im Loretto- und Hindenburgareal sind innerhalb von etwa 4 - 5 Jahren aufzulösen.

## 11 Soziale Infrastruktur

*Die Veränderungen in der gesellschaftlichen Struktur (Auflösung der Großfamilie, Erwerbstätigkeit vieler Frauen, Familien mit nur einem Elternteil) und der Verlust der städtischen Öffentlichkeit haben dazu geführt, daß die öffentliche Hand verstärkt Betreuungs- und Versorgungsleistungen für Kinder, Jugendliche, Behinderte und Pflegebedürftige anbieten muß. Zudem haben Problemfamilien und zugewanderte Bevölkerungsgruppen einen erhöhten Bedarf an Beratung und Sozialarbeit.*

*Die geplanten "innerstädtischen" Stadtviertel mit ihrer Mischung aus Wohnen und Arbeiten, mit ihrer Mischung aus verschiedensten Bevölkerungsgruppen sollen die Möglichkeiten zu gegenseitiger Hilfe verbessern und die Chance erhöhen, daß Teilbereiche des sozialen Netzes durch die Bevölkerung im Quartier selbst organisiert und getragen werden.*

*Die heute in der Südstadt vorhandene Bevölkerungsstruktur mit einem hohen Anteil an Zuwanderern, die erst im Zuge der geplanten Entwicklung ausgeglichen werden kann, erfordert in der Anfangsphase des Projekts besondere Anstrengungen im Bereich der Sozial- und Gemeinwesenarbeit.*

11.1 Durch die Vielfalt der Wohnformen und die verdichtete Blockbebauung leben unterschiedliche soziale Gruppen und Generationen eng zusammen. Die Straßenräume, gemeinschaftlich genutzte Hofbereiche und stadtteilbezogene Räume bieten vielfältige Begegnungsmöglichkeiten. Dadurch können persönliche Kontakte und "soziale Netze" entstehen, die einfache Hilfeleistungen (gelegentliche Kinderbetreuung, Hilfen beim Einkaufen, Unterstützung bei Spaziergängen) bieten können.

Auch gewerbliche Nutzungen, die sich zur Straße öffnen, können zur Selbsthilfe und zur Vermehrung der Hilfsbereitschaft beitragen.

11.2 Soziale Hilfen und Betreuung sollen zuerst in der Form von privaten Initiativen, von Aktivitäten bürgerschaftlicher Vereine, sozialer Verbände und karitativer Institutionen geleistet werden.

Städtebaulich sind diese sozialen Dienste durch die Ausweisung geeigneter Grundstücke und Nutzflächen und durch die Bereitstellung von Räumen, die mitbenutzt werden können, zu unterstützen.

11.3 Für die Unterstützung des Alltags von Alleinstehenden, Alleinerziehenden und Familien soll durch öffentliche Einrichtungen eine Grundversorgung im Bereich Erziehung und Bildung sowie im pflegerischen Bereich gewährleistet werden.

- 11.4 Zur sozialen Infrastruktur im Stadtteil gehören insbesondere
- Einrichtungen zur Kinderbetreuung im Kleinkindalter, im Kindergarten- und im Grundschulalter
  - Einrichtungen für Jugendliche
  - Einrichtungen für Ältere, Kranke und Behinderte, betreutes Wohnen, ambulante Hilfen, Tages- und Kurzzeitpflegeplätze, sowie gegebenenfalls weitere quartierbezogene Einrichtungen für Pflegebedürftige
  - Projekte und Maßnahmen der Sozialarbeit mit gefährdeten Gruppen
  - Anlaufstellen, Gemeinschaftsbüros für Selbsthilfegruppen (u.a. Beratungsstellen)
  - Räume für bürgerschaftliche Aktivitäten
  - Einrichtungen, die das Sicherheitsgefühl im Quartier stärken (Polizeiposten, Poststelle, Telefone mit Alarmeinrichtungen).

Bei allen Einrichtungen ist eine flexible, vielfältige Nutzung anzustreben, die eine Begegnung zwischen unterschiedlichen sozialen Gruppen und Generationen ermöglicht.

Zum Bedarf im einzelnen wird auf die Darstellungen in den entsprechenden Fachgutachten (Kinder- und Jugendkonzept/Altenkonzept) hingewiesen.

11.5 Die soziale Infrastruktur kann und soll im wesentlichen innerhalb der im Städtebaulichen Entwurf dargestellten Blockrandbebauung untergebracht werden. Diese Infrastruktur ist Zug um Zug der jeweiligen Zunahme der Bebauung anzupassen, die erforderlichen Standorte sind in den Bebauungsplänen festzulegen.

Aus den Anlagen 2 und 3 kann entnommen werden, welche Gebäude aus dem ehemaligen Garnisons-Gebäudebestand für soziale Zwecke vorgesehen sind und welche weiteren Einrichtungen im Neubaubereich angestrebt werden.



## IV Umgang mit Verkehrsflächen

### 12 Vorrang für Fußgänger

*Ziel der Planung ist, das neue Stadtgebiet so anzulegen, daß möglichst viele tägliche Wege zu Fuß erledigt werden können. Ein gemischt genutztes Stadtgebiet mit hoher Verdichtung ist auch eine "Stadt der kurzen Wege". Fußgänger im Straßenraum bilden das Publikum, das den städtischen Stadtraum zum öffentlichen Raum macht.*

- 12.1 Die Straßen im Entwicklungsgebiet sind so anzulegen, daß sie ein interessantes, anregendes räumliches Erlebnis für die Fußgänger bieten. Die einzelnen Straßenabschnitte müssen eine jeweils eigene Identität besitzen, so daß eine leichte Orientierung möglich ist. Wichtig ist die Platzierung von Erkennungszeichen (landmarks) im Straßenraum (ein besonderes Gebäude, ein großer Baum, ein einprägsames Straßenbild usw.).
- 12.2 Das Straßennetz ist so anzulegen, daß die Fußgänger ihr Ziel fast immer auf mehreren sicheren Wegen erreichen können (dichtes Straßennetz, abkürzende Gassen, gute Beleuchtung zur Nachtzeit).
- 12.3 Bushaltestellen und Parkieranlagen sollen so platziert werden, daß die Verkehrsteilnehmer auf dem Weg zur Wohnung oder zum Arbeitsplatz veranlaßt sind, als Fußgänger das Quartier zu erleben.
- 12.4 Fußgänger haben grundsätzlich bei der Planung Vorrang vor allen anderen "Verkehrsarten". Das Zu-Fuß-Gehen ist diejenige Verkehrsart, die einem viel größeren Anteil der Bevölkerung zu Gebote steht als jede andere Verkehrsart (Kinder, ältere Menschen, Blinde, usw.).
- 12.5 Auf die Benutzbarkeit der Straßen (einschließlich verkehrsberuhigte Bereiche) für Kinderwagen, Rollstühle, Gehbehinderte, Blinde u.ä. ist besonders zu achten. Auch in den verkehrsberuhigten Bereichen sollen Fußwege (durch bauliche Mittel wie Pfosten, Bäume oder Grünflächen von der gemischt genutzten Straße getrennt) vorgesehen werden.

## 13 Radfahren - ÖPNV Bus und Bahn, Taxifahren

*Wegen ihrer topographischen Eigenschaften bietet sich die Südstadt besonders für die Benutzung des Fahrrads als eines äußerst kostengünstigen, flächensparenden und schnellen Verkehrsmittels an. Daneben haben Bus, Bahn und Taxen als öffentliche Personenverkehrsmittel, die den knappen Verkehrsraum rationell nutzen, bei der Stadtentwicklung Vorrang.*

- 13.1 Für das Radfahren soll ein zusammenhängendes Straßennetz überwiegend aus verkehrsberuhigten Bereichen und aus den als Tempo-30-Zonen angeordneten Sammelstraßen zur Verfügung stehen. Die einzelnen Teilbereiche sollen möglichst gut an das übergeordnete Radwegenetz angebunden werden, das insbesondere in den Verbindungen zur Innenstadt zu verbessern ist. Im Entwicklungsbereich sind vor allem die Überquerungsmöglichkeiten über die B27 und B28, die Innenstadtverbindung Galgenbergkreuzung/Paulinenstraße/Ulrichstraße sowie die Querverbindung Hindenburgareal/Galgenbergkreuzung/Lorettoareal/Steinlach zu verbessern.
- 13.2 Für Fahrräder sollen überdachte Abstellmöglichkeiten angeboten werden.
- 13.3 Das Bus-Liniennetz ist im Zusammenhang mit der Entwicklung im Planbereich bedarfsgerecht zu ergänzen. Vorgesehen ist, die bestehende Linie 4 in das Hindenburgareal hineinzuleiten und die bestehende Linie 8 über Stuttgarter Straße und Hechinger Straße zu führen. Zusätzlich wird eine Schnell-Buslinie Hindenburgareal - Stadtzentrum - Morgenstelle angestrebt. Durch die beabsichtigte Verdichtung der Wohn- und Arbeitsstätten und durch die vorgesehene relative und absolute Verringerung des Autofahrens bietet sich die Möglichkeit, einen attraktiven ÖPNV mit kurzer Haltestellenfolge und dichter Taktfolge aufzubauen.
- 13.4 Dadurch, daß entsprechend dem Städtebaulichen Rahmenplan das Autofahren im wesentlichen auf die Sammelstraßen verwiesen wird, werden die Verkehrsbelästigungen, denen Fußgänger, Radfahrende und Menschen, die zur Bushaltestelle gehen, heute üblicherweise ausgesetzt sind, erheblich reduziert.
- 13.5 Es ist zu prüfen, ob das ÖPNV-Angebot der Südstadt durch stärkere Einbeziehung der Schiene (z.B. neue Haltestellen beim Güterbahnhof und bei den Mühlbachäckern) verbessert werden kann.

Planung Buslinien und Parkhausstandorte





## 14 Parkierungskonzept - Miet-Auto-Organisation

*Der Vorrang für den Fußgänger im Stadtquartier kann nur durchgesetzt werden, wenn nicht nur die Zahl der Autofahrten, sondern auch die Zahl der Autos, die in der Stadt gefahren und abgestellt werden, gegenüber den derzeitigen Entwicklungstrends drastisch reduziert werden.*

*Diese Reduzierung ist auch schon deshalb erforderlich, weil die nach der Landesbauordnung "erforderlichen" Stellplätze (nachzuweisen wären mindestens 4000 private Stellplätze) weder räumlich noch finanziell im Entwicklungsgebiet herstellbar sind.*

14.1 Innerhalb der Baugebiete wird die Herstellung von Stellplätzen und Garagen in Anwendung von § 12,6 BauNVO ausgeschlossen. Möglichkeiten zum Parken von Fahrzeugen werden ausschließlich in Parkierungsbauwerken auf besonders ausgewiesenen städtischen Flächen in günstiger Lage zu den Sammelstraßen angeboten. Ausnahmen sind vorgesehen für einen Teil der für Arbeitsplätze erforderlichen Stellplätze (Betriebsfahrzeuge).

Die Parkieranlagen sollen von keinem Punkt der Baugebiete weiter entfernt sein als 300 m.

14.2 Auf den Straßen in den Quartieren wird nur das Halten zum Be- und Entladen erlaubt; Ausnahmen betreffen Kommunal- und Rettungsfahrzeuge (Abfallsammelfahrzeuge, Feuerwehr u.ä.) sowie Parkplätze für Körperbehinderte und Taxen.

14.3 Die nach § 39 LBO bestehende Pflicht der Bauinvestoren zur Schaffung von Stellplätzen für den entstehenden Zu- und Abfahrverkehr kann nach Wahl wie folgt erfüllt werden:

- a) durch Herstellung der Stellplätze auf eigenen Grundstücken, sofern die Bebauungspläne dies zulassen (siehe 14.1) oder
- b) durch Bezahlung von Ablösungsbeträgen für Stellplätze (LBO § 39.5), die von der Stadt zum Bau von allgemein benutzbaren Parkieranlagen verwendet werden oder
- c) durch Bezahlung von reduzierten Ablösungsbeträgen (z.B. 1/5 des regulären Betrags) wenn und solange die Stellplatzpflichtigen (z.B. durch Beteiligung an einem Mietauto-Projekt siehe Ziff. 14.5) nachweisen, daß bei ihrer baulichen Anlage nur ein erheblich reduzierter Zu- und Abfahrverkehr entsteht.

14.4 Die Stadt beabsichtigt, ein Mietauto-Projekt zu initiieren, das seinen Mitgliedern beispielsweise zu kostendeckenden (aber nicht gewinnorientierten) Preisen Fahrzeuge zur Benutzung nach einem Stunden-tarif anbietet (außerdem nach besonderen Tarifen Fahrzeuge für größere Fahrten außerhalb der Stadt); der Mitgliedsbeitrag könnte zusätzlich den Erwerb einer Zeitkarte für den ÖPNV decken. Die Mitglieder der Organisation verpflichten sich, auf das Halten eigener Kraftfahrzeuge zu verzichten. Die für die Mietauto-Organisation erforderlichen Stellplätze werden - aus Ablösungsbeträgen finanziert - von der Stadt zur Verfügung gestellt.

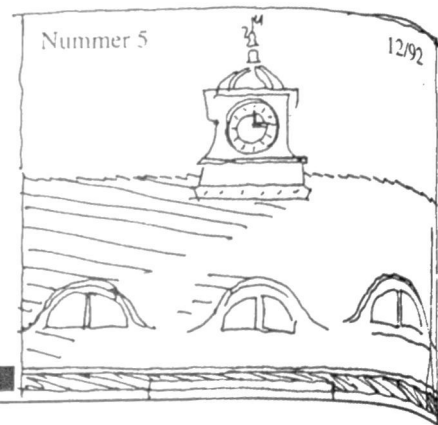
Bei Arbeitsstätten kann ebenfalls ein reduzierter Ablösebetrag festgesetzt werden, wenn und solange die Arbeitsstätte geeignete Mittel einsetzt (z.B. Job-Tickets, Mitgliedschaften bei der Mietauto-Organisation, Betriebsfahrräder), die zu einem erheblich verringerten Zu- und Abfahrverkehr führen.

14.5 Im Umfeld des Entwicklungsbereichs ist eine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten in der nächsten vorgesehenen Stufe des Parkraumbewirtschaftungsprogramms einzuführen.



# Südstadt

BERICHTE · INFORMATIONEN · MEINUNGEN



## Schafft Verdichtung Lebensqual(ität)?

Alle für Qualität - Qualität für alle

Verdichtung - ein Begriff von Städteplanern, wenn sie über eine Bebauung sprechen, die anders aussehen soll als eine idyllische, flächenraubende Vorgartensiedlung. Doch was löst dieses Wort bei denen aus, die nicht vom Fach sind. Schon allein beim Hören oder Aussprechen bleibt uns fast der Atem weg. Verdichtung, das hört sich eng an. Kein Platz mehr, alles wird verbaut. Und schon tauchen die Bilder auf, die wir in anderen Städten oft genug gesehen haben und die zu Recht Unbehagen auslösen: Hohe, eintönige Wohnblocks, deren Fassaden sich höchstens noch farblich unterscheiden. Dazu Stellplätze, umrahmt mit pflegeleichtem Dauergrün und nicht zuletzt: langweilige Spielplätze, die von Kindern nach Möglichkeit gemieden werden.

Diese Art von Verdichtung ist kein Thema für die Südstadt. Gleichmäßig verteilt sollen drei- bis fünfgeschossige Neubauten entstehen. Die einzelnen Häuser werden sich deutlich voneinander unterscheiden, denn jedes Haus wird von unterschiedlichen Architekten und Investoren geplant und gebaut. Diese Bebauung ist in der Südstadt eigentlich nichts Neues: in der Christoph- und Ulrichstraße sind uns vergleichbare Bauungsstrukturen vertraut geworden.

Fällt der Begriff Dichte in anderen Zusammenhängen, kann man ihm durchaus etwas Positives abgewinnen: Kinderdichte, ein dichtes Netz im öffentlichen Personennahverkehr oder eine dichte soziale und kulturelle Infrastruktur - diese Dichten lassen sich nur erreichen, wenn auch baulich verdichtet wird. Es

geht nicht allein darum, für soviel Menschen wie möglich Wohn- und Arbeitsräume zu schaffen. Strukturen sind anzubieten, aus denen sich gesellschaftliches Leben entwickeln kann, soziale Beziehungen, nicht im Sinne der "guten alten Zeit", sondern die für die Herausforderungen von heute und morgen Hilfestellungen geben.

### Weniger ist oft mehr

Natürlich verringern Neubauten das bisherige Freiraumangebot. Entscheidend ist aber nicht die Menge der freien Flächen im Quartier, sondern die Qualität der Gesamtkonzeption, das heißt

Fortsetzung Seite 2



Blick ins Lorettoareal  
von Ost nach West

## V Verfahrensaspekte

### 15 Bauen im Stadtquartier - kostensparende und umweltverträgliche Verfahren

*Die für den Städtebaulichen Entwicklungsbereich vorgesehene Baustruktur - geschlossene Blockrandbebauung mit 3 bis 5 Geschossen - bietet günstige Voraussetzungen für kostengünstiges und umweltverträgliches Bauen. Die gegebenen Möglichkeiten sollen möglichst umfassend genutzt werden.*

- 15.1 Bei dem Bau von Stadthäusern in geschlossener Bauweise soll die Möglichkeit zum Einsatz von Fertigteilen und zur Herstellung von Gebäudegruppen in einer Baustelle genutzt werden. Bei der Errichtung von Rohbauten in Gebäudegruppen ist darauf zu achten, daß der anschließende Ausbau individuell - auch unter Einsatz von Eigenleistungen - hergestellt werden kann.
- 15.2 Die vorgesehenen Gebäudetypen haben eine geringe Oberfläche - eine günstige Voraussetzung für die Erzielung eines geringen Energiebedarfs. In den BPlänen sind Baukörper mit der Tendenz zur Minimierung der Oberfläche (kleiner Formfaktor) festzulegen.
- Im Interesse der Kosteneinsparung sind für die Gebäude im weiteren Verfahren durch den Gemeinderat Energiekennzahlen nutzungsbezogen festzulegen.
- 15.3 Die Fassaden der Stadthäuser können je nach ihrer Lage zu den Himmelsrichtungen mit wintergartenartigen Loggien ausgestattet und berankt werden. Um eine aus klimatischen Gründen unerwünschte Aufheizung der Freiräume zu vermeiden, sollen, wenn möglich (insbesondere im Bereich Hechinger Straße), Fassaden und Dächer begrünt werden.
- 15.4 Im Bereich der Wasserversorgung und der Kanalisation werden in noch festzulegenden Arealen umweltschonende Techniken (getrennte Rohrleitungssysteme für Brauch- und Nutzwasser, Bau von Zisternen, Zuführung von Toilettenabwässern zu einer Biogasanlage) erprobt. Standorte für Gemeinschaftskompostierungsplätze und Zisternen sind in den Bebauungsplänen vorzusehen.

- 15.5 Der gesamte Entwicklungsbereich wird durch ein Fernwärmesystem versorgt, das aus Blockheizkraftwerken beheizt wird. Durch entsprechend ausgelegte Heizflächen in den Gebäuden wird eine optimale Wärmeausnutzung gewährleistet. Bei den Blockheizkraftwerken werden Möglichkeiten zur späteren Nutzung regenerativer Energieträger offengehalten.  
Individuelle Anlagen für die Nutzung regenerativer Energien (Solaranlagen, Photovoltaik, Wärmegewinnung aus Abwasser u.ä.) sind zulässig; sie sind dort erwünscht, wo ein Anschluß an das Fernwärmesystem nicht möglich ist.  
(Die Verwendung von Flüssiggas für Kochen und Werkstatt ist zulässig).
- 15.6 Bei der Befestigung von Verkehrsflächen ist, soweit dies mit den verkehrlichen Belangen vereinbar ist, eine hohe Wasserdurchlässigkeit anzustreben.
- 15.7 Die Beleuchtung der öffentlichen Straßen erfolgt mit Energiesparsystemen und Beleuchtungskörpern mit geringen Streuverlusten.
- 15.8 Private Flächen in den Innenhöfen der Baublöcke können in unterschiedlichsten Mischungen und Formen gemeinschaftlich und privatparzelliert genutzt werden; das Nähere regeln die Bebauungspläne.
- 15.9 Experimente in alternativen Wohnformen mit kostensparenden und umweltverträglichen Zielrichtungen sind zu unterstützen, soweit sie im Flächenverbrauch dem allgemeinen Ziel des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden entsprechen. In Bebauungsplänen werden besondere Gebiete für einfachen und behelfsmäßigen Wohnungsbau ausgewiesen.
- 15.10 Parkieranlagen sollen grundsätzlich in Kompaktbauweise erstellt werden (geringer Flächenverbrauch, hohe Ausnutzung des umbauten Raums, erhöhte Sicherheit für Frauen).

## 16 Bauabschnitte

*Der Entwicklungsbereich kann nur in Abschnitten ausgebaut werden. Mögliche Bauabschnitte sind im städtebaulichen Entwurf dargestellt.*

*Anzustreben ist, daß die einzelnen Bauabschnitte in sich stimmige Ausbaustufen darstellen, bei denen bereits möglichst viele der im Rahmenplan formulierten Ziele erreicht werden.*

- 16.1 Bei der Festlegung von Ausbauabschnitten ist darauf zu achten, daß möglichst frühzeitig ein Zusammenwachsen der Stadtteile nördlich und südlich der Stuttgarter Straße stattfinden kann.
- 16.2 Beim stufenweisen Ausbau soll möglichst rasch die Situation entlang der in der Stuttgarter Straße und in der südlichen Hechinger Straße geführten B 27 verbessert werden
  - durch verbesserte Überquerungsmöglichkeiten (ebenerdige, fußgängerfreundliche und signalgesteuerte Übergänge im Abstand von ca. 300 m; hierzu wird ein besonderes Gutachten vorgelegt),
  - durch Ergänzung der Bepflanzung (Bäume).
- 16.3 Auf die Planung einer neuen Trasse für die B 27 (Schindhau-Basis-tunnel) muß die Stadt gezielten Einfluß nehmen; die dafür in Betracht kommenden Alternativen müssen dargestellt und öffentlich erörtert werden.  
Nach der Verlegung der B27 ist für die Stuttgarter- und Hechinger Straße der Bundesstraßen-Status im innerstädtischen Bereich aufzuheben.
- 16.4 Die Zukunftsabsichten der privaten Eigentümer im Entwicklungsgebiet sollen möglichst frühzeitig abgeklärt werden, damit diese Absichten in das Stufenkonzept eingepaßt werden können.
- 16.5 Für die einzelnen Bauabschnitte sind quantitative Prognosen (Einwohnerzahlen, Arbeitsplatzzahlen, Stärke der Kinder- und Schülerjahrgänge) zu erarbeiten. Die Bauabschnitte sollen, einschließlich der öffentlichen Infrastruktur, in sich abgeschlossen verwirklicht werden.

## 17 Beteiligung von "Investoren" - Reprivatisierung

*Ziel der Entwicklungsmaßnahme ist, die Baugrundstücke im Plangebiet, soweit sie die Stadt nicht im öffentlichen Interesse selbst behalten muß, entsprechend den Zwecken der beabsichtigten Nutzung, sei es zu Wohnzwecken, sei es zur Errichtung von Arbeitsstätten, zu veräußern.*

- 17.1 Im Entwicklungsgebiet soll die Gemeinde grundsätzlich alle Grundstücke - und zwar zu dem Wert, den sie vor Bekanntwerden der Entwicklungsabsicht besessen haben - erwerben. Dies ist nicht nur deshalb erforderlich, weil die Gemeinde so die Wertsteigerung, die im Zuge der Entwicklung bei den Grundstücken entsteht, für die Finanzierung der Erschließung und der erforderlichen kommunalen Infrastruktur nutzen kann, sondern auch deshalb, weil die Gemeinde auf diese Weise die künftigen Baugrundstücke denjenigen Bauinteressenten zur Verfügung stellen kann, die bereit und imstande sind, die Flächen unverzüglich entsprechend den Absichten der Stadt zu bebauen und zu nutzen.
- 17.2 Auf den Erwerb der Grundstücke zu Beginn der Maßnahme kann dort verzichtet werden, wo die früheren Eigentümer bereit und imstande sind, die Grundstücke entsprechend den Zielen der Stadtentwicklung zu nutzen und sich bereit erklären, die entstehenden Wertsteigerungen an den Grundstücken der Stadt zur Verfügung zu stellen (Ablösungsvertrag).
- 17.3 Die zu reprivatisierenden Grundstücke sollen vorrangig veräußert werden
- an Personen, die in Tübingen wohnhaft sind und die zu schaffende Wohnung selbst beziehen wollen - dabei werden Haushalte mit Kindern und Personen, die eine freiwerdende Wohnung zur Belegung durch Mieter mit Wohnberechtigungsschein zur Verfügung stellen, besonders berücksichtigt,
  - an Personen, die in Tübingen eine Arbeit haben, aber bisher nach Tübingen einpendeln,
  - an Personen oder Betriebe, die bereit sind, auf den zu bebauenden Flächen Arbeitsplätze entsprechend den Festsetzungen der Bebauungspläne zu schaffen,
  - an Personen oder Gesellschaften, die bereit sind, preisgünstigen Mietwohnraum zu schaffen (z.B. Sozialwohnungen, Werkswohnungen, Studentenwohnraum).

Die Veräußerung von Baugrundstücken an sonstige Bauträgergesellschaften kommt mit Vorrang dann in Betracht, wenn diese bereff sind, bei der Veräußerung/Vermietung von Wohn- und Gewerbeflächen den oben genannten Personenkreis zu berücksichtigen.

- 17.4 Für den Weiterverkauf der Grundstücke wird vertraglich festgelegt, daß diese zunächst der Stadt zum Rückkauf angeboten werden müssen, wobei durch die Stadt der vom Gutachterausschuß festzulegende Gebäudewert und der um die allgemeine Wertsteigerung erhöhte ursprüngliche Verkaufspreis des Grundstücks zu zahlen ist. Ausnahmen für den erstmaligen Verkauf von Eigentumswohnungen sind vom Gemeinderat noch festzulegen.
- 17.5 In die Kaufverträge sollen außerdem Bindungen bezüglich des Anschlusses an das Fernheizungsnetz, bezüglich der Wärmedämmung (Gemeinderatsbeschlüsse) und der Realisierung der Stellplatzverpflichtung (siehe Ziff. 14) aufgenommen werden. In diesem Zusammenhang sollen auch, soweit erforderlich, Pflanzgebote und Dachbegrünung festgelegt werden.

## 18 Finanzierungsmodell

*Die Ziele des Städtebaulichen Rahmenplans lassen sich nur erreichen, wenn einerseits bei der Verwirklichung die Rechtsinstrumente des Baugesetzbuches und des Wohnungsbauerleichterungsgesetzes konsequent gehandhabt werden und andererseits Investoren gefunden werden, die sich diese Ziele ebenfalls zu eigen machen. In einer Zeit der knappen öffentlichen Kassen ist die Finanzierung der Entwicklungsmaßnahme ohne Abschöpfung der Wertsteigerungen an den Grundstücken nicht möglich.*

- 18.1 Die Finanzierung der Erschließung und der kommunalen Infrastruktur erfolgt möglichst weitgehend aus Grundstücksverkaufserlösen und Ausgleichsbeträgen. Voraussetzung hierfür ist, daß die Stadt die Grundstücke zu dem Wert erwirbt, den sie vor Beginn der Maßnahme besessen haben.
- 18.2 Beim Erwerb von ehemaligen Militärliegenschaften ist der Gebäudewert nicht einfach als Sachwert zu ermitteln. Der Ertragswert der Gebäude ist meist sehr gering, weil entweder erhebliche Investitionen erforderlich sind um die Gebäude einer neuen zivilen Nutzung zuzuführen oder weil bei geringen Investitionen die Gebäude nur für Nutzungen mit sehr geringem Ertrag (die für die Entwicklung aber durchaus wichtig sein können) in Frage kommen. In der Regel werden die Altbauten nur mit einem sehr geringen Wert bei der Ertragsseite der Kosten- und Finanzierungsrechnung eingesetzt werden können.
- 18.3 Kosten und Einnahmen der Entwicklungsmaßnahme sind in einer Kosten- und Finanzierungsübersicht darzustellen, die jährlich fortzuschreiben ist.
- 18.4 Beim Grunderwerb ist darauf zu achten, daß kostenaufwendige Schritte möglichst erst dann getätigt werden, wenn eine Reprivatisierung im nächsten Entwicklungsschritt möglich ist. Grundstücke, die die Eigentümer entsprechend den Zielen der Maßnahme selbst nutzen wollen und können, sollen nicht erworben werden. Zwischennutzungen durch Bund oder Land, die zu einer zeitlich begrenzten Zurückstellung des Grunderwerbs durch die Stadt führen (Beispiel: Teile der Lorettokaserne), können zur Erleichterung der Gesamtfinanzierung beitragen.

18.5 Eine Subventionierung von privaten Maßnahmen, die entsprechend den Zielen der Planung erwünscht sind, kann angesichts der künftig stark angespannten Finanzlage der öffentlichen Hände nicht durch Zuschüsse oder Vergünstigungen beim Grunderwerb erfolgen, sondern durch

- ein Angebot knapp geschnittener Grundstücke,
- die Festsetzung angemessener Bodenpreise (im Städtebaulichen Entwicklungsbereich durch die Stadt kontrollierbar),
- die bevorzugte Vergabe der Grundstücke an Personen und Betriebe, die anderswo auf dem Grundstücksmarkt nicht zurecht kommen,
- die Abgabe von Altbauten, die keinen Ertragswert mehr haben, ohne Verrechnung eines Gebäudepreises,
- und die Erleichterung bei Nebenkosten - beispielsweise bei der Stellplatzverpflichtung - wenn die Betroffenen sich selbst entscheiden, gesamtwirtschaftlich sparsam zu handeln
- ein Angebot preisgünstiger Wohnungen aus dem Garnisons-Altbaubestand mit gutem, aber einfachem Standard.

## 19 Bürgerbeteiligung - Öffentlichkeitsarbeit

*Das im Entwicklungsbereich verfolgte Stadtkonzept läßt sich nur in enger Zusammenarbeit zwischen Bevölkerung, Gewerbe, interessierten Gruppen, Gemeinderat und Stadtverwaltung verwirklichen.*

*Für diese Zusammenarbeit sind geeignete Formen der Information und des Meinungsaustausches erforderlich.*

- 19.1 Die Stadt fördert den Kontakt zur interessierten Bürgerschaft durch ein Stadtteilbüro (unter anderem für das Stadt-sanierungsamt) und durch räumliche Angebote für die Zusammenkünfte von Arbeitsgruppen. Zur Information der Öffentlichkeit wird in der Anfangsphase der Entwicklung eine Stadtteilzeitung ("Südstadt") herausgegeben.
- 19.2 Über die gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung hinaus werden Informationsgespräche für interessierte Gruppen, Verbände, Kammern (IHK, Handwerkskammer), Kirchengemeinden u.ä. angeboten.
- 19.3 Die Stadt bedient sich in der Anfangsphase des Projekts der Mitarbeit des "Wohnbunds" Frankfurt/Stuttgart; der Wohnbund übernimmt im Rahmen eines Forschungsprojekts des Bundes die Betreuung einzelner Teilprojekte, insbesondere im Hinblick auf die Gewinnung von Bauinteressenten, die bereit sind, für ihre eigenen Bedürfnisse an Wohn- und Arbeitsstätten Investitionen im Entwicklungsgebiet zu tätigen.
- 19.4 Die Bevölkerung wird ausdrücklich zur aktiven Mitarbeit an dem Rahmenkonzept wie an den Teilplänen für einzelne Gebiete des Projekts "Stuttgarter Straße/Französisches Viertel" aufgerufen. Nur durch Mitarbeit der Bevölkerung kann erreicht werden, daß die örtlichen Bedürfnisse in den künftigen Maßnahmen manifest werden.

# VI Langfristige Entwicklungsmöglichkeiten

## 20 Weiterführung der Entwicklung

Mit dem Umbau des Bereichs "Französisches Viertel/ Stuttgarter Straße" sind die Möglichkeiten einer Innenentwicklung im Bereich der Südstadt nicht erschöpft. Folgende Entwicklungen werden der Anlaß für weitere Planungen sein:

- das Projekt der Verlegung der B 27 in einen Schindhau-Basistunnel,
- der Rückzug der Bahn aus dem Güterbahnhof,
- die Regionalisierung der Bahn und die Notwendigkeit einer Trendwende in der Verkehrspolitik,
- die stärker werdenden Argumente gegen einen weiteren Landschaftsverbrauch.

Es ergeben sich folgende Schwerpunkte für die weitere kommunale Entwicklungsplanung in der Südstadt:

- a) Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs unter stärkerer Einbeziehung der Schiene und Klärung des Flächenbedarfs für die Güterabwicklung im Zusammenhang mit der Regionalisierung der Bahn.
- b) Umstrukturierung des Areals Güterbahnhof.
- c) Festlegung der Flächennutzung zwischen östlicher Eisenbahnstraße und Burgholz (Au und Reutlinger Wiesen).
- d) Umstrukturierung der Bebauung beiderseits der Reutlinger Straße.
- e) Vervollständigung und Aktualisierung der Nutzungsplanung für die Flächenreserven auf der Ostseite der Bahn Tübingen-Hechingen.

Bei den Entscheidungen für diese Bereiche ist jeweils zu prüfen, wie einerseits Monostrukturen vermieden bzw. abgebaut werden können und wie andererseits ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung bzw. zur Verkehrsreduzierung geleistet werden kann.

Das Ziel sollte die Schaffung weiterer "innerstädtischer" Kerne mit jeweils eigenen Nutzungsschwerpunkten sein.