

Die Idee des autofreien Wohnens erhält Konturen Dossier 1: Idee - Grundlagen - Strategien

Autofreie Siedlungen werden in der Schweiz salonfähig: In verschiedenen Städten sind Vereine aktiv geworden, die nach dem Vorbild meist deutscher Wohnüberbauungen Wege suchen, in Neuüberbauungen auf Autos und Parkplätze so weit wie möglich zu verzichten. Eine Tagung an der Hochschule für Technik in Rapperswil vom 4. Oktober 2002 zeigte auf, was hinter dem Phänomen des autofreien Wohnens steckt und welche Strategien von den jeweiligen Akteuren für die Realisierung gewählt werden oder worden sind. Beispiele aus Deutschland und der Schweiz geben Einblicke in konkrete Planungen und Realisierungen.

Übersicht:

Einführung ins Thema: Die Idee
Klaus Zweibrücken, Dozent HSR

Autofreiheit in der Schweiz
Hannes Müller, Büro Müller und Romann

Autofreie Wohnprojekte in Deutschland - ein Überblick
Dr. Ulrike Reutter, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Nordrhein-Westfalen ILS, Dortmund

Autofreie Wohnungen - andere Architektur?
Angela Schneider-Sedlaczek, Architektin, Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln

Konzept zum autofreien Wohnen in Bern-Viererfeld (Diplomarbeit HSR)
Adrian Arquisch, Teamverkehr Merlo, Cham

Konzept zum autofreien Wohnen in Zürich-Schwammendingen (Diplomarbeit HSR)
Simon Seger, Raumplaner

Beispiel Nidau/Biel
Markus Rebmann, IG Seebucht

Beispiel Zürich Nord - Fahrtenkontingentierung und Parkplatzbewirtschaftung
Alex Beck, ABB Immobilien AG

Beispiel Freiburg i. B. / Vauban
Roland Veith, Geschäftsstelle Vauban

Beispiel Tübingen - Südstadt
Markus Staedt, Stadtplanungsamt Tübingen

Weitere Informationen:

Hochschule für Technik Rapperswil HSR

www.hsr.ch

Autofrei leben

www.autofrei.de

Autofreies wohnen

www.autofrei-wohnen.de

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Nordrhein-Westfalen (ILS) Dortmund /

Autoarme Stadtquartiere

www.ils.nrw.de/netz/autoarm

23. Januar 2003

Machen Sie mit!

Ich möchte der IG Seebucht beitreten als:

- Einzelmitglied für Fr. 40.– pro Jahr
- Organisation/Firma für Fr. 100.– pro Jahr

Name

Vorname

Adresse

PLZ, Ort

Telefon

E-mail

Bitte einsenden an:

IG Seebucht
Postfach 785
2501 Biel

E-Mail: info@seebucht.ch
www.seebucht.ch

Mit freundlicher Unterstützung der VCS Regionalgruppe Biel

Expo 02 – und nachher?

Nicht ohne Grund findet an unseren Seeufern die Expo 02 statt: Die Region Seeland bietet viel Raum für Arbeit, Wohnen und Freizeit. Sie ist gut verbunden mit dem "Rest" der Schweiz und bietet nebst den städtischen Annehmlichkeiten viel natürlichen Entfaltungsraum in einer der schönsten Regionen unseres Landes,

Der Ort

Auf dem Gebiet zwischen dem Schloss Nidau und dem Bieler Strandbad – dem heutigen Arteplagegelände – soll in naher Zukunft nach dem Ende der Ausstellung Wohnraum für etwa 500 Personen entstehen.

Die IG Seebucht ist überzeugt, dass es in unserer Region ein Bedürfnis für eine autofreie Wohnsiedlung gibt und sieht im ex-Expo-Raum einen idealen Standort für solch eine Siedlung.

Stellen Sie sich vor:

Wohnen ohne Autolärm und Unfallgefahren durch den Autoverkehr, Entfaltungsmöglichkeiten in Haus und Aussenraum, architektonische Mitbestimmung bei der Entwicklung der Stadt, intensivere Beziehungen zu Mitbewohnern im Quartier, Rückgewinnung der Strasse als Spielraum und Treffpunkt für Menschen jeglichen Alters!

Nutzen wir den Auftrieb der Expo 02:

In kurzer Zeit hat sich in unserer Region vieles bewegt, verändert und erneuert. Nur wenn genügend Leute ihr Interesse für eine autofreie Seebucht bekunden, wird diese auch wirklich autofrei werden!

In der IG Seebucht treffen sich jene Leute, die später einmal hier wohnen möchten und alle, welche die Idee gut finden und unterstützen möchten. Machen Sie mit. Werden Sie Mitglied!

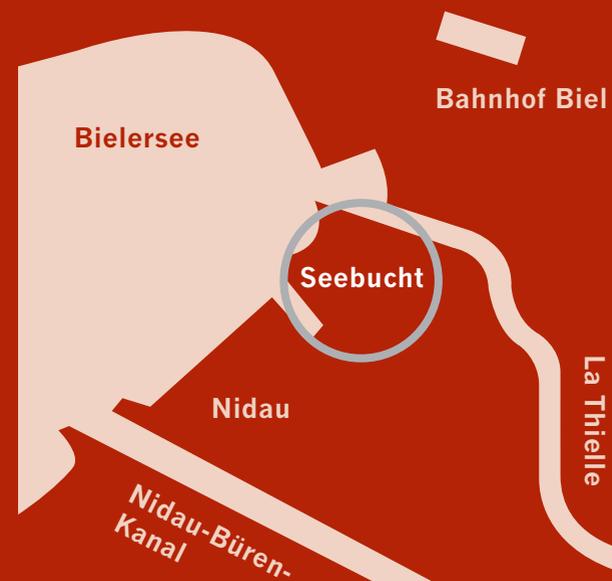
Wohnen an der Seebucht

Das Quartier der kurzen (Fuss)-Wege:

- 5 Minuten zum Hauptbahnhof
- 3 Minuten zum Bus
- 2 Minuten zum Mobility-Autoparkplatz
- 5 Minuten zum Strandbad Biel
- 7 Minuten zum Strandbad Nidau
- 5 Minuten zum Einkauf in Nidau
- 7 Minuten zum Einkauf in Biel
- 7 Minuten zu den Schulen in Nidau

...und mit dem Velo geht's noch viel schneller!
Wer braucht da noch ein eigenes Auto...

Lageplan



Autofreies Wohnen

an der Seebucht Biel-Nidau:

Das Quartier der kurzen Wege.



Seebucht Biel-Nidau

Interessengemeinschaft Seebucht

Bitte hier abtrennen und per Couvert einsenden

Eine autofreie Siedlung bietet allen Vorteile:

Nachhaltige Architektur

Urbanes Wohnen gebaut mit ökologischen und gesunden Baustoffen, Minergiestandard, aktive und passive Sonnenenergienutzung...

Kein Lärm und Abgase

In einer autofreien Siedlung öffnen Sie Ihre Fenster, wann immer Sie Lust darauf haben!

Begegnungszonen

Viel Raum für das Mit- und Nebeneinander von alt und jung.



Sorgenfreier Aufenthalt draussen

Hier kommt man sich nicht in den Weg. Und die Kids können Bladen bis zum "umfallen"...

Freiraum = Lebensqualität

Keine Angst vor Fahrzeugen: Konzentrieren Sie sich auf das, was Ihnen und Ihrer Familie Spass macht!

Entspannter Leben

Ihr "Naherholungsraum" liegt direkt vor Ihrer Haustür!

Alle profitieren

• Die BewohnerInnen

Ideale Lage: nahe an Zentrum, Schule und See

- Wohnen ohne Autolärm, Abgasbelastigung und Unfallgefahr
- Mehr Zeit und Raum für das Zusammenleben mit Ihren Quartier-Nachbarn
- Tiefere Wohnkosten, da keine Parkplätze nötig sind
- Ein Auto für Sie, wenn Sie eines brauchen: Dank Car-Sharing stehen Ihnen Fahrzeuge zur Verfügung

Die Stadt

- Eine autofreie Siedlung bietet eine wertvolle Alternative zum bestehenden Wohnangebot in der Agglomeration
- Entschärfung der Verkehrsprobleme
- Entlastung der Umwelt dank weniger Abgasen

Das Gewerbe

- Weniger Parkplatzprobleme
- Autofreie Haushalte berücksichtigen verstärkt die nahegelegenen Einkaufsmöglichkeiten
- Wer kein eigenes Auto besitzt, hat mehr Geld für andere Dinge übrig



Ich bleibe draussen!

Die Initianten der IG Seebucht

Markus Rebmann

Architekt HTL, Baubiologe SIB
«In der Schweiz gibt es im Gegensatz zu Europa noch keine grösseren autofreien Wohnquartiere. Nutzen wir die Dynamik der Expo 02 und machen wir die Seebucht Biel-Nidau zum Ort für nachhaltigen Städtebau im Sinne der Lokalen Agenda 21.»

Christoph Meier

Dozent Fachhochschule HTA Biel
«Wir möchten an der Seebucht Rahmenbedingungen für ein lebendiges Quartier schaffen: verschiedene Baugruppen, unterschiedliche Wohnungsgrössen, Miete und Wohneigentum sollen vielfältige Alters- und Sozialschichten ansprechen.»

Rita Mühlebach

Ergotherapeutin
«Nach 8 Jahren Wohnen in Biel bin ich berufshalber nach Bern gezogen. Jetzt taucht plötzlich eine fantastische Idee auf: Ein autofreies Quartier in der Nähe des Sees und des Bahnhofs. Das ist genau das richtige für unsere Familie! Falls hier so etwas realisiert wird, kommen wir zurück in die Region und nehmen den längeren Arbeitsweg auf uns.»

Luc Feitknecht

Physiker, IMT Neuchâtel
«Ich besass noch nie ein Auto und bin dennoch sehr mobil: In den letzten 10 Jahren suchte ich mir immer Wohnungen in der Nähe des Bahnhofes. Liegt das autofreie Quartier erst noch so schön am Bielersee, ist das ein guter Grund mehr für eine friedliche Siedlung.»

Tagung HSR
4. Oktober 2002

Autofreies Wohnen - auch in der Schweiz?



Die Seite der Wohnungsbau-Investoren

Fahrtenkontingentierung
und
Parkplatzbewirtschaftung

Inhaltsverzeichnis

1. Industriebrachen-Recycling
2. ZZN Luftaufnahme / Standort
3. ZZN Gesamtplan Leitbild SBV
4. ZZN Nutzungsplan
5. ZZN Ausgangslage
6. ZZN Projektentwicklung ABB
7. Definition möglicher PP-Konzepte
8. ZZN PP-Konzeptperimeter
9. ZZN Parkplätze
10. ZZN PP-Konzept / Zielsetzung Grundeigentümer
11. ZZN PP-Konzept / Nutzerbedürfnisse
12. Investorenanforderungen
13. ZZN PP-Konzept / Modellkriterien
14. ZZN PP-Konzept / Fahrtenbegrenzungsmodell
15. ZZN PP-Konzept / Vertragswerk
16. ZZN Realisierte Wohnüberbauungen
17. ZZN PP-Konzept / Kritische Erfolgsfaktoren
18. 5 Thesen

1. Industriebrachen-Recycling

Industrieller Strukturwandel

- Erlaubt innerstädtisches Um- und Neunutzungsvorhaben
- Stadtteil, in dem gewohnt, gelebt und gearbeitet wird
- Wirtschaftliche Oeko-Stadt mit Wohnen, Arbeiten und Freizeit
- Zielsetzung Wohnanteil mind. 25 %

Wesentliche Einflussfaktoren

- 10 Kritische Erfolgsfaktoren
- Fördernd gute Anbindung an OeV
- Hemmend aus Sicht der Promotoren / Investoren / Nutzer eine zu niedrig bewilligte Parkplatzzahl

2. ZZN Luftaufnahme / Standort



3. ZZN Gesamtplan Leitbild SBV



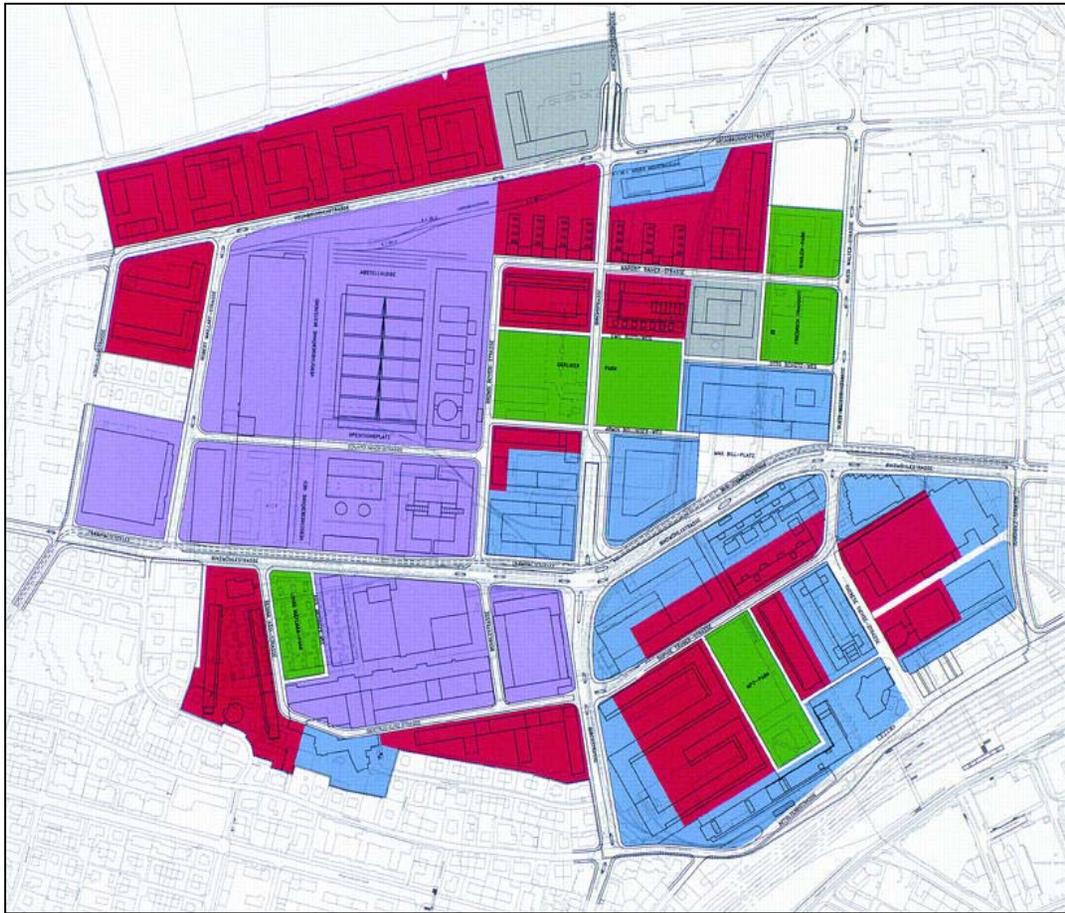
Projektkennndaten

- Arealumnutzung
- Arealgrösse : 55 ha / ABB 53%
(ohne Groberschliessung)
- Grundeigentümer : 12
- Nutzung Total : 734'000 m² aGF
 - Wohnen : 204'000 m² aGF
 - Dienstl. / Industrie : 530'000 m² aGF
- Ausnützung : 165%
- Parkplätze : ca. 4'000
- Einwohner : ca. 5'100
- Arbeitsplätze : ca. 11'200

Meilensteine Sonderbauvorschriften (SBV)

- Projektbeginn : 1988
- Genehmigung Stadtrat : 12/96
- Genehmigung Gemeinderat: 02/98
- Inkraftsetzung : 16.05.98

4. ZZN Nutzungsplan SBV



-  **Wohnen**
-  **Dienstleistungen**
-  **Industrie**
-  **Öffentlichkeit**
-  **Pärke**

5. ZZN Ausgangslage

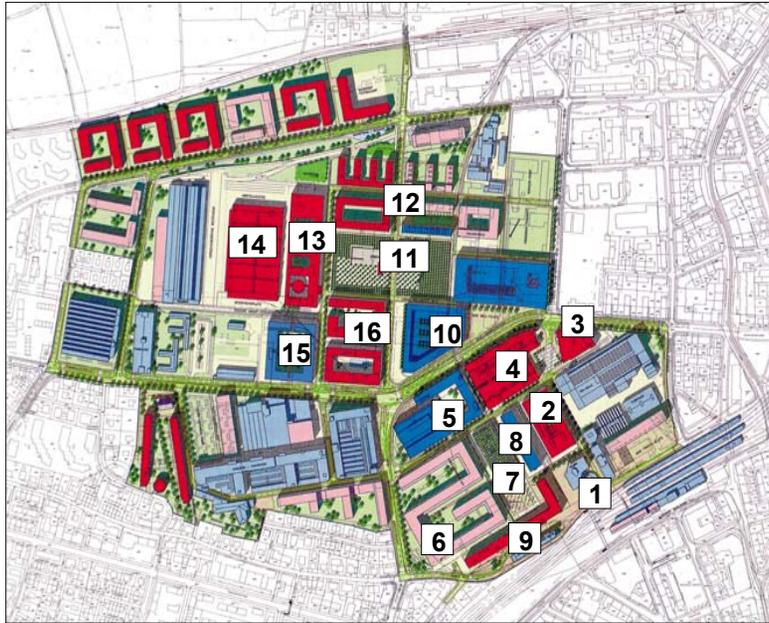
Standort Oerlikon

- Multifunktionale Arealumnutzung mit breitem Nutzungsangebot
- Wohnungsnutzung
- Städtische Qualitäten
- Spannungsfeld mit der Zürcher City
- Konkurrenzsituation mit divergenten PP-Situationen

Sonderbauvorschriften SBV

- Vertragswerk relativ starr
- Restriktive PP-Regelung
- Mobilität als Wirtschaftsfaktor unbeachtet

6. ZZN Projektentwicklung ABB



- Projekte abgeschlossen oder in Realisierung
- Projekte in Vorbereitung
- Bauten bestehend gem. Sonderbauvorschriften (SBV)
- Bauten neu gem. SBV

Projekte

- 1 ABB Konzernhauptsitz Gemini
- 2 Bürogebäude Dinocenter
- 3 Mehrzweckgebäude Binzmühle
- 4 Center Eleven
- 5 Magic Park
- 6 Halle 550 / Eventhalle + Swing Space
- 7 MFO-Park
- 8 Wohnbau Ententeich
- 9 Bürogebäude Cityport
- 10 Projekt Max Bill-Platz
- 11 Oerliker Park
- 12 Wohnüberbauung Züri50
- 13 Engineeringgebäude TORO 1
- 14 Fabrikationsgebäude TORO 2
- 15 Industriepark Meccano
- 16 Geschäfts- und Wohnüberbauung Octavo

7. Definition möglicher Parkplatz-Konzepte

Autofreies Wohnen / Definition

- Verhältnis PP-Zahl zu Wohnungs-Zahl eines Quartiers $< 0,5$ Parkplatz pro Wohnung

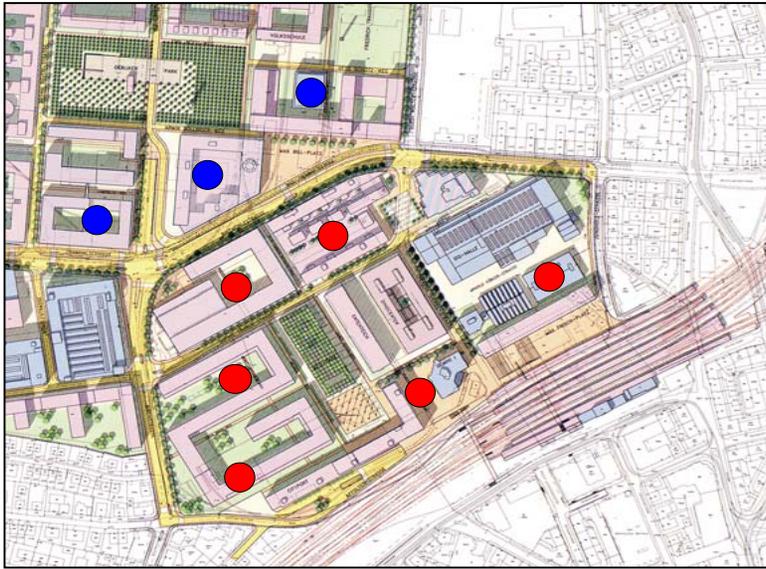
Autoarmes Wohnen / Definition

- Verhältniszahl für ZZN rund $0,9$ Parkplatz pro Wohnung

Stadt Zürich: PVO PP-Verordnung

- SBV Sonderbauvorschriften ZZN Zentrum Zürich Nord und 2 PP-Verordnungen der Stadt Zürich sind die Grundlagen der konservativen PP-Berechnung

8. ZZN Parkplatz-Konzeptperimeter



Projektkennndaten

- Konzeptperimeter
 - Teilgebiet D : Baufelder D1 - D16
 - Teilgebiet B : Baufelder B1, B4, B7, B8
 - Teilgebiet A : Baufelder A1, A10
- Grundeigentümer : ABB Immobilien AG, „Winterthur“ Leben, CS Group (Schweiz), Accu Holding AG, Kanton Zürich, SPS Immobilien AG, CSAM Funds
- Parkierungsanlagen : 1'775 Parkplätze
- Fahrtenzahlbegrenzung
 - Ein- / Ausfahrten pro Tag : 8'000 Fahrten
 - Ein- / Ausfahrten pro Jahr : 2'920'000 Fahrten

Meilensteine

- Parkhaus Center Eleven, Cityport, Jungholz, Octavo I : bereits bezogen
- Bezug Parkhaus Octavo II : 07/04

9. ZZN Parkplätze

- ZZN Gesamtareal total
davon für Wohnungen
Verhältnis PP-Zahl zur Whg-Zahl
Dienstleistungen
Wohnen
ca. 4'000 Parkplätze
ca. 2'300 Parkplätze für ca. 2'500 Wohnungen
0,9 - 1,0
680'000 m² BGF = 73 %
248'000 m² BGF = 27 %
- ZZN PP-Konzeptperimeter
davon für Wohnungen
Verhältnis PP-Zahl zu Whg-Zahl
Dienstleistungen
Wohnen
ca. 1'750 PP
ca. 830 PP für ca. 870 Wohnungen
0,9 - 1,0
239'000 m² BGF = 69 %
108'000 m² BGF = 31 %

10. ZZN PP-Konzept / Zielsetzung Grundeigentümer

- Parkierungsbedürfnisse der Grundeigentümer und Investoren / Nutzer / Kunden / Bewohner zu einem höchstmöglichen Grad erfüllen
- Bestmögliche Parkierungssituation für alle Beteiligten, unter Einhaltung der heutigen gesetzlichen Rahmenbedingungen
- Entwickeln eines übergeordneten bewilligungsfähigen Parkraumkonzeptes mit optimaler Nutzungsintensität
- Privatrechtliche Vereinbarung über die Handhabung der Nutzungsansprüche
- ABB als Projektentwickler mit dem Ziel, Verkauf an Investoren. Hierzu ist ein marktgängiges und investorenfreundliches PP-Konzept anzubieten
- Federführung durch ABB (64 % Arealanteil)

11. ZZN PP-Konzept / Nutzerbedürfnisse

- Generell zunehmende Mobilität (Beruf, Freizeit, Familie, Ferien)
- Individuelle Bedürfnisse und gesellschaftliche Entwicklung verändern den Markt
- Auto als Statussymbol / Wohnraum auf Rädern / Bequemlichkeit / Verfügbarkeit
- Freizeitverkehr / Verkehrsmittelwahl abhängig von Finanzkraft, Alter, Stellung im Lebenszyklus, Angebot OeV
- Auto ist häufigstes Fortbewegungsmittel der Bewohner von gemischten Gebieten und Grossüberbauungen

12. Investorenanforderungen

- Es gelten die Nutzeranforderungen (heutige und zukünftige)
- Wohnbauprojekte mit bester Vermietungs-Ausgangslage, keine Leerstände, Sicherung zukünftiger Folgevermietbarkeit, genügend Parkplätze
- Ein Parkplatz pro Mietwohnung, zwei Parkplätze pro Eigentumswohnung
- Bauwerk als solches ist nicht mehr im Mittelpunkt seines Interesses, sondern der daraus sich ergebende Nutzen bzw. Mehrwert
- Immobilien-Investitionen werden gemessen an der ganzen Lebensdauer über Rentabilität / Funktionalität / Flexibilität / Nachhaltigkeit

13. ZZN PP-Konzept / Modellkriterien

- Orientiert an heutigen und zukünftigen Nutzungen
- Berücksichtigt die Mobilitätsbedürfnisse der Areal- bzw. Objekt-Nutzungen
- Abklären der Mobilitätsbedürfnisse der bereits eingemieteten Nutzer > Tagesgang, Autoanteil, Frequenzen etc.
- Modellrechnungen mit Anzahl und Verteilung der Nutzungsrechte > nach Objekten, Projekten und Nutzern
- PP-Nutzung mit Fahrtenzahl-Begrenzung als ökologische Ausrichtung

14. ZZN PP-Konzept / Fahrtenbegrenzungsmodell

- Anstelle der festen PP-Zuweisung tritt eine Fahrtenbegrenzung mit freien Mehrfachnutzungen
- Modell mit ökologischen Vorteilen gegenüber der konventionellen PP-Nutzung
- Freies Verfügen über Fahrten im Projektperimeter
- Freies Zuteilen von Nutzungsrechten
- Wohnnutzen erhält weniger Fahrten zugunsten Nichtwohn-Nutzungen
- Parkplatzzahl des PP-Konzeptperimeters 1'775 PP bei Vollausbau
- Reduktion des Suchverkehrs durch übergeordnetes Parkleitsystem

15. ZZN PP-Konzept / Vertragswerk

Öffentlichrechtliche Regelung

- Festlegung eines Parkierungskonzeptes mit Fahrtenbegrenzung
Vereinbarung zwischen Grundeigentümer und der Stadt Zürich

Privatrechtliche Regelung

- Betreiberrechte und -verpflichtungen
Vereinbarung zwischen Grundeigentümer und ABB Immobilien AG
- Miete der Parkierungsanlage durch Betreiberin
Bilaterale Vereinbarung zwischen den einzelnen Grundeigentümern
und ABB Immobilien AG
- Bewirtschaftungsvertrag für die operative Umsetzung

16. ZZN Realisierte Wohnüberbauungen

Einkaufszentrum mit Wohnungen „Center Eleven“

- Wohnanteil 42 % 86 Wohnungen
- 430 Parkplätze (Gemeinschaftsparkhaus)
 - 86 PP (66 %) für Wohnen 10'970 m2 aGF = 42 %
 - 44 PP (34 %) für Dienstleistungen 14'700 m2 aGF = 58 %

Wohnüberbauung „Züri50“

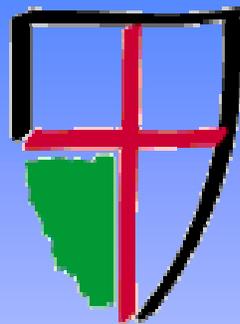
- Wohnanteil min. 80 % 176 Wohnungen
- 170 Parkplätze
- Wohnungsqualitätsumfrage:
 - OeV ausbauen
 - Angebot Besucher-PP verbessern
 - zusätzliche Parkplätze erwünscht

17. ZZN PP-Konzept / Kritische Erfolgsfaktoren

- Freie Verfügbarkeit in der Bewirtschaftung der Parkplätze muss die notwendige unbeschränkte Mehrfachnutzung der Parkplätze sicherstellen
- Markttauglichkeit des Parkplatzkonzeptes mit seinem Angebot
- Konkurrenz der Nutzung: Kurzparkierer, Dienstleistungen, Wohnen
- Weitere Entwicklung ZZN kann beeinträchtigt werden, sofern die Zielsetzungen zu Gunsten der Nutzer nicht erreicht werden kann
- Paralleler Ausbau des OeV mit markanter Attraktivitäts-Steigerung
- Dieses neue Modell wurde noch nirgends realisiert und erfordert von allen Beteiligten ein hohes Mass von Innovationsleistungen für eine einfache Umsetzung

18. 5 Thesen

- Kunden = Investoren und deren Nutzer
 - > Anforderungen erkennen und befriedigen
 - > bedingt kundengerechte Konzepte und Projekte
- Wohnbauprojekte müssen
 - > marktgerechte Angebote anbieten mit Definition der Zielbewohnergruppen
 - > dank ihrer Projektwirtschaftlichkeit investorentauglich sein
 - > der Konkurrenz anderweitiger Wohnbauprojekte Stand halten können
- Projektqualitäten definieren sich in einer Gesamtbetrachtung und sind nicht auf Parkplatz-Diskussionen zu reduzieren
- Autofreie Projekte sind nicht investorentauglich
- Keine Polarität der Philosophien, gefragt sind Kooperation aller Beteiligten und Interessierten



Quartier
VAUBAN

A thick, horizontal green brushstroke underline is positioned below the word 'VAUBAN'.

Stadt Freiburg im Breisgau

Bauverwaltungsamt
Geschäftsstelle Vauban





Städtebaulicher Entwicklungsbereich „Stuttgarter Straße/Französisches Viertel“, Tübingen

"Le bataillon de garde n´ existe plus !"

1991 verlässt das französische Militär Tübingen: die Chance für die Stadt, auf einem ca. 60 ha großen Band in der Südstadt eine Entwicklung in Gang zu setzen, um den bis dahin eher unterprivilegierten Stadtteil umzugestalten. Bis zu diesem Zeitpunkt wird die Südstadt durch drei Faktoren bestimmt:

- Große Flächen werden durch Sondernutzungen geprägt: die Kasernen als unzugängliche "Stadt in der Stadt", der Güterbahnhof, das Depot, die großen Bau- und Einkaufsmärkte, die Stadtwerke usw.
- Die Bundesstraße 27 durchschneidet die Südstadt in zwei Teile, zwischen denen nur wenige Verbindungen existieren.
- Auch von der Innenstadt ist die Südstadt durch mehrere Barrieren getrennt: Neckar, Eisenbahn und Bundesstraße 28 lassen die Südstadt im Volksmund zum "Jenseits" werden.

Ein neuer Stadtteil

In einem städtebaulichen Wettbewerb und der darauf aufbauenden Rahmenplanung entwickelt die Stadt zusammen mit den Wettbewerbssiegern, dem Stuttgarter Büro LEHEN drei, eine Konzeption für den neuen Stadtteil. Drei Motive stehen dabei im Vordergrund:

- Schaffung eines städtebaulichen Rückgrats für die bis dahin stark durch Barrieren und unzugängliche Flächen geprägte Südstadt.
- Innenentwicklung statt "Bauen auf der Grünen Wiese": die ökologisch, finanziell und städtebaulich sinnvollste Möglichkeit, den großen Bedarf an Wohnungen und kleinen Gewerbeflächen zu befriedigen.
- Der Versuch, keine Siedlung, sondern städtische Strukturen herzustellen: gemischt, kleinteilig und lebendig.

Das rechtliche Instrument der Realisierung ist die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme. Bis ca. 2012 sollen Wohnungen und Gewerbeflächen für ca. 6500 neue Bewohner und ca. 2000 neue Arbeitsplätze entstehen - zeitlich abhängig jedoch von der Verlegung der Bundesstraße 27, die heute noch mitten durch den Entwicklungsbereich führt.

Städtische Strukturen statt Siedlungsidylle - was bedeutet das konkret?

Das wesentliche Merkmal städtischer Strukturen ist Vielfalt: Vielfalt an Nutzungen, Vielfalt an Wohnformen, Vielfalt an Gebäudetypen und Vielfalt an sozialen Gruppen. In der Südstadt entsteht ein Stadtteil, der Kontakte und soziale Netze ermöglicht, ein breites Spektrum an Räumen anbietet und für unterschiedliche Generationen, soziale oder kulturelle Gruppen attraktiv ist. Die Südstadt-Entwicklung versteht sich als Angebot: viele Bewohner profitieren von einer vereinfachten Alltagsorganisation in einer "Stadt der kurzen Wege" und von der hohen Dichte an sozialen Einrichtungen und Angeboten. Viele

Dienstleister und Betriebe suchen den lebendigen Alltag gemischter Strukturen und ziehen Vorteile aus einer kleinteiligen gewerblichen Infrastruktur.

Das städtebauliche Konzept sieht eine dichte und kleinteilig parzellierte Blockrandbebauung vor; nahezu alle Altbauten werden erhalten und umgenutzt. Gebaut wird inzwischen überwiegend mit privaten Baugemeinschaften, die ihr "Stück Stadt" nach eigenen Vorgaben planen und realisieren.

In einer dichten und städtischen Struktur kommt dem öffentlichen Raum eine große Bedeutung zu; daher ist er nicht in erster Linie Verkehrsträger, sondern Aufenthaltsraum für Bewohner und Beschäftigte. Darüber hinaus sind viele der öffentlichen Freiflächen und Plätze in einer umfangreichen Bürgerbeteiligung geplant worden.

Akteure der Entwicklung

Koordiniert wird das gesamte Projekt vom Stadt-sanierungsamt, das vorher über fast 25 Jahre die Altstadtsanierung betreute und seinen Standort heute im Entwicklungsbereich hat. Seine zentralen Aufgaben sind:

- die Planung von der Konzeption über Bebauungsplanung bis zur konkreten Umsetzung
- Optionsvergaben, Verkauf der Grundstücke
- Bauherrenschaft für Schulen, Kindergärten usw.
- Planung und Koordination der öffentlichen Erschließung
- Kommunikationsbörse für Baugemeinschaften, Interessenten, Gewerbetreibende

Fachliche Unterstützung erhält das Stadt-sanierungsamt von anderen städtischen Ämtern, der Landesentwicklungsgesellschaft KE-LEG und privaten Auftragnehmern, bei der städtebaulichen Konzeption von LEHEN drei Architekten und Stadtplaner SRL. Alle wesentlichen Entscheidungen zu Planung, Finanzen und Grundstücksverkäufen werden im Gemeinderat bzw. einem separaten Südstadtausschuss getroffen, so dass jederzeit eine hohe Transparenz der Entscheidungen gewahrt bleibt.

Wesentliche Akteure auf der privaten Seite sind eine Vielzahl an Gewerbetreibenden, privaten Bauherren, Architekten und Baubetreuern, die sich auf die hohe Komplexität der Südstadtentwicklung eingelassen haben.

Die Zwischenbilanz im Jahr 2002

Im Entwicklungsbereich gibt es ca. 3200 neue Bewohner und ca. 750 Arbeitsplätze in über hundert Betrieben, Läden, Einrichtungen usw... Fünf von ca. 12 Bauabschnitten sind im Bau, zwei weitere in der Vorbereitung. Zwei große Quartiere sind bereits zu großen Teilen fertiggestellt: das Loretto-Areal und das Französische Viertel.

Baustein 1 Kleinteilige Nutzungsmischung

Die Mischung von Arbeiten, Wohnen, Kultur und Sozialem ist ein Gegenmodell zum Städtebau der letzten fünfzig Jahre, der verschiedene Nutzungen auf verschiedene Bereiche der Stadt sortierte. Die Grundidee der Südstadtentwicklung: Gemischte Viertel als Basis für eine lebendige städtische Kultur. Das Nebeneinander von Wohnen und

Arbeiten vereinfacht die Alltagsorganisation und ermöglicht Kontakte und kurze Wege. Gemischte Viertel sind, anders als Wohnviertel und Gewerbegebiete, durchgängig belebt und haben eine hohe Attraktivität. In der Südstadt wird eine kleinteilige, vertikale Mischung angestrebt: Grundtyp ist das Stadthaus mit Wohnungen in den oberen Geschossen und Gewerbe im EG. Darüber hinaus existieren auch rein gewerblich genutzte Gebäude, meist umgenutzte Altbauten. Hier haben sich vor allem Betriebe mit einem höheren Raumbedarf oder stärkeren Lärmemissionen angesiedelt.

Der Begriff Gewerbe wird in der Südstadt bewusst offen definiert: er umfasst Büros und Läden, Werkstätten und Betriebe, aber auch Ateliers und soziale Einrichtungen. Zur Zeit gibt es im Entwicklungsbereich ca. 120 "Betriebe" mit ca. 750 Beschäftigten. Der gesamte Entwicklungsbereich ist als Mischgebiet ausgewiesen, d.h. überall ist "nicht wesentlich störendes Gewerbe" zulässig.

Diese Betriebe verteilen sich auf ca. 50 % Dienstleistung, ca. 20 % produzierendes Gewerbe und Handwerk, ca. 10 % Einzelhandel und ca. 20 % Soziales und Kultur, darunter die VHS, Ateliers, Vereine und diverse private Kultureinrichtungen wie die Tübinger Puppenbühne oder das Tanz- und Rock´n Roll Zentrum.

Aktiv unterstützt wird die Gewerbeansiedlung durch die Beratungs- und Vermittlungstätigkeit des Stadtsanierungsamts, durch die interessierte Betriebe geeignete Flächen finden können. Darüber hinaus betreibt die Stadt Tübingen ein kleines Zentrum für Existenzgründer im Französischen Viertel, ein zweites privates Existenzgründerzentrum befindet sich im Loretto-Areal.

Im Rahmen der Südstadtentwicklung wird eine Vielzahl öffentlicher, sozialer und kultureller Einrichtungen geschaffen, die nicht nur für den Entwicklungsbereich oder die Südstadt, sondern oft auch für die gesamte Stadt Bedeutung erhalten.

Zwei Prinzipien spielen hier eine Rolle: zum einen die Schaffung einer dezentralen, quartiersorientierten und möglichst kleinteiligen Struktur, zum anderen die Nutzung privater Ressourcen. Dieses bürgerschaftliche Engagement kann verschiedene Facetten haben: so betreiben zwei Tanzsportvereine eine Sporthalle im Loretto-Areal, die vormittags gegen eine finanzielle Beteiligung der Stadt für den Schulsport genutzt wird. Im Französischen Viertel hat eine private Baugemeinschaft das Werkstadthaus mit 12 Wohnungen und einer Gewerbefläche erstellt. Im Gebäude befindet sich die öffentlich zugängliche, von einem Verein betriebene "Werkstatt für Eigenarbeit".

Die Stadt selbst investiert im Entwicklungsbereich ca. 30 Mio. DM für Gemeinbedarfseinrichtungen. Schulen, Kindergärten, Jugendtreffs, Begegnungsräume usw. werden aus der Abschöpfung der Planungsgewinne finanziert und eng mit der städtebaulichen Planung verzahnt.

Von den Bewohnern wird die Mischung grundsätzlich begrüßt, da sie den lebendigen Charakter der Quartiere prägt und viele Vorteile in der individuellen Alltagsorganisation bietet. Konflikte zwischen Gewerbenutzung und Wohnen haben sich in der Vergangenheit nur selten und vor allem bei gastronomischen Einrichtungen ergeben.

Baustein 2 Dichte und Reaktivierung von Altbauten

In der Südstadt wird, verglichen sowohl mit anderen Tübinger Stadtteilen als auch Stadtentwicklungsprojekten anderer Kommunen, aus drei Gründen mit einer

außerordentlich hohen Dichte (ungefähre GFZ 2,5 bis 4,0, ca. 150 - 200 Einwohner/Hektar zzgl. Arbeitsplätze) gebaut:

- Tübingen hat als „Stadt in der Landschaft“ nur noch ein sehr geringes Potenzial verfügbarer Bauflächen im Außenbereich. Daher existiert der Grundsatz, weitere Flächenzersiedlungen zu vermeiden und die bestehende Landschaft zu erhalten. Neben dieser Reduzierung des Landschaftsverbrauchs ermöglicht Dichte auch eine "Stadt der kurzen Wege": ÖPNV, Fahrrad und sogar Fortbewegung per pedes sind ernsthafte Alternativen zum Auto, da die Distanzen kurz sind und viele Wege innerhalb der gemischten Stadtstruktur stattfinden können.
- Urbane Stadtstrukturen benötigen eine hohe Dichte, da nur so städtische Räume entstehen können. Der öffentliche Raum grenzt direkt an die Gebäude, so dass eine unmittelbare Wechselwirkung zwischen Straße und Gewerbefläche besteht. Hierdurch erhalten die einzelnen Flächen eine hohe Nutzungsintensität, wenig nutzbares Abstandsgrün wird vermieden. Der Block als städtebauliches Grundmodul erlaubt eine eindeutige Differenzierung in Außen (städtische, belebte Bereiche) und Innen (grüne, privatere Bereiche).
- Durch sein geringes Baulandreservoir und seine hohe Attraktivität als Wohnort hat Tübingen traditionell hohe Grundstückskostenanteile, die bei privatem Bauland teilweise bei bis zu 50 % der Gesamtkosten für eine Wohnung liegen. Parallel dazu ist auch der Mietwohnungsmarkt in Tübingen durch die Universität sehr angespannt. Daher ist es vor allem gering- und mittelverdienenden Haushalten in der Vergangenheit fast unmöglich gewesen, in Tübingen Wohneigentum zu erwerben oder ausreichend große Wohnungen zu mieten. Durch die hohe Dichte ist die Kommune in der Lage, die Grundstückskostenanteile für die Wohn- und Gewerbeflächen mit 7 - 14 % sehr niedrig zu halten. Für viele Haushalte bietet sich somit eine Alternative zum preiswerten Bauland weit außerhalb der Stadt und das mit positiven Folgen für die Einwohnerentwicklung und Altersstruktur Tübingens. Auch die Struktur innerhalb der Quartiere profitiert hiervon, da eine hohe soziale Mischung entstehen kann.

Nahezu alle Altbauten aus der militärischen Nutzung bleiben bestehen, ein großer Teil ist bereits privatisiert und umgebaut. Insbesondere für die zügige Ansiedlung von Gewerbebetrieben, Handwerkern oder Ateliers haben die Altbauten eine wichtige Funktion, da der Umbau sukzessive stattfindet und so einfacher zu finanzieren ist. Ähnliches gilt für Studentenwohnheime oder Einrichtungen wie die Volkshochschule. Schon früh entsteht durch die Altbauten jedoch auch "Patina" und atmosphärische Dichte, nicht zu unterschätzende Qualitäten für einen Stadtteil im Aufbau.

Baustein 3 Baugemeinschaften und Parzellierung

Üblicherweise werden Mehrfamilienhäuser in Deutschland von Bauträgern geplant und errichtet. Die späteren Nutzer kaufen ihre Wohnung zu einem festen Preis, sind aber in die Planung kaum oder gar nicht eingebunden.

In der Südstadt ist inzwischen ein anderes Modell zum Standard geworden: hier bauen überwiegend private Baugemeinschaften. Familien, Singles, Gewerbetreibende, aber auch Investoren für Mietflächen schließen sich zusammen, um gemeinsam ein Gebäude zu errichten. Die Gruppen erhalten eine Grundstücksoption, beauftragen einen Planer und bauen zum realen Herstellungspreis, nicht zum vom Bauträger festgelegten Marktpreis.

Vier wesentliche Vorteile bringt dieses Modell:

- Die späteren Bewohner sind schon früh in die Planung integriert, können ihre Vorstellungen und Ideen umsetzen. Darüber hinaus ist gemeinsam vieles bezahlbar, was für den Einzelnen zu teuer ist: Gemeinschaftsräume, Werkstätten, Sauna, Gemeinschaftsterrasse usw.
- Die Endkosten sind nach den bisherigen Erfahrungen meist deutlich niedriger als die Marktpreise von Bauträgern, viele vermeidbare Kosten fallen erst gar nicht an oder werden durch Eigeninitiative aufgefangen.
- Die Bewohner lernen sich früh kennen, im Planungsprozess entstehen oft wirkliche "Hausgemeinschaften", die sich auch schon früh in die Quartiersplanung einmischen.
- Baugemeinschaften setzen eine große Vielfalt unterschiedlicher Konzepte um. Gemeinschaftsorientierte oder gewerbeorientierte Gebäude, ökologische oder architektonische Schwerpunkte, besonders niedrige Baukosten oder eine schmale Parzelle nur für eine Familie: die konzeptionelle Bandbreite spiegelt die Vielfalt der Wohnbedürfnisse und Vorstellungen wider.

Diese Vielfalt ist der Südstadt anzusehen: die Grundstücksbreiten sind nicht festgelegt, sondern werden gemeinsam mit den späteren Nutzern soweit wie möglich auf deren Bedürfnisse "zugeschnitten". Gestaltungsvorgaben gibt es nur wenige, so dass eine hohe Vielfalt an Wohnformen und Architekturkonzepten nebeneinander möglich ist, eine Vielfalt, die auch die Bandbreite der ästhetischen und strukturellen Vorstellungen zeigt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass gerade durch das Instrument der privaten Baugemeinschaft für viele Bauherren das Bauen in der Stadt attraktiv wird. Normalerweise bestehen viele Befürchtungen gegenüber dem Wohnen in dichten, gemischten Strukturen: zu anonym, nicht gestaltbar, keine Möglichkeit auf die Planung Einfluss zu nehmen, das eigene Gebäude nur eines unter vielen Gleichen. Beim Bauen in Baugemeinschaften sind viele dieser Befürchtungen gegenstandslos, so dass ein weit größerer Kreis an Interessenten als üblich sich auch für das Wohnen in städtischen Strukturen entscheidet.

Baustein 4 Öffentlicher Raum und Verkehr

In einer dichten und gemischten Struktur ist ein anderer Umgang mit den knappen öffentlichen Flächen notwendig: Straßen und Plätze sind hier in erster Linie Aufenthaltsräume für Bewohner und Beschäftigte und erst in zweiter Linie Verkehrsträger. Durch einen vergleichsweise rigiden Umgang mit dem ruhenden Verkehr entstehen auch bei der hohen Dichte im Entwicklungsbereich attraktive und großzügige Freiräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität.

Die Quartiere sind nicht autofrei, nahezu jedes Gebäude ist anlieferbar. Aber Stellplätze auf den Parzellen oder im öffentlichen Raum gibt es nur in wenigen Ausnahmen, z.B. für Gehbehinderte oder für Car-Sharing. Die Fahrzeuge von Beschäftigten und Bewohnern werden in Quartiersgaragen abgestellt, die gegen Gebühr auch für Besucher, Kunden und andere Kurzzeitparker zur Verfügung stehen. Von diesen Quartiersgaragen ist bereits eine Anlage realisiert, drei weitere sind im Bau bzw. in der Planung.

Neben dem noch immer unsicheren Zeitpunkt einer Verlegung der B 27 ist die Frage nach der Akzeptanz der Parkierungslösungen und ihres wirtschaftlichen Betriebs derzeit ein kontrovers diskutiertes Problem der Südstadtentwicklung. Hintergrund hierfür ist, dass die übliche Stellplatzverpflichtung für die einzelnen Wohnungsbauherren im Entwicklungsbereich de facto nicht existiert, die Kosten für das Parken sind von den

Kosten für das Wohnen nahezu vollständig entkoppelt. Autofreie Haushalte brauchen also keinen Stellplatz zu erwerben oder zu mieten, Haushalte mit mehreren Fahrzeugen müssen die Kosten für mehrere Stellplätze einrechnen. Dieses System hat neben seiner hohen Kostengerechtigkeit durch das „Verursacherprinzip“ in der Steuerung auch große Nachteile: Parkraumbewirtschaftung und Kontrolle sind notwendig, der Bedarf an Öffentlichkeitsarbeit und Information ist hoch.

Dennoch ist die Akzeptanz bei Bewohnern und Betrieben für das Parkierungskonzept hoch, da die Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raums bereits sehr deutlich sind. Straßen und Plätze werden an vielen Stellen als „Wohnzimmer“ der Quartiere begriffen und intensiv genutzt. Ein zweiter Aspekt macht sich ebenfalls schon bemerkbar: durch die hohe Transparenz der Kosten für das eigene Auto werden ÖPNV, Car-Sharing usw. zumindest gegenüber dem Zweitwagen attraktiv und konkurrenzfähig.

Baustein 5 Bürgerbeteiligung und Integration

Die wesentlichste Form der Beteiligung an der Südstadtentwicklung ist sicher das Bauen in Baugemeinschaften, das bereits ausführlich dargestellt wurde. Aber auch darüber hinaus spielt Partizipation im Entwicklungsbereich eine große Rolle. Während der Erarbeitung des Konzepts fand 1992/93 eine intensive Diskussion in Arbeitsgruppen statt, deren Ergebnisse in den Rahmenplan und in konkrete Projekte eingeflossen sind.

Seit 1998 existiert eine umfassende Beteiligung an der Gestaltung des öffentlichen Raums: die wesentlichen Freiräume wurden von Bewohnern und Gewerbetreibenden konzipiert und - soweit finanziell und technisch möglich - auch so realisiert. Die beiden großen Plätze Lorettoplatz und Französischer Platz sind ebenso auf diese Art und Weise entstanden wie diverse kleinere Plätze, Straßenräume und Freiflächen. Die Erfahrungen bislang: die Akzeptanz der öffentlichen Räume, die von Bürgern geplant wurden, ist ebenso hoch wie die Bereitschaft, sich auch mit eigener Muskelkraft an der Gestaltung und Pflege zu beteiligen.

Inzwischen ist aus diesen Beteiligungsprozessen mit dem Forum Französisches Viertel eine agile Bürgervertretung entstanden, die sich um alle Belange des Quartiers kümmert und der Verwaltung wertvolle Anregungen liefert.

Ein übergeordnetes Ziel der Südstadtentwicklung ist die Stärkung der sozialen Mischung und die Integration aller Bevölkerungsgruppen. Neben "normalen" Familien, die hier eine Alternative zum Einfamilienhaus finden, existiert eine Vielzahl von Wohnformen für Personen, die oft nicht in Neubauprojekte integriert werden: Ältere Mitbürger (Gemeinschaftliches Wohnen im Alter), ausländische Mitbürger, Alleinlebende oder -erziehende, Studenten usw...

In vielen Gebäuden existieren behindertengerechte Wohnungen, eine Werkstatt für Behinderte ist einer der größten Betriebe im Loretto-Areal. Durch die kleinteilige Struktur entstehen nah bei einander Wohnungen für Mieter oder Eigentümer, für unterschiedliche Standards und Bedürfnisse, so dass eine hohe Dichte unterschiedlicher sozialer Gruppen, Ethnien, Einkommensverhältnisse usw. existiert.

Eine der wesentlichen Herausforderungen der nächsten Jahre wird sicher darin bestehen, die neuen Quartiere mit den bereits bestehenden Teilen der Südstadt städtebaulich und sozial zu verbinden. Für diese Integration sind die Geschäfte, Betriebe, sozialen und kulturellen Einrichtungen wichtige Anknüpfungspunkte.