

Erste Stellungnahme der „Bürgerinitiative für WHO“ zum Siegerentwurf / Entwurf eines Rahmenplanes für Waldhäuser-Ost

Fünzig Jahre nach Gründung von Waldhäuser-Ost (WHO) ist aus der einstigen Betonwüste ein grüner Stadtteil geworden, aus dem die Hochhäuser nur noch punktuell herausragen und der den Bewohnern von WHO inzwischen als sehr lebenswert erscheint - inmitten eines augenscheinlich ökologisch intakten Umfeldes. Jetzt trägt das seinerzeitige planerische Konzept Früchte, wonach in einem Stadtteil der kurzen Wege und damit sanfter Mobilität der ruhende Verkehr in Tiefgaragen unter der Erde versteckt wird, sodass die darüber befindlichen Grünflächen nun die Hochhäuser und Wohnblöcke mit erfrischendem Baum-, Strauch- und Rasenbewuchs umschließen, für ein angenehmes Mikroklima sorgen und der Biodiversität, d.h. der biologischen Artenvielfalt Lebensraum bieten. Das einstige als Exerzier- und Truppenübungsplatz genutzte Ödland hat dadurch auch eine ökologische und klimatologische Wertsteigerung erfahren und kann somit als gelungenes Vorbild für andere Siedlungsgebiete dienen. Allerdings sind einige Einrichtungen auf WHO in die Jahre gekommen, insbesondere auch das von der Stadt Tübingen arg vernachlässigte Wege- und Straßennetz. Daher begrüßen wir prinzipiell die Bemühungen der Stadt Tübingen, unter dem Projekt "Soziale Stadt WHO" dem Stadtteil eine Auffrischung zu verpassen, zumal in der Eröffnungsveranstaltung der Baubürgermeister, Herr Soehlke, die Losung ausgab, den "Stadtteil noch lebenswerter machen zu wollen".

Allerdings zeigte sich bald, dass die Wünsche der Bevölkerung (1. Erneuerung des Einkaufszentrums (EKZ), 2. altersgerechte Wohnstätten für Senioren, 3. barrierefreie sanierte Rad- und Gehwege, 4. Sanierung der öffentlichen Spiel- und Erholungsflächen) zwar im Einklang mit dem Konzept einer Sozialen Stadt, aber nicht mit den Vorstellungen der Stadtverwaltung in Einklang standen, die vor allem eine massive Nachverdichtung von WHO vorhat mit der Maßgabe, etwa 500 neue Wohnungen auf WHO zu schaffen (von

Herrn Baubürgermeister liebevoll „Arrondierungen“ genannt). Im Siegerentwurf der Stadtteilplanung ist sogar von 775 Wohneinheiten die Rede. Die Bevölkerungszahl auf WHO, die in all den Jahren zwischen sechs- und siebentausend schwankte, würde durch diese Maßnahme um 1500 - 2000 Einwohner wachsen, was einer Zunahme der Bevölkerungsdichte um 25 - 30% entspricht - und das in einem Gebiet, das jetzt schon zu den Gebieten höchster Bevölkerungsdichte in Tübingen gehört. Auch findet auf WHO seit einigen Jahren ein reger Generationenwechsel statt, in dem ZweiPersonen-Seniorenhaushalte durch Haushalte junger Familien mit Kindern ersetzt werden, was auf ganz natürliche Weise wieder zu einer Erhöhung der Bevölkerungszahl auf WHO führt. Während andere Städte schon längst von Nachverdichtungen aufgrund klimatologischer, ökologischer und sozialer Nachteile Abstand nehmen, scheint die Stadt Tübingen dem Nachverdichtungskonzept noch voll erlegen zu sein.

Im Folgenden nehmen wir zum Siegerentwurf / Entwurf eines Rahmenplans Stellung:

A.a) Nachverdichtung/Baumaßnahmen:

1. Wir begrüßen außerordentlich die geplante Erneuerung des Einkaufszentrums (EKZ) mit attraktiven Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, sozialen Einrichtungen - einschließlich solchen für betreutes Wohnen, Pflegeheim und Tagespflege für Senioren - sowie dessen Umgestaltung zu einem attraktivem, lebendigen Stadtteilzentrum. Dies trägt im Stadtteil der kurzen Wege wesentlich zu einem Wohlfühlbereich bei, was in vielerlei Hinsicht erstrebenswert ist. Diese Maßnahme sollte mit höchster Priorität angegangen werden. Details müssen in gemeinsamen Beratungen mit Investoren und Stadtverwaltung geklärt werden.

2. Wir zeigen uns offen gegenüber einer Bebauung des Parkplatzes der Geschwister-Scholl-Schule (GSS) im Ökodorf-Stil, sofern

ausreichend Tiefgaragenplätze für die neuen Bewohner sowie für das auswärtige Lehrpersonal zur Verfügung gestellt werden.

3. Wir sind offen gegenüber den Vorschlägen, auf dem Gebiet des Studentenwerks neue Wohngebäude zu errichten, falls dies vom Studentenwerk so gewünscht wird.

4. Wir wehren uns gegen die Vorhaben, die Parkplätze auf den Wendehämmern zugunsten anderweitiger Nutzung zu eliminieren. Einerseits bieten die angrenzenden Grünflächen ausreichend Platz für Spiel und Freizeitgestaltung, andererseits werden diese Parkplätze dringend benötigt für den Empfang von Besuchern, Handwerkern, sozialen Diensten etc. Vor allem die Bewohner der Reihenhäuser in den Eichen-, Erlen- und Eschenwegen, die sonst keine Anbindung an Straßen haben, brauchen diese Wendehämmer dringend zum Be- und Entladen ihrer Pkws. Zudem haben diese Einwohner über ihre Erschließungsbeiträge den Bau der Wendehämmer mitfinanziert.

5. Wir wehren uns vehement gegen die Vorschläge des Siegerentwurfs, auf WEGPrivateigentum Neubauten zu errichten. Auch wenn diese Vorschläge nach jetziger Einschätzung nicht als realisierbar gelten mögen, empfinden doch viele dies schlicht als Provokation. Wir fordern daher eine Eliminierung dieser Bauvorhaben auf dem Entwurf des Rahmenplans, oder zumindest eine Kenntlichmachung dieser auf dem Entwurf mit der Anmerkung, dass deren Realisierung nicht von der Stadt weiterverfolgt wird.

6. Wir halten die Absicht, auf dem Genossenschafts- und angrenzendem Stadtgrund im Westen von WHO durch Neubauten die Bewohnerzahl dort nahezu zu verdoppeln, für weit übertrieben. Dies führt zu Qualitätseinbußen für die dortigen Bewohner, insbesondere auch, wenn sich das dort bereits heute bestehende Parkplatzproblem weiter verschärft. Aufgrund der geplanten weiteren Flächenversiegelung mit Gefährdung des dort herrschenden Mikroklimas erachten wir eine Nachverdichtung in diesem Gebiet nicht für vertretbar. Der Verlust von Grünflächen in diesem bereits

jetzt sehr dicht besiedelten Bereich erhöht zudem die Gefahr sozialer Konflikte auf WHO. Stattdessen wünschen sich Einwohner in diesem Bereich einen Gemeinschaftsgarten, in dem Blumen und Gemüse angebaut werden können und der zur Pflege sozialer Kontakte dienen kann. So ein Garten könnte etwa auf der Grünfläche südlich des Wohnblocks Weidenweg 2 angelegt werden.

7. Wir halten den Vorschlag, am Westeingang von WHO eine Quartiersgarage zu errichten, allein schon aus ästhetischer Sicht für abwegig. Hier sollte ein einladendes Gebäude entstehen, etwa ein Café/Restaurant im EG (wie es auch bisher war) mit Wohnbereichen darüber. Eine Quartiersgarage widerspricht dem Konzept von WHO, den ruhenden Verkehr unter begrünte Erde zu verstecken. Bei ausreichend Tiefgaragen auch für die neu errichteten Wohnungen in WHO besteht außerdem kein Bedarf an einer Quartiersgarage im Westen von WHO.

8. Wir halten die im Siegerentwurf empfohlene Begradigung von Ulmen- und Weidenweg für klimatologisch, ökologisch und verkehrspolitisch völlig falsch. Das derzeitige Abknicken der beiden Wege hat den Vorteil, dass der Westwind nicht ungehindert durch die beiden Straßen wehen kann, wie wir es etwa beim Weißdornweg erleben. Desweiteren verleitet eine kerzengerade Straßenführung zu schnellerem Fahren. Außerdem bewahrt uns die Nichtdurchführung dieser völlig unnötigen Verlegung vor einem weiteren CO₂-Rucksack - und die Stadt vor unnötigen Kosten.

9. Wir halten die Errichtung eines Hauses der Generationen im Weißdornweg für deplatziert. Durch den geradlinigen Ost-West-Verlauf des Weißdornweges hat der Westwind hier freien Lauf und wird am designierten Platz der Generationen noch weiter verstärkt durch den Düseneffekt aufgrund des querstehenden 21-stöckigen Hochhauses Weißdornweg 14. Zudem ist der Gehweg vom Weißdornweg zur Ortsteilmitte, dem Einkaufszentrum (EKZ), sehr steil und damit für ältere Personen besonders gefährlich. Da wir auch das Konzept eines Generationenhauses für nicht überzeugend halten,

schlagen wir vor, stattdessen zum einen den Städtischen Kindergarten auf dessen jetzigen Bereich ggf. weiter auszubauen, einschließlich einer angegliederten Kita. Zum anderen schlagen wir vor, den Seniorenteil des Hauses der Generationen in den Bereich des EKZ zu verlagern. Nach einmütiger Überzeugung der hiesigen Seniorenschaft eröffnet dies die Möglichkeit, dass die Bewohner eines eventuell betreuten Wohnens am EKZ am täglichen Leben von WHO in angenehmem Maße teilnehmen können.

10. Die grüne Süd-Nord-Schneise vom EKZ in Richtung Waldorfschule muss als grüne Lunge von WHO erhalten bleiben und zu einem Ort der Erholung weiterentwickelt werden. Dazu gehört, dass die Pappelwiese für kulturelle Veranstaltungen genutzt werden kann (wie sie etwa bereits vom Stadtteiltreff im Sommer durchgeführt wurden). Auch die Errichtung eines künstlichen Baches mit einer mit Ökostrom betriebenen Pumpe - wie etwa im Schafsbrühl realisiert und auch in einem der Architektenentwürfe vorgeschlagen - würde zu einer weiteren Wertsteigerung dieses Erholungsgebietes beitragen. Die öffentlichen Freiräume - inklusive der Spielplätze an der Grundschule, der GSS und bei den Römergräbern - werden von der Bevölkerung intensiv für Spiel und Erholung benutzt. Sie sollten allerdings dem Anspruch der Stadt Tübingen als „öffentliche Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität“ gerecht und besser gepflegt werden. Insbesondere wünschen wir uns eine schnellstmögliche Sanierung des Spiel- und Erholungsplatzes bei den Römergräbern. Wir bitten auch zu prüfen, ob die Pappelwiese als ein attraktiver, öffentlicher Spielplatz für Kinder umgestaltet werden kann.

11. Bei dringendem Bedarf an weiteren neuen Wohnungen empfehlen wir zu prüfen, ob der große Parkplatz am Vogelbeerweg eventuell für eine Bebauung geeignet ist.

A.b) Klimarelevanz der Baumaßnahmen zur geplanten Nachverdichtung von WHO

Die zunehmenden Naturkatastrophen aufgrund einer sich verschärfenden Klimakrise können uns nicht länger gleichgültig lassen. Deswegen kann es kein "weiter so" mehr geben. Dies betrifft auch die Erneuerung von WHO, die unter diesem Aspekt und aus Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen gesehen werden muss. Da sich Tübingen als engagierte umweltbewusste Stadt einen Namen gemacht hat, gilt es auch hier, eine Vorbildfunktion wahrzunehmen. Dies umso mehr als die Erneuerung von WHO auch in Zusammenhang mit dem benachbarten, zukunftsorientierten Technologiepark gesehen wird. Es ist daher darauf zu dringen, mit nachhaltigen, zukunftsorientierten Bauweisen die Erneuerung von WHO so klimaschonend wie irgend möglich durchzuführen. Die geplante Erneuerung von WHO unter dem Titel „Soziale Stadt WHO“ bietet sich als ein hervorragender Testfall an vorzuführen, wie ernsthaft die Stadt Tübingen ihr im Klimaschutzprogramm gestecktes Ziel, Klimaneutralität bis 2030, verfolgt.

Es wird deshalb beantragt, dass

- die weitere Flächenversiegelung aufgrund geplanter Nachverdichtung auf ein minimales Maß reduziert wird. Innerhalb des Berliner Rings ist WHO bereits in hohem Maß flächenversiegelt. In Anbetracht zunehmender Extremwetterereignisse aufgrund des Klimawandels müssen die verbleibenden Versickerungsflächen auf WHO erhalten bleiben, um Sturzfluten etc. nicht nur auf WHO, sondern aufgrund seiner topologischen Lage insbesondere in den darunter anschließenden Wohngebieten zu verhindern. Ein fundiertes Gutachten dazu erscheint erforderlich, bevor mit weiteren Planungen fortgefahren wird.
- in diesem Zusammenhang das Quelleinzugsgebiet des Gutleuthausbachs im Bereich des Ahornparks nicht weiter flächenversiegelt wird,
- das durch die vielen Hochhäuser bedingte besondere Mikroklima auf WHO nicht durch Zerstörung von Grünflächen und Bäumen

aufgrund von Neubauten beeinträchtigt wird. Dies gilt insbesondere im besonders dicht mit Hochhäusern und hohen Wohnblöcken besiedelten Westteil innerhalb des Berliner Rings. Die dort verbliebenen Rasen-, Strauch- und Baumbestände tragen im Sommer zu einer signifikanten Temperaturregulierung (Verdunstungskälte) bei, die gerade in den oberen Stockwerken das Leben im Sommer erträglicher macht -- bei der bevorstehenden weiteren Klimaerwärmung ein wichtiger Gesichtspunkt. Das beinhaltet auch, dass der nun auf WHO entstandene Baum-, Strauch- und Grünflächenbestand nach Möglichkeit nicht geschmälert wird und die Biodiversität erhalten bleibt.

- jede Baumaßnahme überprüft wird, ob sie mit den Klimaschutzzielen der Stadt Tübingen verträglich ist und ob es Alternativen gibt, die mit den Klimaschutzzielen besser vereinbar wären,
- die verwendeten Baumaterialien auf ihre Klima-Relevanz hin ausgewählt werden,
- der Wärmeschutzstandard von Neubauten auf WHO auf Plus-Energie-Haus-Standard (s. auch Abschnitt B.V. im Klimaschutzprogramm) erhöht wird, um dem Klimaschutzziel Tübingens, der Klimaneutralität bis 2030, in transparenter und ehrlicher Weise gerecht zu werden. Wissenschaft und Technik haben die Voraussetzungen dafür geschaffen, dieses Ziel zu erreichen. Es obliegt nun der Politik, dieses Ziel sozial verträglich umzusetzen.

B.a) Mobilität in WHO:

Aufgrund der Konzeption von WHO mit einer Ringstraße, dem Berliner Ring, von dem aus nach innen und nach außen Stichstraßen zu den Wohneinheiten führen, ist WHO ein Stadtteil mit kurzen Wegen, der es ermöglicht, die meisten täglichen Besorgungen zu Fuß zu erledigen. Somit – und begünstigt durch die gute ÖPNV-Anbindung - greift hier seit Anbeginn das Konzept der sanften Mobilität, und der von der Stadtverwaltung eingeforderte Übergang von einer Autostadt zu einem Stadtteil der sanften Mobilität ist hier schon längst vollzogen. Durch die Zuordnung von jeweils einer Tiefgarage zu

einer Wohneinheit beim Erbau von WHO ist der ruhende Verkehr zum Großteil unter Grünflächen versteckt. Zudem sind beim größten Teil der Wohnblöcke dazugehörige Privatparkplätze vor deren Eingangsbereich vorhanden. Erst seit kurzem, als insbesondere im Bereich der genossenschaftlichen Wohnblöcke die Vermietung von Wohnungen von der Vermietung der dazu gehörigen Tiefgaragen und Stellplätzen entkoppelt wurde, kommt es in diesem Gebiet zu Engpässen bei den Parkmöglichkeiten auf den Wendehämmern und entlang von Straßen. Von daher halten wir eine WHO-weite Stuserhebung der Parkraumbesitzstände und -nutzung als unerlässliche Grundlage für jede Diskussion über eine Parkraumbewirtschaftung.

Zu der im Siegerentwurf / Entwurf eines Rahmenplans für WHO vorgestellten Mobilitätsaspekte auf WHO nehmen wir wie folgt Stellung:

Autoverkehr:

1. Durch die Tempo-30-Regelung auf WHO ist der Verkehr im Stadtteil bereits verkehrsberuhigt. Er wird durch den ÖPNV und Schulbusse sowie von den Eltern der Waldorfschüler bei deren Schulbeginn und Schulende dominiert. Da der Verkehr sich im Wesentlichen auf den Berliner Ring konzentriert und dieser nur sehr moderat frequentiert ist, ist eine weitere Verkehrsberuhigung oder sogar Verkehrsunterbrechung - wie vorgeschlagen an der Waldorfschule und am EKZ - überflüssig und sogar ökologisch unsinnig, da dadurch Verkehrswege nur verlängert werden.

2. Der Berliner Ring muss – bis auf seinen vierspurigen Ausbau auf der Auffahrt vom Nordring zum Berliner Ring sowie eventuell im Bereich des EKZ – in seiner jetzigen Breite erhalten bleiben, um einen reibungslosen zweispurigen Verkehr von Bussen, Notfall- und Entsorgungsfahrzeugen zu gewährleisten. Zudem muss er noch einen beidseitigen Radweg aufnehmen können (siehe unten). Auch sollen die Parkmöglichkeiten für Autos am Außenrand des Rings erhalten bleiben. Es sei angemerkt, dass ein stark erhöhter Parkbedarf zudem

bei Sonderveranstaltungen auf WHO wie etwa Nikolauslauf, Martinimarkt, Sommerfesten und Elternabenden der Schulen besteht.

3. Der Belag des Berliner Rings gleicht gegenwärtig eher einem Flickenteppich als dem einer Straße. Wir fordern hier eine umgehende Sanierung des seit Jahrzehnten vernachlässigten Straßenbelags. Durch die vielen geflickten Ansatzstellen entstehen hier bei Frost seit vielen Jahren jeden Winter gefährlich große Schlaglöcher, die oft wochenlang nicht repariert werden.

4. Wie schon im Punkt (A.a.4) erwähnt, wehren wir uns vehement gegen eine Eliminierung der Parkplätze auf den Wendehämmern. Diese Parkplätze werden dringend benötigt für den Empfang von Besuchern, Handwerkern, sozialen Diensten etc.

5. Obwohl ein Großteil der täglichen Erledigungen auf WHO zu Fuß stattfindet, benötigt der allergrößte Teil der Einwohner ein Auto für Fahrten zur Arbeit, Großeinkauf und Freizeitgestaltung. Durch die bereits im Gang befindliche Transformation vom Verbrenner zum Elektromotor wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) klimatologisch und ökologisch unbedenklich, sofern dieser mit Ökostrom beladen wird (siehe Punkt B.b). Um diese Transformation zügig durchführen zu können, fordern wir einen ebenso zügigen Ausbau der E-Ladestationen auf WHO, insbesondere auch im öffentlichen Bereich.

ÖPNV:

Wir freuen uns über die guten ÖPNV-Verbindungen zur Innenstadt und wünschen uns, dass dies auch so bleibt. Wir sind allerdings entsetzt, dass der gegenwärtige Tübinger ÖPNV klimatologisch und ökologisch nicht besser abschneidet als der MIV (siehe Punkt B.b). Wir fordern daher eine umgehende Verbesserung dieser Situation durch eine an die jeweils zu erwartende Fahrgastzahl angepasste Busgröße sowie einen alsbaldigen Umstieg auf Elektrobusse.

Fahrradverkehr:

1. Der Berliner Ring benötigt beidseitig die Markierung eines Fahrradstreifens – so wie es etwa auf dem Nordring von WHO zur Morgenstelle geschehen ist.
2. Dagegen sollen innerhalb des Rings keine expliziten Fahrradwege ausgewiesen werden, um Konflikte mit dem dominierenden Fußgängerverkehr zu vermeiden.
3. Der Fahrradweg auf dem Berliner Ring muss in geeigneter Weise mit dem Fahrradnetz der Stadt Tübingen verbunden werden.

Fußgängerverkehr:

1. Die Fußwege innerhalb des Berliner Rings sind zu einem großen Teil sanierungsbedürftig und müssen dringend behindertengerecht hergerichtet werden. Dazu gehört die Beseitigung von Unebenheiten bedingt etwa durch Kanaldeckel, die Anbringung von Rampen bei Stufen sowie Randsteinabsenkungen an den Wendehämmern.
2. Insbesondere der steile Weg vor dem Hochhaus Weißdornweg 14 ist für alte und behinderte Menschen kaum passierbar und bedarf dringend einer rollstuhltauglichen Lösung.
3. An vielen Orten innerhalb des Berliner Rings ist die nächtliche Ausleuchtung der Gehwege unzureichend.
4. Das Fehlen eines Fußweges auf der Außenseite des Berliner Rings zwischen GSS und Ahornweg wird insbesondere von älteren und behinderten Menschen als sehr ärgerlich empfunden. Wir fordern daher eine alsbaldige Errichtung eines solchen Gehweges. Zu dieser Thematik verweisen wir auch auf die Ausarbeitungen des Arbeitskreises „Barrierefreiheit“.

B.b) Klimarelevanz der Mobilität in WHO

Pkw:

In vielen gegenwärtigen Debatten, so auch in denen über die Weiterentwicklung von WHO, wird auf die klimaschädliche Wirkung des Automobilverkehrs hingewiesen. In der Tat entstammen gegenwärtig etwa 25% der Treibhausgasemissionen dem Verkehrssektor. Doch mit der nun laufenden Transformation von Verbrenner- zu Elektromotoren und damit zu emissionsfreien Elektroautos wird deren Gebrauch nicht mehr klimaschädlich, sofern diese mit Ökostrom betrieben werden - vorzugsweise mit Strom aus der eigenen PV-Anlage auf dem Hausdach. Damit entfällt die Notwendigkeit eines Verzichts auf das E-Auto aus ökologischer und klimatologischer Sicht. Infolgedessen entfällt damit auch das Argument der Stadtverwaltung, das Parkplatzangebot auf WHO zu reduzieren.

Teilauto:

Das Teilauto reduziert zwar in gewissem Maße das Parkplatzproblem, hat aber keinen nennenswerten Einfluss auf die Ökobilanz. Zudem ist i.a. ein Teilauto aufgrund seiner Größe für kinderreiche Familien ungeeignet.

ÖPNV:

Der Tübinger ÖPNV wird von der Stadtverwaltung als klimaschonend angepriesen. Umso erstaunlicher ist es feststellen zu müssen, dass mit einem Durchschnittsverbrauch von 5 Litern Diesel pro 100 km und Person der Tübinger ÖPNV nicht besser abschneidet als der MIV. Bei den Bergstrecken nach WHO, für die nach Auskunft von SWT keine gesonderten Daten vorliegen, dürfte der Dieserverbrauch noch weit höher liegen. Wenn man noch die erheblichen von den ÖPNV-Bussen verursachten Straßenschäden (insbesondere an den Haltestellen) berücksichtigt, ergibt sich eine weitere substantielle Verschlechterung der gegenwärtigen ÖPNV-Ökobilanz. Beim Übergang zu Elektro-Bussen mit einem Bedarf von etwa 15 kWh (entsprechend dem Energieinhalt von 1.5 Liter Diesel) auf 100 km

und Person verbessert sich zwar die Ökobilanz des ÖPNV beträchtlich, wird aber wiederum nicht besser als die des Elektro-MIV. Dies ist ein sehr bedauernder Umstand, den es zu verbessern gilt. Eine Möglichkeit wäre, die Auslastung der Busse durch eine höhere Attraktivität des ÖPNV und eine damit verbundene Erhöhung der Fahrgastzahlen zu steigern -- etwa durch den von OB Palmer vorgeschlagenen kostenfreien Transport. Andere Möglichkeiten bieten sich in Zukunft vermutlich durch flexible, autonom fahrende Systeme an.

C) Einkaufszentrum:

Zum Bereich Einkaufszentrum werden wir zu gegebener Zeit Stellung nehmen.

Der Sprecherrat der „Bürgerinitiative für WHO“:

Christian Gampert

Hannah Reichle

Heinz Clement