

# Zukunft der Altstadt gestalten

Handout zur Vorbereitung

Stand zum 29.06.2024



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Wohnen, Stadtentwicklung  
und Bauwesen

Zukunftsfähige   
Innenstädte und Zentren

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



### im Auftrag der Universitätsstadt Tübingen

Fachbereich Planen Entwickeln und Liegenschaften  
Frau Barbara Neumann-Landwehr  
Brunnenstraße 3 | 72074 Tübingen  
altstadtrahmenplan@tuebingen.de  
www.tuebingen.de/altstadtrahmenplanung



Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH  
Dortmund | Stuttgart

### Bearbeitung

Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH  
Mörikestraße 1 | 70178 Stuttgart  
Tel. 0711 - 2200763-10 | pps@pesch-partner.de  
www.pesch-partner.de

Dipl.-Ing. Mario Flammann  
Dipl.-Ing. Gudrun Neubauer  
Charlotte Bernardini M. Sc.  
Gabriella Micchiche M. Sc.

Stuttgart, Juni 2024

<b>Impressum</b>	<b>2</b>
<b>Ein Rahmenplan für die Altstadt</b>	<b>4</b>
Der Prozess - wo stehen wir? .....	5
<b>Was ist die Altstadt? Der Status Quo .....</b>	<b>6</b>
Einzelhandel und Gastronomie .....	6
Kultur und Tourismus.....	8
Wohnen und Soziales.....	9
Öffentlicher Raum .....	12
Erreichbarkeit und Verkehr .....	14
<b>Themen und Ansätze der Rahmenplanung</b>	<b>16</b>
Leitfragen .....	16
<b>Nutzungen Erdgeschoss.....</b>	<b>17</b>
Einzelhandel und Gastronomie.....	17
Wohnen.....	18
Kultur und Soziales .....	19
<b>Öffentlicher Raum .....</b>	<b>20</b>
Grün- und Freiflächen .....	20
Stadteingänge .....	21
<b>Verkehr .....</b>	<b>22</b>
Autoarme Altstadt .....	22
Erreichbarkeit der autoarmen Altstadt.....	24
<b>Anlage Planwerk</b>	<b>26</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>36</b>

# Ein Rahmenplan für die Altstadt

Die Altstadt ist das lebendige und attraktive Herzstück Tübingens. Sie unterliegt einem deutlichen strukturellen Wandel: Sowohl Handel und Gastronomie als auch die Ansprüche an die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Mobilität ändern sich. Deshalb hat die Universitätsstadt Tübingen im Oktober 2022 einen Rahmenplanungsprozess gestartet. Ziel ist es, die Attraktivität der nutzungsgemischten Altstadt langfristig zu erhalten und eine Zukunftsvision zu entwickeln und gleichzeitig negativen Entwicklungen rechtzeitig entgegenzuwirken.



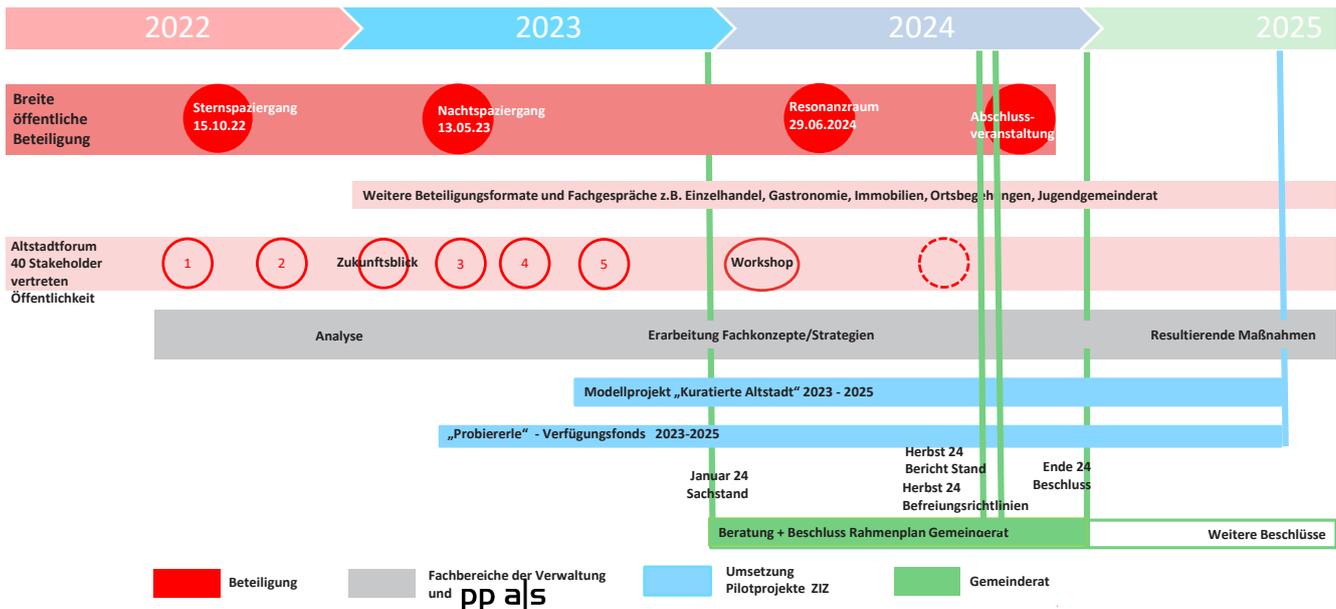
*Abgrenzung des Geltungsbereichs Rahmenplan Altstadt*

## Der Prozess - wo stehen wir?

Der Rahmenplan Altstadt ist als partizipativer Prozess gestaltet. Er bezieht die unterschiedlichen Fachämter der Stadtverwaltung-, die WIT und die vielfältigen Akteure der Altstadt anhand eines kontinuierlichen Begleitgremiums (Altstadtforum) in die Erarbeitung mit ein. Die Stadt hat zudem das Planungsbüro Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH zur Unterstützung beauftragt. Die breite Öffentlichkeit wurde erstmalig im Sternspaziergang im Oktober 2022 beteiligt, etliche zusätzliche Formate wie z.B. ein Nachtspaziergang oder die Kinderausstellung im Stadtmuseum haben stattgefunden. Gesonderte Beschlüsse zur Fortschreibung der Sondernutzungssatzung und zur Befreiungspraxis Gaststätten und gaststätten-ähnlicher Betriebe werden in parallelen Arbeitsgruppen erarbeitet.

Um auch kurzfristig Ideen auszuprobieren, wurden seitens der Stadt die sogenannten „Probierere“ ins Leben gerufen. Hierbei wurden bereits im Sommer 2023 Ideen, um die Altstadt attraktiver zu machen und die zeitnah ausprobiert werden konnten, umgesetzt. Gefördert wird das gesamte Projekt durch das Förderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“.

*In der 2. Öffentlichen Veranstaltung am 29.06.2024 „Zukunft der Altstadt gestalten“ sollen die bis hierhin erarbeiteten Ideen und Konzepte diskutiert und weiterentwickelt werden.*



# Was ist die Altstadt? Der Status Quo

## **Einzelhandel und Gastronomie**

Die Altstadt bildet den historischen Kern und das lebendige Zentrum der Stadt. Die Nutzungsmischung aus Handel, Gewerbe, Handwerk, Gastronomie zusammen mit dem Wohnen in den Obergeschossen sorgen für diese Lebendigkeit. Der Handel hat in vielen Lagen eine zentrale Leitfunktion. 2018 wurde ein Einzelhandelskonzept für die Tübinger Altstadt erstellt, das 2023 durch eine aktualisierte Nutzungserfassung ergänzt wurde. Es stellt fest, dass Tübingen ein insgesamt funktionierendes Innenstadtzentrum mit einem Einzelhandelschwerpunkt mit überdurchschnittlich vielen inhabergeführten Fachgeschäften, zentrenergänzenden Funktionen, wie u.a. Gesundheits- und Bildungseinrichtungen, Dienstleistungsangeboten, sowie einem guten Branchenmix besitzt.

Räumliche Schwerpunkte des Einzelhandels sind besonders im Süden und Osten der Altstadt festzustellen. Der Einzelhandel befindet sich im Wandel. Einige Filialisten sind vom Markt verschwunden, Geschäftsnachfolgen sind z.T. schwierig und nicht zuletzt der Onlinehandel ist Konkurrenz des stationären Einzelhandels. Kleine und schwierige Zuschnitte in den historischen Gebäuden bei teilweise hohen Mieterwartungen sind gleichfalls Hemmnisse. Im Vergleich zu 2019 hat die Anzahl der Betriebe um 7% abgenommen. Davon sind besonders die Randlagen betroffen. Auf der Mühlstraße wandeln sich Läden in Imbisse. Auch Leerstände haben seit Corona zugenommen. Teile der 2022/23 erhobenen Leerstände konnten wieder nachbelegt werden. Der Start von zwei Nachbelegungen mit Neugründungen wurden im Rahmen des Förderprojekts „Kuratierte Altstadt“ von der Stadt unterstützt.

Die gastronomischen Angebote in Form von konzessionierten Gastronomiebetrieben und Lebensmitteleinzelhandel mit ergänzendem gastronomischem Angebot (fortführend Mischkonzepte genannt) sind im gesamten Altstadtgebiet verteilt. Eine erhöhte Konzentration lässt sich analog zu den Einzelhandelsbetrieben im Süden und Osten der Altstadt ablesen. Rund 40% der Betriebe schließen nach 21 Uhr, Nachtgastronomien befinden sich in der Haaggasse, am Lustnauer Tor und im Bereich

Ammerkanal/ südliche Schmiedtorstraße. Mischkonzepte sind an die Ladenöffnungszeiten gekoppelt und schließen zumeist um 19:00 Uhr.

In diesem Punkt stellt Tübingen eine Besonderheit dar. Im Bebauungsplan, der Grundlage für baurechtliche Genehmigung bildet, ist die Anzahl von Gastronomiebetrieben begrenzt. Hierdurch soll eine ausgewogene Mischung mit dem Einzelhandel erhalten bleiben und das Wohnen vor Lärm geschützt werden.



Verteilung des Einzelhandels (Einzelhandelskonzept - Stadt und Handel)



Öffnungszeiten der gastronomischen Angebote (Einzelhandelskonzept - Stadt und Handel)

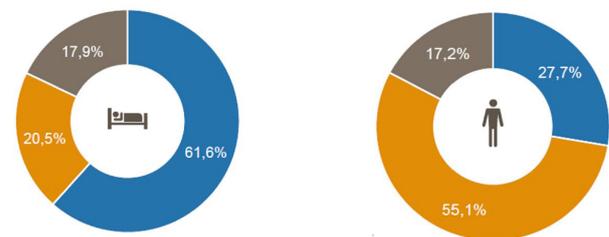
### Kultur und Tourismus

Die Attraktivität der historischen Altstadt resultiert nicht allein aus ihrer baulichen Einzigartigkeit und der Funktion als Ort des Konsums, sondern auch aus ihrer Rolle als Ort der Teilhabe, sowie der Begegnung und des sozialen Miteinanders. Soziale, kulturelle, kirchliche und universitäre Angebote sowie konsumfreie Räume tragen dazu bei.

Im Bereich der kulturellen Angebote findet man eine Vielfalt an Sparten, wie Bildende Kunst, Theater, Literatur, Musik, Kleinkunst oder Soziokultur. Manche Angebote sind institutioneller Art, andere temporär oder finden im Freiraum statt. Hinzu treten vorwiegend touristische Angebote wie Stocherkahnfahrten und weitere Alleinstellungsmerkmale wie Hölderlin und die Universität. Viele größere Events und Märkte wie die Kunst- und Handwerkermärkte oder die choco|ART haben eine überregionale Bedeutung. Der Tourismus fördert dabei die lokale Wirtschaft. Bei Übernachtungsgästen liegt der Bruttoumsatz zu über 60% im Gastgewerbe, 20,5% können im Einzelhandel verortet werden. Bei Tagesbesuchern liegt der Anteil des Bruttoumsatzes im Einzelhandel bei 55% und zu 27% im Gastgewerbe. Der gesamt Bruttoumsatz lag 2022 bei ca. 134,1 Mio. Euro.

### Bruttoumsatz / Tübingen-Tourismus 2022 Direkte Profiteure

Übernachtungsgäste Umsatz: 43 Mio. €      Tagesbesucher Umsatz: 104 Mio. €



Gastgewerbe / Einzelhandel / Dienstleistungen

dxf 2017 - Wirtschaftsfaktor Tourismus für den Landkreis Tübingen

Besonders kleinere Angebote, wie das Stadtmuseum, die Kulturhalle oder das Zimmertheater, haben für die Tübingerinnen und Tübinger einen hohen Stellenwert. Eine Besonderheit ist die Stadtbücherei, dessen Erdgeschoss als sogenannter „Dritte Ort“ angenommen wird. Als „öffentliches Wohnzimmer“ ist es barrierefrei zugänglich, lädt zum Verweilen ein und steht allen zur Verfügung.



Schlosshofkonzert in Tübingen



Lesecafe im Erdgeschoss der Stadtbücherei

### Wohnen und Soziales\*

Die Bevölkerungszahlen in der Altstadt bewegten sich in den letzten Jahren recht durchgängig im Bereich von ca. 4.400 Personen, ein leichtes Wachstum ist erkennbar. Heute\* leben 4.425 Menschen in 3.099 Haushalten. Im Durchschnitt wohnen dabei 1,42 Personen in einem Haushalt. In der Tübinger Gesamtstadt wohnen durchschnittlich 1,79 Personen in einem Haushalt bei insgesamt 51.540 Haushalten.

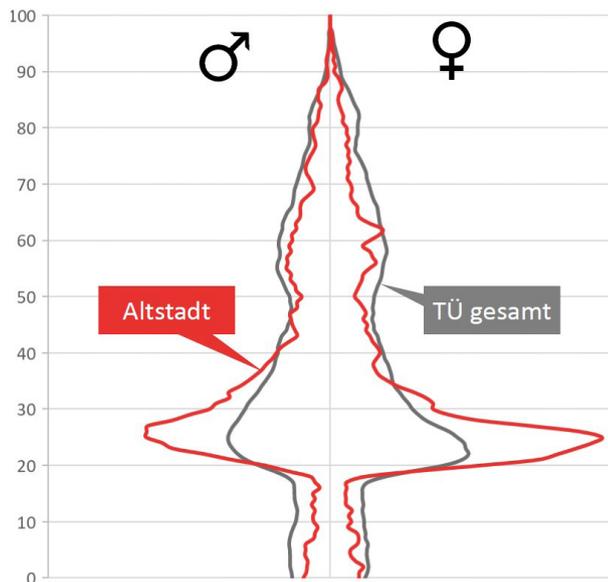
Die Altstadt ist eine Studentenstadt: Nur 8% der Einwohner:innen in der Altstadt sind Kinder und Jugendliche, deren Anteil liegt damit weit unter dem städtischen Mittel von fast 15%. Auch die Altersgruppe ab 65 ist mit 10% vergleichsweise selten vertreten, in der Gesamtstadt liegt deren Anteil bei 16,2%.

**4.425 Bewohner\_innen**  
(TÜ ges: 92.800) 

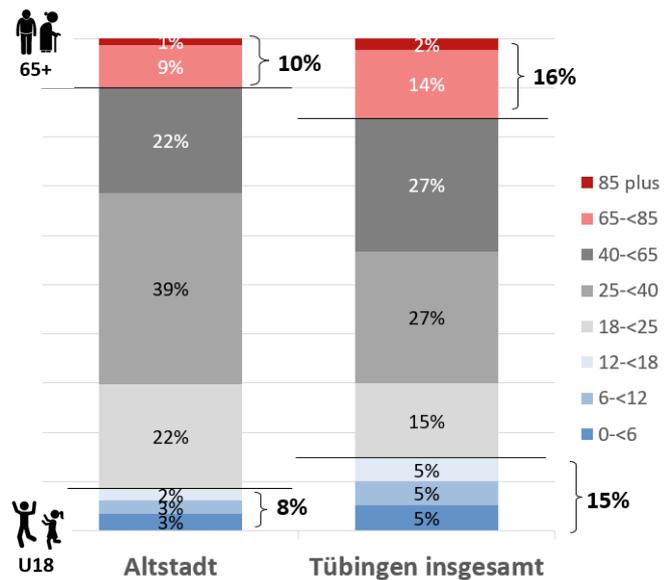
**3.099 Haushalte**  
(TÜ ges: 51.540) 

**1,42 Personen / HH**  
(TÜ ges: 1,79) 

Steckrief Altstadt - gesamtstädtischer Vergleich



Alterspyramiden - Altstadt und Tübingen insgesamt

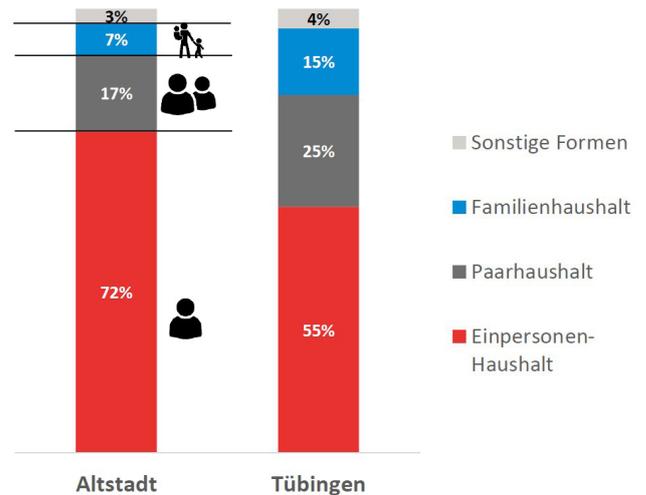


Altersstruktur in der Altstadt - wenig Jung, wenig Alt, viel dazwischen

\* Datenstand 31. Dezember 2022

Weit über dem Tübinger Schnitt liegen die Anteile in den Altersklassen zwischen 18 und 40 Jahren, mit enorm starkem Anteil an jungen Erwachsenen, primär im Bereich zwischen knapp 20 und 35 Jahren. Der Anteil der 18-30-Jährigen - zumeist Studierende - liegt bei 42 % und ist damit doppelt so hoch wie im Tübinger Durchschnitt. Der Rückgang von Familien und die Zunahme von Studenten ist ein erkennbarer Trend, der die Nachbarschaften im Sozialraum Altstadt prägt. Inzwischen sind nur noch 7% der Haushalte in der Tübinger Altstadt Familienhaushalte.

Der Demografie der Studierenden entsprechend ist auch die Fluktuation der Altstadtbewohner:innen hoch. Zwei Drittel leben seit weniger als fünf Jahren in ihrer aktuellen Altstadtwohnung, nur 15% seit mehr als 15 Jahren. Die durchschnittliche Verweildauer liegt unter 2 Jahren. Die Typologie der zum großen Teil historischen Altstadtbebauung ist durch relativ große Wohneinheiten mit vielen Zimmern gekennzeichnet. Barrierefreiheit ist selten vorhanden und sowohl baulich als auch aus Gründen des Denkmalschutzes oft schwer bis unmöglich herzustellen. Auch dazu passt die studentische Bewohnerstruktur.



Haushaltsstrukturen - Single Haushalte dominant

<b>687</b>	<b>Gebäude mit Wohnraum</b>	
<b>259</b>	<b>1-Zi. Wohnungen</b>	
<b>250</b>	<b>2-Zi. Wohnungen</b>	
<b>483</b>	<b>3-Zi. Wohnungen</b>	
<b>490</b>	<b>4-Zi. Wohnungen</b>	
<b>308</b>	<b>5-Zi. Wohnungen</b>	
<b>133</b>	<b>6-Zi. Wohnungen</b>	
<b>121</b>	<b>7+ Zi. Wohnungen</b>	

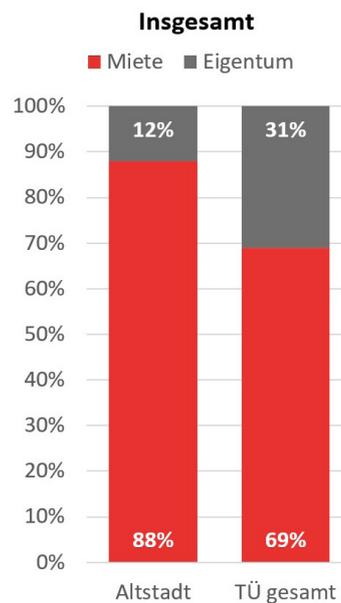
Wohnungsgrößen - viele sehr große Wohnungen

In der Altstadt wohnen in allen Altersklassen relativ wenige Menschen in Eigentum. Fast alle Altstadtbewohner:innen zwischen 18 und 40 Jahren wohnen zur Miete. Ein Großteil des Wohnungsbestands besteht also aus zimmerweisen vermieteten Wohneinheiten oder studentischen Wohngemeinschaften. Höhere Eigentumsquoten und das Wohnen mit Kindern sind in der Unterstadt stärker anzutreffen.

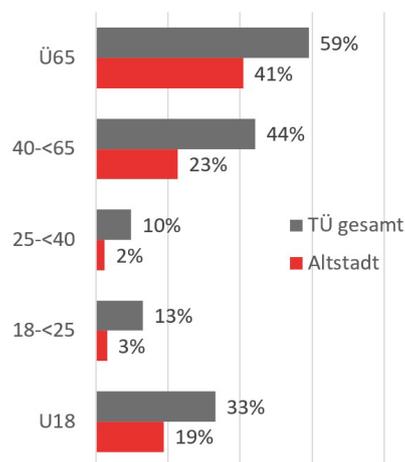
Auch gibt es relativ wenige öffentliche Mietangebote, Vermietungen erfolgen zumeist über persönliche Kontakte.

Die öffentlich angebotenen Wohnungsmieten sind vergleichsweise hoch und folgen dem allgemeinen Tübinger Trend hoher und stark steigender Mieten.

Der überwiegende Teil der 2044 Wohneinheiten der Tübinger Altstadt ist in privater Hand. 70 Wohnungen in 11 Wohngebäuden (GWG und Stadt) sind mietgebundene Wohnungen im Besitz von Stadt oder der kommunalen Wohnungsbaugesellschaft GWG. Etwa 30 Wohneinheiten sind derzeit umgenutzt und werden als Ferienwohnungen angeboten. Das Studierendenwerk unterhält zudem etliche preiswerte Wohnangebote für Studierende in der Altstadt.



**Anteile in Eigentum nach Alter**



*Eigentumsanteile - viel Miete, wenig Eigentum*

### Öffentlicher Raum

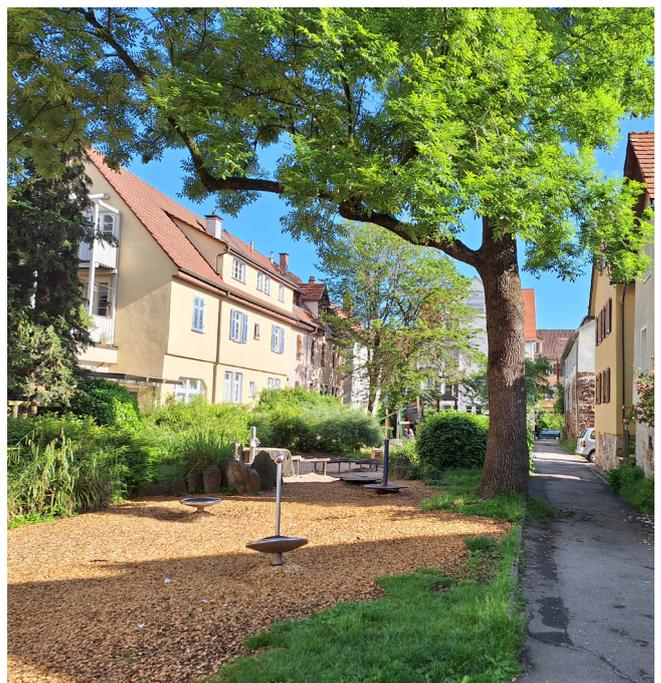
Im öffentlichen Raum ist die Stadt erlebbar. Er ist das Bindeglied zwischen den unterschiedlichen Nutzungen und muss vielfältigen Anforderungen gerecht werden. Die Tübinger Altstadt verfügt über einen besonderen Charme und ist ein wertvolles Gut. Die denkmalgeschützten Gebäude, die Sichtbarkeit des Ammerkanals sowie romantische Elemente wie Blumendekorationen oder das insgesamt gepflegte Erscheinungsbild, tragen zur Attraktivität der Altstadt bei. Während der Passantenbefragung für das Einzelhandelskonzept 2018 wurden der „Einkauf“ sowie die Möglichkeiten „Essen zu gehen, ein Café zu besuchen oder zu frühstücken“ als Hauptgründe für den Besuch der Altstadt genannt. Weshalb gerade die Altstadt für einen Besuch aufgesucht wird, liegt laut der Befragung insbesondere an der Atmosphäre bzw. am Flair sowie den individuellen Angeboten und der Angebotsvielfalt. Kritik wird am Angebot von öffentlichen Toiletten geäußert. Die in den vergangenen Jahren neu entstanden und sanierten Toilettenanlagen wirken ungepflegt.

Auch verfügt die Altstadt über eine Anzahl stark frequentierter und aufgesuchter Plätze. Die Gestaltung der Plätze ist den Bedürfnissen der umliegenden Nutzungen angepasst. So bilden sich unterschiedliche Profile heraus. Neben zentralen öffentlichen Plätzen, die multifunktional und flexibel gestaltbar sind, gibt es beispielsweise urbane Plätze zum Verweilen mit festinstallierten Sitzmöglichkeiten sowie Bäumen oder Spielmöglichkeiten.

Ergänzt wird das Geflecht der öffentlichen Räume durch die Grünräume und den Ammerkanal. Die Sichtbarkeit und Erlebbarkeit des Wassers in der Altstadt unterstützt ihren besonderen Charme. Entlang des Kanals verstecken sich grüne Oasen, die von Besucher:innen erst entdeckt werden müssen, dann jedoch wie ruhige Trittsteine in der lebendigen Altstadt wirken. Auch die Grünräume sind je nach umliegender Nutzung ausgestattet. Während im Westen der Altstadt die Wohnnutzung dominiert, sorgt der Spielplatz Im Zwinger beispielsweise für entsprechende Spielmöglichkeiten.

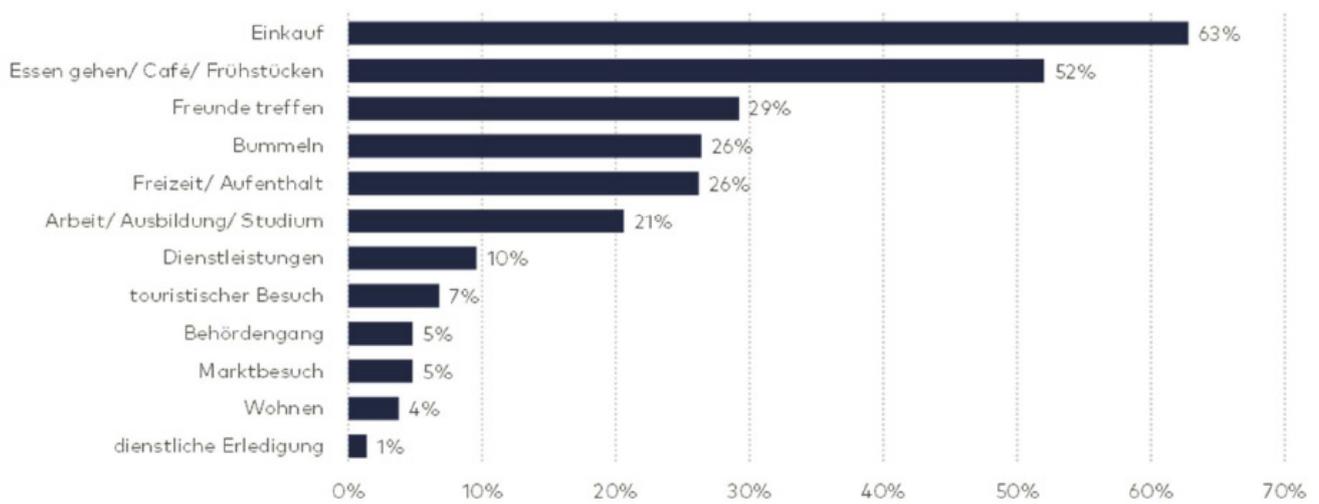


Denkmalgeschützte Gebäude und liebevolle Gestaltung



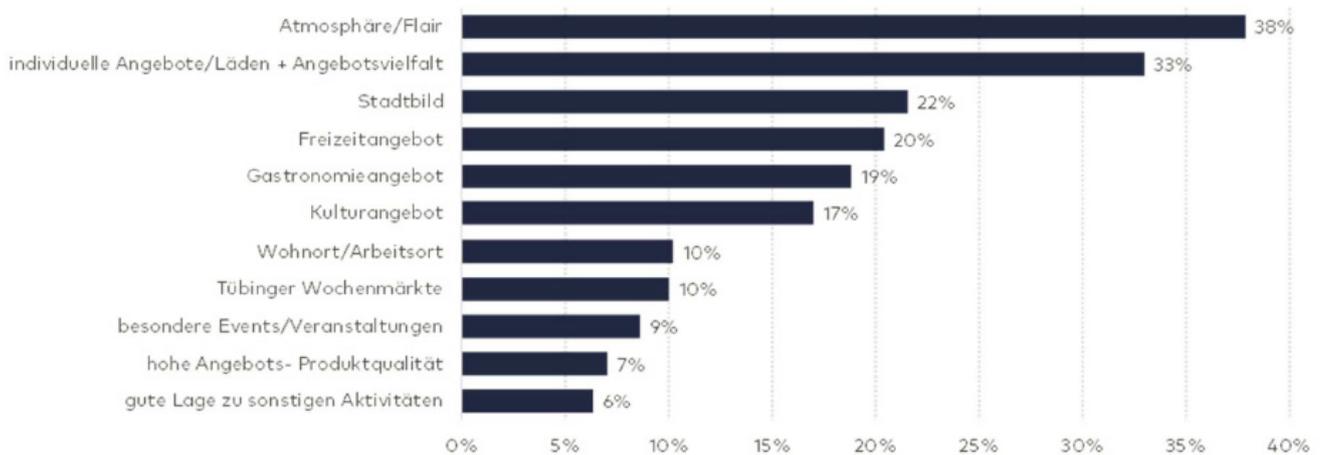
Attraktive Grünflächen in unmittelbarer Nähe zum Wohnen

„Was führt Sie üblicherweise in die Innenstadt von Tübingen?“  
(Mehrfachnennungen möglich/im Verhältnis zu befragte Personen)



Besuchsgrund der befragten Haushalte (n=441)  
(Darstellung Stadt + Handel; Passantenbefragung Stadt + Handel 05/2018)

„Was sind die Gründe dafür, dass Sie die Tübinger Innenstadt aufsuchen?“  
(n = ohne k. A./ weiß nicht/im Verhältnis zu befragte Personen)



Besuchsgrund der befragten Haushalte (n=441)  
(Darstellung Stadt + Handel; Haushaltsbefragung Stadt + Handel 07/2018)

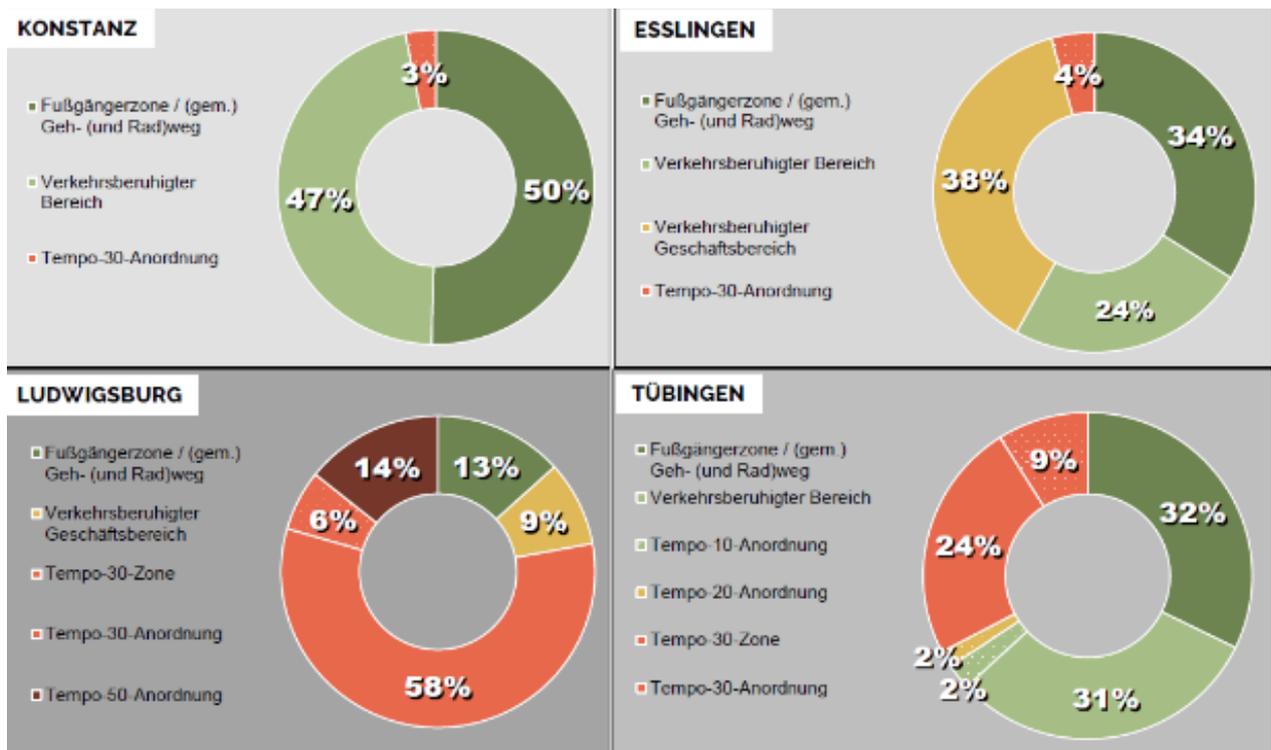
**Erreichbarkeit und Verkehr**

Tübingen bildet zusammen mit Reutlingen ein sogenanntes Oberzentrum, dem in der Raumordnung eine regionale Bedeutung zu kommt. Infrastrukturen und Funktionen, wie Hochschulen und weiterführende Schulen, gesundheitliche Versorgung, Einzelhandelsangebot, kulturelle Angebote und das damit verbundene Arbeitsplatzangebot richten sich an einen Einzugsbereich weit über Tübingen hinaus. Die täglichen 67.000 Pendlerbewegungen zeigen die Zentralität von Tübingen insgesamt. Dementsprechend ist eine gute Erreichbarkeit unabdingbar. Diese betrifft zum einen die Erreichbarkeit von außen als auch die innerstädtische Erreichbarkeit.

Die Erreichbarkeit des Zentrums stellt u.a. aufgrund der topografischen Gegebenheiten und der historischen Straßenbeläge vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Herausforderung dar.

Die Altstadt ist mit Bussen über die an ihren Rändern gelegenen Haltestellen Neckarbrücke, Nonnenhaus/Wilhelmstraße und Stadtgraben gut erreichbar, die Erschließung mit Öffentlichem Nahverkehr im Inneren jedoch unbefriedigend. Die Linie 9 durch die Unterstadt wird aufgrund geringer Attraktivität und Schwierigkeiten im Betrieb zukünftig nicht mehr durch die Altstadt geführt werden. Der Bahnhof bzw. ZOB liegt etwa 500m weit entfernt.

Die Parkhäuser Altstadt-König, Altstadt-Mitte, Neckarparkhaus und Metropal sind die zentralen Angebote für Besuchende mit dem PKW. Ein Kontingent ist für Dauerstellplätze reserviert, dass sich an Bewohnende und Berufseinpender richtet. Bei Märkten und an Adventswochenenden kommen die Parkhäuser an ihre Kapazitäts-



Anteile Verkehrsrechtliche Regelung

grenzen. Das Angebot eines Busshuttles und Aufforderungen mit dem ÖV anzureisen, federt Engpässe ab.

Die Altstadt besteht heute zu 32% aus Fußgängerzone und zu 31% aus verkehrsberuhigten Bereichen. Den Rest bilden unterschiedliche Verkehrsregelungen, zumeist Tempo 30-Zonen. Es sind schlecht nachvollziehbare Wechsel der verkehrsrechtlichen Ausweisungen vorhanden. Die Fußgängerzone in Tübingen wird mit großer Beliebtheit angenommen, obwohl sie noch nicht zusammenhängend ist und sich im Wesentlichen auf den süd-östlichen Teil der Altstadt konzentriert.

Die Fußgängerzone ist in weiten Teilen frei von Radverkehr, lediglich die Kornhausstraße, die Lange Gasse sowie die Metzgergasse sind mit dem Fahrrad befahrbar, um eine Ost-Westverbindung zu ermöglichen. Radabstellanlagen sind zwar über die Altstadt hinweg verteilt, reichen jedoch bei weitem nicht aus. Dies zeigt sich über viele wild abgestellte Räder.

Durch die Unterbrechungen der Fußgängerzone und die damit verbundene Erreichbarkeit der wenigen Kurzzeitparkplätze, verursacht störenden Parksuchverkehr. Erhöhter Parkdruck lässt sich insbesondere bei den Bewohnerparkplätzen feststellen. Schwerpunktartig sind diese im nord-westlichen Teil der Altstadt zu finden, wo auch vorwiegend Wohnen im Erdgeschoss zu finden ist, sowie entlang der Neckarhalde, dem Haagtorplatz und vor dem Schloss. Vereinzelt Car-Sharing Angebote ergänzen das Angebot.

Wichtig für die Funktionsfähigkeit der Altstadt und ihre gewerblichen wie auch Wohnnutzungen ist der Liefer- und Handwerkerverkehr. Auch ist die Erreichbarkeit für Pflegedienste sicher zu stellen. Es bestehen verschiedene Regelungen zur Einfahrt in die Fußgängerzone. Durch die Möglichkeit eine digitale Sondergenehmigung zur Einfahrt zu erhalten konnten bereits Vereinfachungen umgesetzt werden.



*Topografie und Beläge bilden Barrieren*



*Zusammenspiel verschiedener Verkehrsarten*

# Themen und Ansätze der Rahmenplanung

## Leitfragen

Zur Erarbeitung des Rahmenplans Altstadt wurden acht Leitfragen formuliert, die die zentralen Fragestellungen und Themen herausstellen:

- Ist das bisherige Leitbild einer zu bewahrenden und zu fördernden Nutzungsmischung aus „Wohnen, Handel, Handwerk, Dienstleistungen, Gastronomie, Forschung- und Lehre, Verwaltung und Gemeinbedarfseinrichtungen“ (Auszug aus Begründung B-Plan 399; 1989) weiterhin gemeinsamer Konsens? Wie soll eine ausgewogene Mischung aussehen und wie kann diese erreicht werden?
- Welche Erdgeschossnutzungen bilden eine attraktive und zukunftsfähige Mischung in der Altstadt?
- Wie sind diese Nutzungen im Stadtgefüge räumlich zu gliedern?
- Wie können Nutzungskonflikte nachhaltig entschärft oder bestenfalls in Einklang gebracht werden?
- Welche Rolle kommt bei den Erdgeschossnutzungen in Zukunft dem Einzelhandel zu, welche der Gastronomie, welche der Kultur und dem öffentlichen Leben?
- Wie kann das Wohnen und seine Vielfalt in der Altstadt erhalten und gestärkt werden?
- Sind die vorhandenen öffentlichen und privaten Orte sowie Einrichtungen in der Altstadt angemessen in Dimension, Funktion und Ausstattung und Unterhaltungszustand?
- Wie sieht ein funktionierender Verkehr (z.B. Lieferverkehr, ruhender Verkehr für PKW und Fahrrad ...) in und am Rande einer autofreien Altstadt aus?



# Nutzungen Erdgeschoss

*Hinweis: In der öffentlichen Veranstaltung werden die Profile der Schmiedtorstraße und Haaggasse sowie das Thema der Dritten Orte detaillierter besprochen und Anregungen zu den vorgestellten Ideen gesammelt.*

## **Einzelhandel und Gastronomie**

Der Strukturwandel im Einzelhandel im Zuge von zunehmendem Onlinehandel und sich verändernden Kauf- und Konsumgewohnheiten erfordert eine Strategie für die stark auf die Einzelhandelsfunktion ausgerichteten Innenstädte. Der Einzelhandel verliert dabei seine alleinige Leitfunktion, das Erlebnis Altstadt ist zukünftig der wesentliche Anlass eines Besuchs, die Erdgeschossnutzungen werden vielfältiger. Zunehmende Leerstände in zentralen Lagen sowie die Umsatzabwanderung ins Internet machen auch in Tübingen diese Veränderung augenfällig. So stellt sich auch für die Tübinger Altstadt die Frage nach neuen Konzepten im Einzelhandel, möglichen Folgenutzungen bei Leerstand sowie zur Förderung des Erlebnisses beim Altstadtbesuch. Neben dem klassischen Einzelhandel bedarf es einem diversifizierten Nutzungsmix sowie einem gemeinwohlorientierten, nichtkommerziellen Angebot. Dabei spielt die Höhe der Gewerbenieten eine wesentliche Rolle.

Tübingen ist mit seinen vielfältigen Nutzungen bereits gut aufgestellt. Diese besonderen Qualitäten gilt es zu erhalten und zu stärken. Durch die Qualifizierung der Lagen und die Förderung von Profilditionen werden die Talente der unterschiedlichen Bereiche herausgestellt.

In einem Zukunftsbild wurden diese Lagen definiert. Anhand von Steckbriefen werden die einzelnen Lagen, deren Leitnutzung sowie erste Entwicklungsvorstellungen und Handlungsansätze erläutert. Herausforderungen und Zielkonflikte in den einzelnen Lagen vervollständigen die Steckbriefe.

Durch die Konzentration der Leitfunktion Handel und Erweiterung um innovative Konzepte, soll das Einkaufserlebnis weiterhin garantiert werden. Die Tübinger Besonderheit der vielen inhabergeführten Fachgeschäfte soll hingegen gestärkt und besonders zwischen dem Lustnauer Tor und der Krumpfen Brücke über die Collegiumsgasse gestärkt werden. Gastronomische Angebote sind eine gute ergänzende Nutzung. Bei Wegfall einzelner Angebote, soll entsprechend der Profile ein entsprechendes Angebot ergänzt werden.

Die Nutzungsvielfalt in der Altstadt führt in manchen Bereichen, wie z.B. der Ammergasse oder Haaggasse, zu Konflikten zwischen der lärmsensiblen Wohnnutzung und stärker lärmemittierenden Nutzungen wie Gastronomie und Freizeitnutzungen. Hierbei sind besonders sensible Nutzungen wie Pflegeheime, zum Beispiel an der Krumpfen Brücke, zu beachten.



*Individuelle Angebote machen den Tübinger Charme*

## Wohnen

Neben den lebendigen und stark frequentierten Lagen gibt es auch ruhigere Bereiche in denen vorwiegend gewohnt wird. Zu diesen Bereichen gehört die Neckarhalde, der Bereich zwischen der Hinteren Grabenstraße, der Froschgasse und des Bürgerheims sowie der westliche Teil der Altstadt begrenzt durch die Schmiedtorstraße und die Jakobsgasse. Die Unzulässigkeit der Umnutzung von Flächen oberhalb des 1. Obergeschosses zur anderer als Wohnnutzung ist für wesentliche Teile der Altstadt bereits festgelegt und sichert die Nutzungsvielfalt. Die 2022 angepasste Zweckentfremdungsverbotssatzung verbietet eine Umnutzung von weiterem Wohnraum zu Ferienwohnungen. Die konkreten Möglichkeiten zur Steuerung und Sicherung einer (alters)gemischten Bevölkerungszusammensetzung sind jedoch bei dem großen Anteil an Wohneinheiten in privater Hand beschränkt.

Das Altstadtforum hat sich dafür ausgesprochen darauf hinzuwirken, eine gemischte Bevölkerungsstruktur der Altstadt zu erhalten und zu fördern. Auch soll die Altstadt, wo steuerbar einen Beitrag zum Angebot bezahlbaren Wohnraums liefern. Hierdurch sollen aktive Nachbarschaften gesichert und ein lebendiger Sozialraum erhalten bleiben. Vor allem Familien mit Kindern, Alleinerziehende und alleinstehende Senioren mit langer Wohndauer sind auf preiswerten Wohnraum angewiesen. Zur Sicherung der Zusammensetzung der Gebietsbevölkerung unter Berücksichtigung der oben genannten Teilgruppen ist preiswerter Wohnraum im Gebiet zu schaffen und zu erhalten. Sanierungsbedürftiger Wohnungsbestand ist sozialverträglich zu erneuern. Die Wohnbedürfnisse einkommensschwächerer Bewohnerschichten sind besonders zu berücksichtigen. Wo dies wirtschaftlich im Rahmen des Ziels der Bezahlbarkeit möglich ist, soll barrierefreies oder barrierearmes Wohnen realisiert werden. Der Wohnraum im Gebiet soll neben den bereits bestehenden studentischen und touristischen Wohnzwecken auch weiterhin dem dauerhaften Wohnen dienen. Die Einzelvermietung von Zimmern in familiengeeigneten Wohnungen soll nicht gefördert werden.



*Bereiche mit vorwiegend Wohnen*



*Dichte Bebauung und Wohnen in den Obergeschossen*

## Kultur und Soziales

Die Attraktivität des Wohnens wird stark über das Wohnumfeld geprägt. Soziale Nutzungen wie Bildungseinrichtungen, Einrichtungen zur Kinderbetreuung oder medizinischen Unterstützung sind neben kulturellen Angeboten ein wichtiger Teil davon. Fünf Kulturschwerpunkte, Stadtbücherei, Stadtmuseum/Löwen, Museums-gesellschaft, Hölderlinturm und -garten/Zimmertheater, Schloss Hohentübingen, bilden ein grundlegendes Gerüst an kulturellen Angeboten. Die vorhandenen Angebote sollen erhalten und weiter gestärkt werden. Durch gemeinsame Aktionen, Marketing und vielfältige Angebote sollen die kulturellen Einrichtungen sichtbarer und bekannter werden.

Auch größere Events im öffentlichen Raum, wie Feste, Märkte oder Konzerte sollen breit aufgestellt sein, um möglichst alle Zielgruppen anzusprechen.

Auch Kooperationen mit der Universität und die Nähe zur Bildung kann ein Alleinstellungsmerkmal für Tübingen sein.

Kulturelle Begegnungsorte ohne Konsumzwang, wie es bereits die Stadtbücherei vormacht, soll es in Tübingen mehr geben. Sogenannte Dritte Orte, sind öffentliche Treffpunkte in Innenräumen, die für alle barriere- und kostenfrei zugänglich sind. Sie stärken den gesellschaftlichen Zusammenhalt, Schaffen einen Beitrag zu gleichwertigen Lebensverhältnissen und laden zur identitätsstiftenden Verantwortungsübernahme ein. Dritte Orte werden zusammen mit der örtlichen Bevölkerung entwickelt und bieten eine einladende Atmosphäre und Gestaltung. Ein weiterer potenzieller Dritter Ort und öffentliches Wohnzimmer in Tübingen könnte das Rathaus Foyer sein.



Stadtbücherei ein Dritter Ort in Tübingen



Versteckte kulturelle Angebote wie das Zimmertheater

# Öffentlicher Raum

*Hinweis: In der öffentlichen Veranstaltung werden Ideenvorschläge zum Platz an der Jakobuskirche sowie zum Haagtor detaillierter besprochen und Anregungen gesammelt. Zusätzlich wird während des Stadtpaziergangs der Kelternplatz genauer betrachtet.*

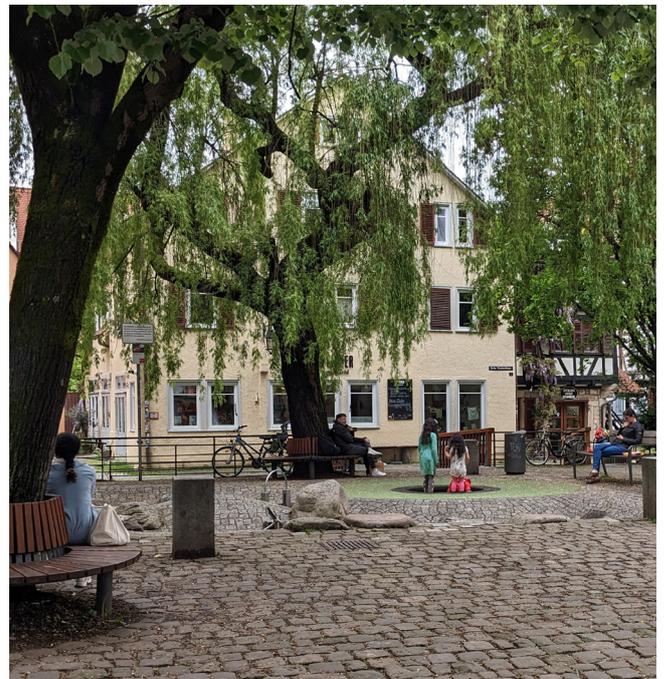
## Grün- und Freiflächen

Aufgrund der engen historischen Bebauung mit geringem Anteil privater Grünräume kommt den öffentlichen Räumen eine besondere Bedeutung zu. Der sinkende zur Verfügung stehende Quadratmeter Wohnfläche pro Kopf erhöht den Bedarf nach öffentlich zugänglichen Freiräumen. Vor allem in Hinblick auf klimawandelbedingte öfter auftretende Hitzeperioden, bei häufig schlecht gedämmten Dachgeschosswohnungen, müssen die Freiräume Schatten bieten und öffentlich zugänglich sein, um als Rückzugsorte zu funktionieren. Die Nutzung der Freiräume hat sich intensiviert, der Aufenthalt im Freien hat auch in den kälteren Monaten an Bedeutung zugenommen. Neben klimatischen Rückzugsorten sind sie auch Orte der Begegnung und des Aufenthalts für Anwohnende und Besucher:innen. Außengastronomie wird jetzt auch in den Wintermonaten angenommen.

Als Anforderung an das Wohnumfeld kommt ihnen eine immer wichtigere Rolle zu. So benötigen Familien beispielsweise sichere Orte zum Spielen und Treffen. Für ältere Menschen sind Sitzmöglichkeiten und Trinkwasserspender wichtig. Andere suchen eher ruhigere Freiräume zum Pausieren auf. So muss eine hohe Varianz an unterschiedlich gestalteten Freiräumen angeboten werden, um auf alle Bedürfnisse eingehen zu können. Allen gemein ist der Wunsch nach öffentlicher Zugänglichkeit und Sauberkeit.

Wie bei den Nutzungen wurde auch in Bezug auf die Öffentlichen Räume ein Zukunftsbild erarbeitet. Dieses teilt die Plätze der Altstadt in unterschiedliche Profile ein, abhängig von ihrem Charakter und ihrer Umgebung. Neben den Plätzen stellt das Zukunftsbild die zu erhaltenen Spiel- und Grünräume dar, als auch den Ammerkanal, der als Leitelement quer durch die Altstadt fließt und attraktive Orte schafft, wie beispielsweise am Affenfelsen. Kleine Ruheorte, die mit einer Sitzmöglichkeit und wenn möglich einem Baum ergänzen das Bild.

Die Gestaltung des öffentlichen Raums, der neben den Plätzen und Grünräumen auch die Fußgängerzone und in gewisser Weise den Straßenraum umfasst, hat in den letzten Jahren stark an Bedeutung zugenommen. Um das Erlebnis Einkaufen attraktiv zu machen, muss auch der öffentliche Raum ansprechend gestaltet sein sowie dem Fußverkehr genügend Raum bieten. An diesen Orten ist eine Balance zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten, den Nutzungen im Erdgeschoss sowie der Gestaltung des öffentlichen Raums zu finden.



*Spielen und sich Treffen im öffentlichen Raum*

### Stadteingänge

Die Eingänge in die Altstadt am Kelternplatz, der Lange Gasse, am Haagtor sowie am Lustnauer Tor ebenso wie der Knotenpunkt Krumme Brücke, sind öffentliche Räume, in denen viele Anforderungen und Themen aufeinandertreffen. Während am Lustnauer Tor bereits Umbaumaßnahmen und Veränderungen der Verkehrsführung umgesetzt wurden, besteht in den anderen Räumen noch Handlungsbedarf.

Die Lange Gasse ist eine der wenigen nicht historischen Eingänge in die Stadt. Zusammen mit der Schmiedtorstraße sorgt sie für die Erschließung der Altstadt aus dem Ammertal. Während die Schmiedtorstraße insbesondere für die Anwohnenden eine wichtige Zufahrt darstellt, dient die Lange Gasse zum einen als Zufahrt für die Anlieferung des Markts am Nonnenhaus und der Stadtbücherei, aber auch dem ausfahrenden Parksuchverkehr aus der Froschgasse. Beide Eingänge sind in erster Linie als Verkehrsräume wahrnehmbar und weisen wenig Aufenthaltsqualität auf.

Das Haagtor ist ein komplexer Raum mit vielen gegensätzlichen Anforderungen. Wahrgenommen wird er in erster Linie als Verkehrsraum bzw. als Parkplatz mit verschiedenen etwas versteckten Randnutzungen. Über ein Pop-Up Projekt konnten die Potenziale des Ortes mit mehr Aufenthaltsqualitäten erkundet werden. In der Entwicklung des Platzes ist zu entscheiden, welche Ausrichtung das Haagtor haben soll und wie die unterschiedlichen Anforderungen koexistieren können.

Auch die Krumme Brücke wird in erster Linie als Transitraum wahrgenommen, an den sich gewisse Randnutzungen reihen. Je nach Ausgestaltung der Ammergasse und der Schmiedtorstraße, könnten aus diesem Raum Verkehrsflüsse herausgenommen und Platz für mehr Aufenthalt geschaffen werden.



*Probiererte Haagtorspace*



*Krumme Brücke mit Potenzial und Handlungsbedarf*

# Verkehr

*Hinweis: In der öffentlichen Veranstaltung wird zum einen die mögliche Ausweitung der Fußgängerzone sowie das Thema der Erreichbarkeit einer autoarmen Altstadt detaillierter besprochen und Anregungen gesammelt.*

## Autoarme Altstadt

Im Klimaschutzkonzept 2019 wurde eine grundsätzliche Zielsetzung einer möglichst autofreien Altstadt beschlossen. Gleichwohl muss sie als Wohnstandort für Anwohnende zugänglich und erreichbar sein. Die Funktion bringt Anwohnerverkehre mit sich. Hierdurch entstehen Zielkonflikte ob beim Parken oder bei Zufahrtsbeschränkungen in Fußgängerzonen.

In Hinblick auf die Aufenthaltsqualität bringt eine Erweiterung der Fußgängerzone viele positive Aspekte mit sich. Eine zusammenhängende Fußgängerzone ist für den Fußverkehr ein deutlicher Mehrgewinn. Eine Erweiterung kann auch als steuerndes Instrument für den als störend empfundenen Parksuchverkehr genutzt werden.

In der Erarbeitung des Rahmenplans wurden verschiedene Varianten einer autoarmen Altstadt erarbeitet und im Altstadtforum diskutiert. Neben verkehrsrechtlichen Regelungen sind dabei auch Regelungen zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Altstadt durch den Liefer-, Rad- oder Busverkehr sowie den Anwohnerverkehren parallel mitzudenken.

In der Variante (3) „vorsichtig weiterentwickeln“ liegt der Fokus auf der Collegiumsgasse, die bereits heute hauptsächlich als Fußgängerzone genutzt wird, und der Lange Gasse / Hafengasse.

In der Variante (2) „fortschrittlich“ wird der Bereich Krümme Brücke, südliche Schmiedtorstraße, Ammergasse und Jakobsgasse zur Fußgängerzone erweitert. In den geführten Diskussionen im Altstadtforum haben sich die Bereiche für eine Ausweisung von Fußgängerbereichen geschärft. Die Variante (1) „beherzt autoarm“ stellt das umfassendste Konzept einer autoarmen Altstadt dar. Als zusätzliche Fußgängerzone ist hier der nördliche Teil der Schmiedtorstraße, sowie die Bereiche zwischen der Froschgasse und dem Bürgerheim vorgesehen. Hier muss die Frage des Profils der nördlichen Schmiedtorstraße

geklärt werden. In dieser Variante werden einige Durchfahrtmöglichkeiten durch Stichstraßen verhindert. Mit dem Konzept verbinden sich die stärksten Einschnitte für das Bewohnerparken und die Erreichbarkeit für Bewohnende und Gewerbetreibende bei gleichzeitig besten Potenzialen für den Fußverkehr. Dieses ist bei der Abwägung von Vor- und Nachteilen gut zu berücksichtigen, damit die Attraktivität der Nutzungen nicht geschwächt, sondern erhalten und gestärkt wird.

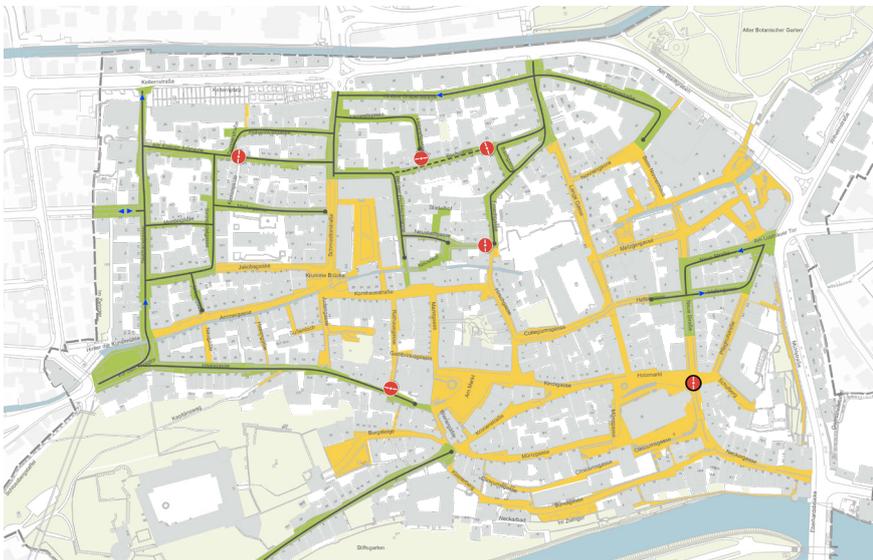
Eine Umsetzungsstrategie ist zu entwickeln. Straßenabschnittsweise Umsetzungen oder aber gesamtheitliche Umstellungen sind in ihrer Akzeptanz und Wirkung abzuwägen.



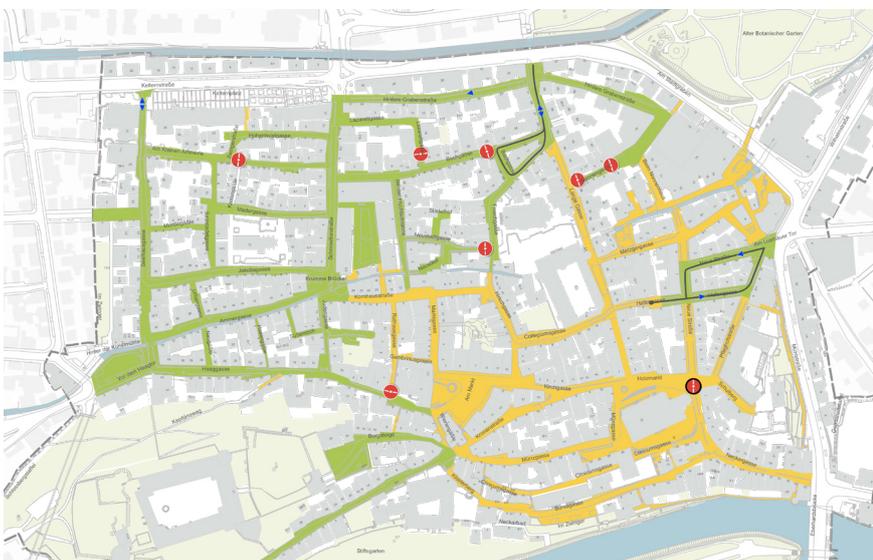
Widerspruch zwischen Nutzung und verkehrsrechtliche Regelungen



Variante 1 „beherzt autoarm“



Variante 2 „fortschrittlich“



Variante 3 „vorsichtig weiterentwickeln“

Legende:

-  Poller - keine Durchfahrt für MIV
-  Automatischer Poller - keine Durchfahrt für MIV
-  Fußgängerzone
-  Verkehrsberuhigte Bereiche
-  Mögliche Verkehrsführung

### Erreichbarkeit der autoarmen Altstadt

Die für die zentrale Funktion der Altstadt erforderlichen Nutzungen wie Medizinische Versorgung, Kirchen, Einkaufen, zentrale Verwaltungsfunktionen, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sowie (Alten-) Wohnheime etc. sind über die komplette Altstadt verteilt und erfordern eine gute und sichere Erreichbarkeit. Besonders zu berücksichtigen sind hierbei sensible Personengruppen (Kinder, Ältere, Mobilitätseingeschränkte).

### Lieferverkehr

So gut wie jede der aufgeführten Nutzungen ist auf Lieferverkehr angewiesen. Be- und Entladen findet überwiegend im Straßenraum statt. Die Anlieferung von Waren mit größeren Fahrzeugen stellt eine Herausforderung im Zusammenhang mit der Attraktivität der Altstadt dar. Lieferfahrzeuge wirken oft überdimensioniert. Bestehende Regelungen lassen die Lieferung zu Randzeiten (6:00 – 10:30 Uhr) zu. Gewisse Nutzungen haben Sonderregelungen und dürfen auch während der zugangsbeschränkten Zeit in die Fußgängerzone einfahren. Ausnahmegenehmigungen können seit September 2023 online beantragt werden. Die Erreichbarkeit z.B. für Handwerker und Pflegedienste muss sichergestellt sein. Beschwerden, die die Altstadt an sich mitbringt dürfen nicht zu einschränkend sein. Be- und Entladezonen am Rand der Fußgängerzone spielen für die Belieferung der Altstadt eine wichtige Rolle. Neue Konzepte, wie Sammel- und Umladestationen sollen ergänzend gefördert werden. Lagermöglichkeiten für den Einzelhandel außerhalb der Altstadt können ein Konzeptbaustein zur Reduktion von Verkehren sein. Zu entscheiden ist auch, ob von Paketdienstleistern unabhängige sogenannte White label Paketstationen ein ergänzendes Angebot am Rand der Altstadt sein sollen. Sie könnten Lieferverkehre entlasten, sollen aber dem Onlinehandel keinen Vorschub leisten und den stationären Einzelhandel schwächen.

### Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof und der ZOB liegen etwa 500m weit entfernt. Die Buslinien halten am Rand der Altstadt. Die bisher vorhandene Buslinie 9, die als einzige zur Krümmen



Lieferverkehr vor dem Markt am Nonnenhaus



Bisherige Buslinie 9 durch die engen Straßen der Altstadt

Brücke fährt, verursacht einige Probleme und soll künftig nicht mehr in die Altstadt fahren. Insbesondere für Mobilitätseingeschränkte wird dadurch der Zugang zur Altstadt zusätzlich erschwert. Im Altstadtforum wurden bereits Ideen für alternative Mobilitätsangebote entwickelt. So könnte eine Sonderlinie durch die Altstadt mit Micro-Bussen eine Alternative sein. Diese Ideen sind auf Umsetzbarkeit vertiefend zu prüfen.

### Fahrrad

Mit Ziel einer autofreien Innenstadt und der Förderung einer nachhaltigen Mobilität, wird sich die Nachfrage nach Angeboten für den Radverkehr weiter erhöhen. Bereits heute fehlen eine große Anzahl an Fahrradabstellanlagen. Um diese ressourcenschonende Entwicklung zu unterstützen, müssen an strategisch sinnvollen Punkten genügend Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen sowie der Radverkehr gelenkt werden, um weiterhin eine attraktive Altstadt für den Fußverkehr zu gewährleisten. Zu diskutieren sind die Zufahrts- und Durchfahrtsregelungen des Radverkehrs durch die Fußgängerzone. Andere Städte bieten hier eine breite Palette an Möglichkeiten. Neben der Freigabe von bestimmten Bereichen können auch zeitliche Einschränkungen eine Lösung sein.

### Parken

Der Wohnstandort Altstadt bringt Anwohnerverkehre und -parken mit sich, wenngleich der Autobesitz in der Altstadt geringer ist. Es gilt abzuwägen, wo Anwohnerparken weiterhin stattfinden soll oder Aufenthaltsqualitäten erhöht werden können. Durch multifunktionale Flächen können mehrere Nutzungen bedient werden. So könnten Bewohner Nachtstellplätze zur Verfügung gestellt werden, die tagsüber als Aufenthaltsflächen oder in Verbindung mit Mischkonzepten genutzt werden. Die umliegenden Parkhäuser könnten zusätzliche Angebote für das Bewohnerparken nach Geschäftsschluss bieten. Auch ergänzende Car-Sharing Angebote, wie bereits am Haagtor oder in der Lange Gasse vorhanden, erweitern das Angebot mobil zu bleiben. Allgemein muss darauf geachtet werden, dass die Altstadt weiterhin für alle gut erreichbar bleibt. Flexible und multifunktionale Lösungen können hierzu einen Beitrag leisten.



Car-Sharing Angebot am Haagtor mit wildparkendem Fahrrad

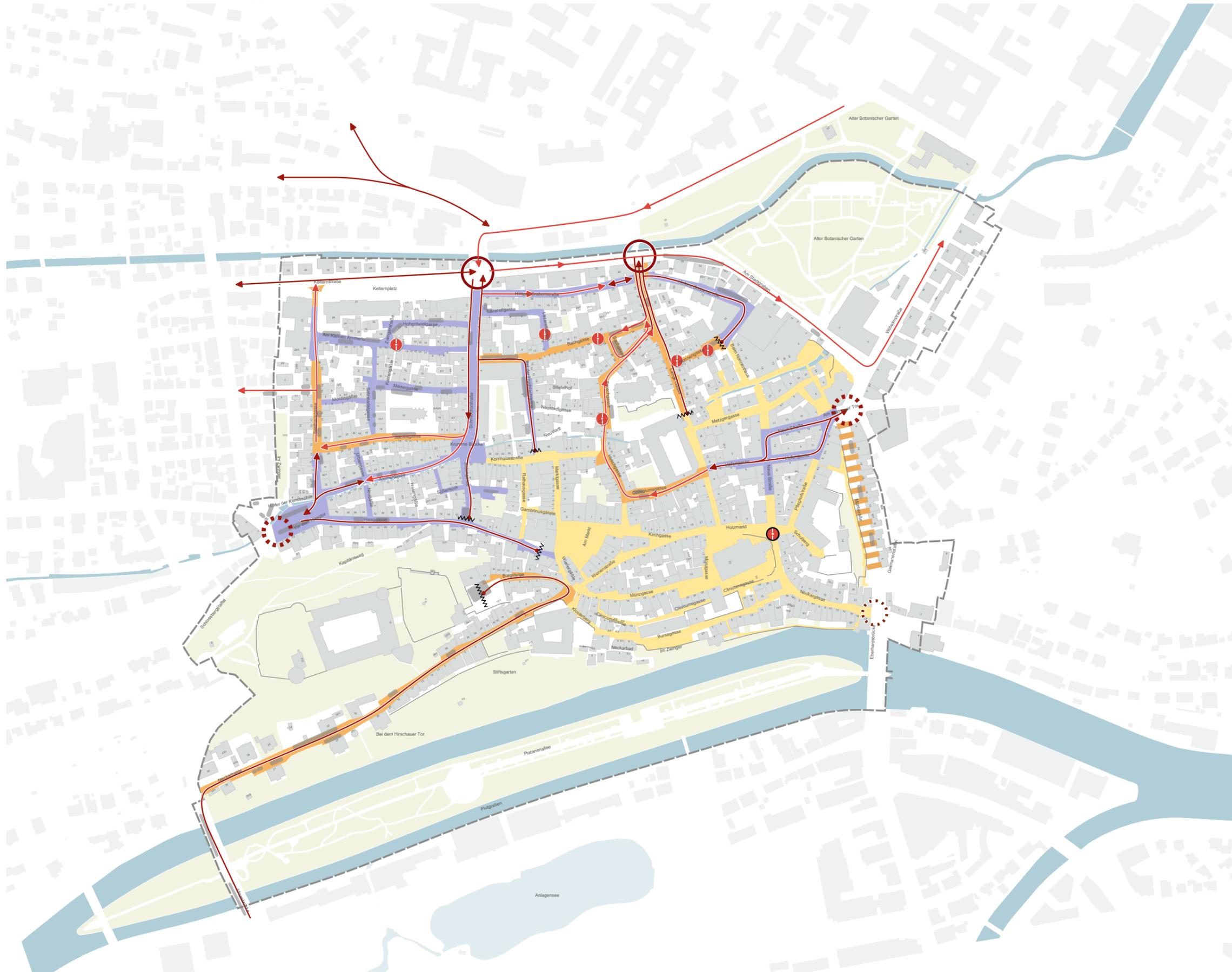


Erreichbarkeit der Altstadtbewohner:innen

# Anlage Planwerk

<b>Bestandsplan Mobilität (MIV)</b> .....	<b>28</b>
<b>Bestandsplan Mobilität (Parken MIV)</b> .....	<b>29</b>
<b>Bestandsplan Mobilität (ÖV)</b> .....	<b>30</b>
<b>Bestandsplan Mobilität (Rad)</b> .....	<b>31</b>
<b>Bestandsplan Nutzungen Erdgeschoss (Einzelhandel, Gastronomie)</b> .....	<b>32</b>
<b>Bestandsplan Nutzungen Erdgeschoss (Kultur, Wohnen, Bildung)</b> .....	<b>33</b>
<b>Bestandsplan Öffentlicher Raum</b> .....	<b>34</b>
<b>Analyseplan Öffentlicher Raum</b> .....	<b>35</b>





Universitätsstadt Tübingen

## Rahmenplanung Altstadt

Legende:

- Stadteingang  
( $> 500$  Kfz / Tag ein- bzw. ausfahrend) <sup>2</sup>
- ⊙ Stadteingang  
( $150 - 500$  Kfz / Tag ein- bzw. ausfahrend) <sup>2</sup>
- Stadteingang  
( $< 150$  Kfz / Tag ein- bzw. ausfahrend) <sup>2</sup>
- ⊕ Poller - keine Durchfahrt für MIV <sup>2</sup>
- ⊕ Automatischer Poller - keine Durchfahrt für MIV <sup>2</sup>
- Öffentliche Parkplätze <sup>2</sup>
- Einbahnstraße - Hauptrouten des Kfz-Verkehrs <sup>2</sup>
- ↔ Zweirichtungsverkehr - Hauptouten des Kfz-Verkehrs <sup>2</sup>
- ↔ MIV-Sackgasse <sup>2</sup>
- Fußgängerzone <sup>2</sup>
- Spielstraße <sup>2</sup>
- Tempo-Zone 10 bzw. 30km/h <sup>2</sup>
- ▨ Durchfahrtsverbot MIV <sup>2</sup>

Zusätzliche Plangrundlagen:

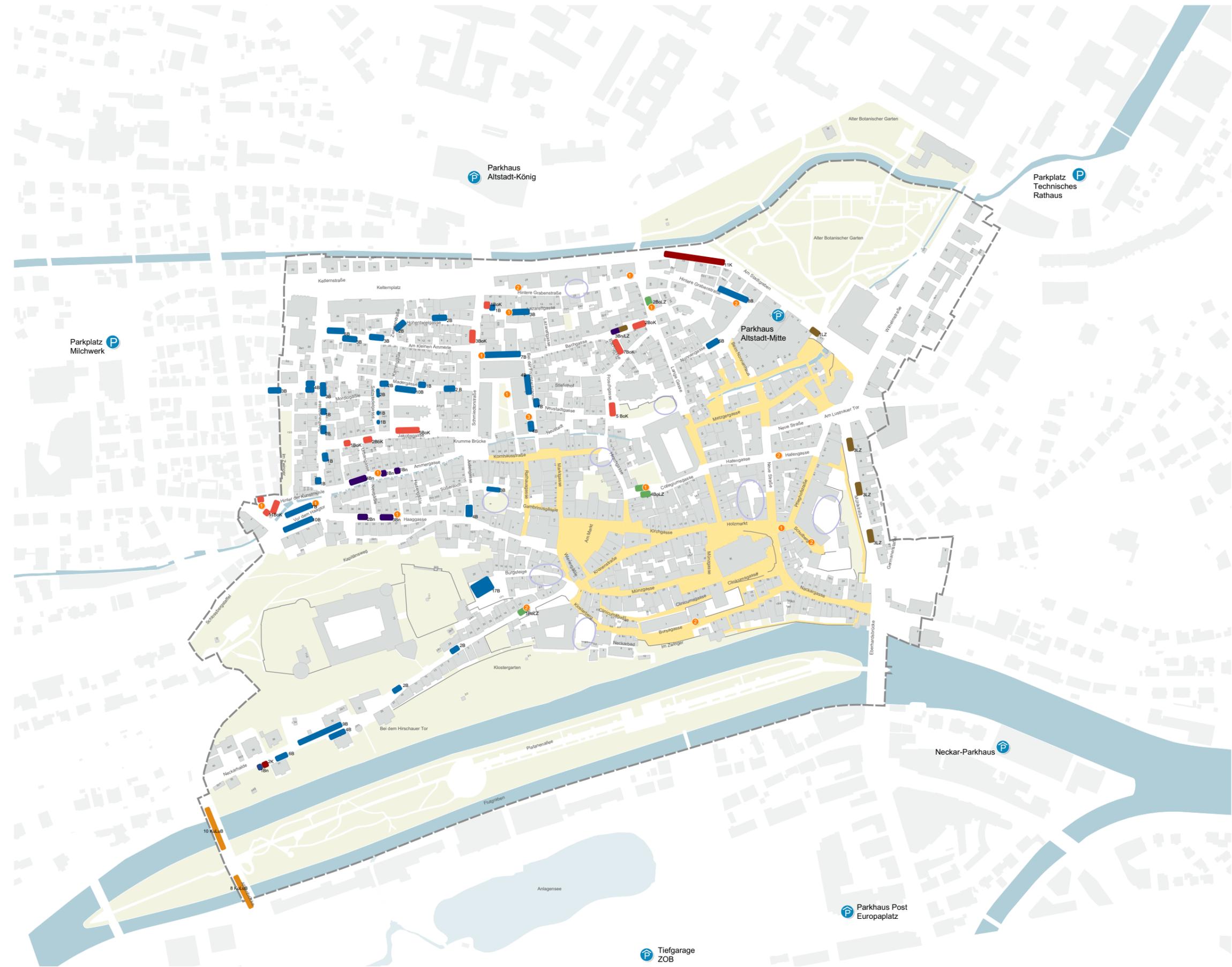
- - - Abgrenzung Planungsgebiet
- Mauern und Höhenunterschiede <sup>1</sup>
- Gebäude (Bestand)
- Grünflächen (Bestand) <sup>1</sup>
- Gewässer

<sup>1</sup> Stadtplan Tübingen

<sup>2</sup> Projektgruppe Verkehr

Bestandsplan - Mobilität (MIV)

# Rahmenplanung Altstadt



Legende:

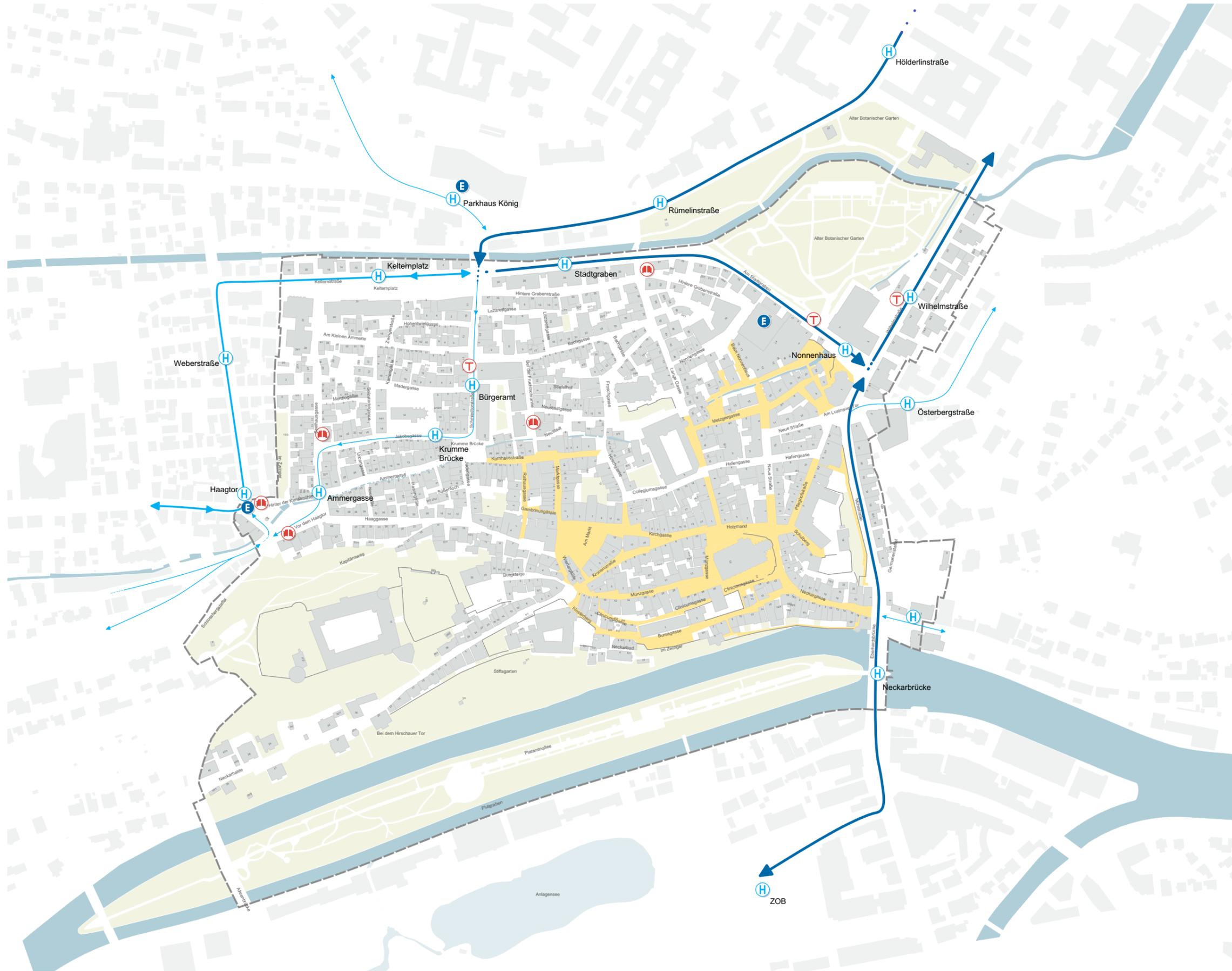
- Behindertenparkplatz (inkl. Angabe zur Anzahl) <sup>2</sup>
- Parkplatz Bewohner (B) <sup>2</sup>
- Parkplatz Bewohner Nacht (BN) <sup>2</sup>
- Parkplatz Bewohner oder Ladezone (BoLZ) <sup>2</sup>
- Parkplatz Ladezone (LZ) <sup>2</sup>
- Parkplatz Bewohner oder Kurzzeit (BoK) <sup>2</sup>
- Parkplatz Kurzzeit (K) <sup>2</sup>
- Parkplatz Kurz-, Langzeit und Bewohner (KuLuB) <sup>2</sup>
- Schwerpunktbereich privates Parken <sup>2</sup>
- Parkhäuser <sup>2</sup>
- Ⓟ Parkplatz <sup>2</sup>
- Ⓟ

Zusätzliche Plangrundlagen:

- Abgrenzung Planungsgebiet
- Mauern und Höhenunterschiede <sup>1</sup>
- Gebäude (Bestand)
- Grünflächen (Bestand) <sup>1</sup>
- Gewässer

<sup>1</sup> Stadtplan Tübingen  
<sup>2</sup> Projektgruppe Verkehr

Bestandsplan - Mobilität (Parken MIV)



Universitätsstadt Tübingen

Rahmenplanung  
Altstadt

Legende:

- Bustaktung unter 10 Minuten (bis 20 Uhr) <sup>3</sup>
- Bustaktung zwischen 10 - 15 Minuten (bis 20 Uhr) <sup>3</sup>
- Bustaktung zwischen 15 - 30 Minuten <sup>3</sup>
- Öffentliche E-Ladestationen <sup>2</sup>
- Bushaltestelle <sup>2</sup>
- Taxistand <sup>2,3</sup>
- Car-Sharing Angebote <sup>2,3</sup>
- Fußgängerzone <sup>2</sup>

Zusätzliche Plangrundlagen:

- Abgrenzung Planungsgebiet
- Mauern und Höhenunterschiede <sup>1</sup>
- Gebäude (Bestand)
- Grünflächen (Bestand) <sup>1</sup>
- Gewässer

<sup>1</sup> Stadtplan Tübingen

<sup>2</sup> Projektgruppe Verkehr

<sup>3</sup> Internetrecherche

Bestandsplan - Mobilität (ÖV)

# Rahmenplanung Altstadt

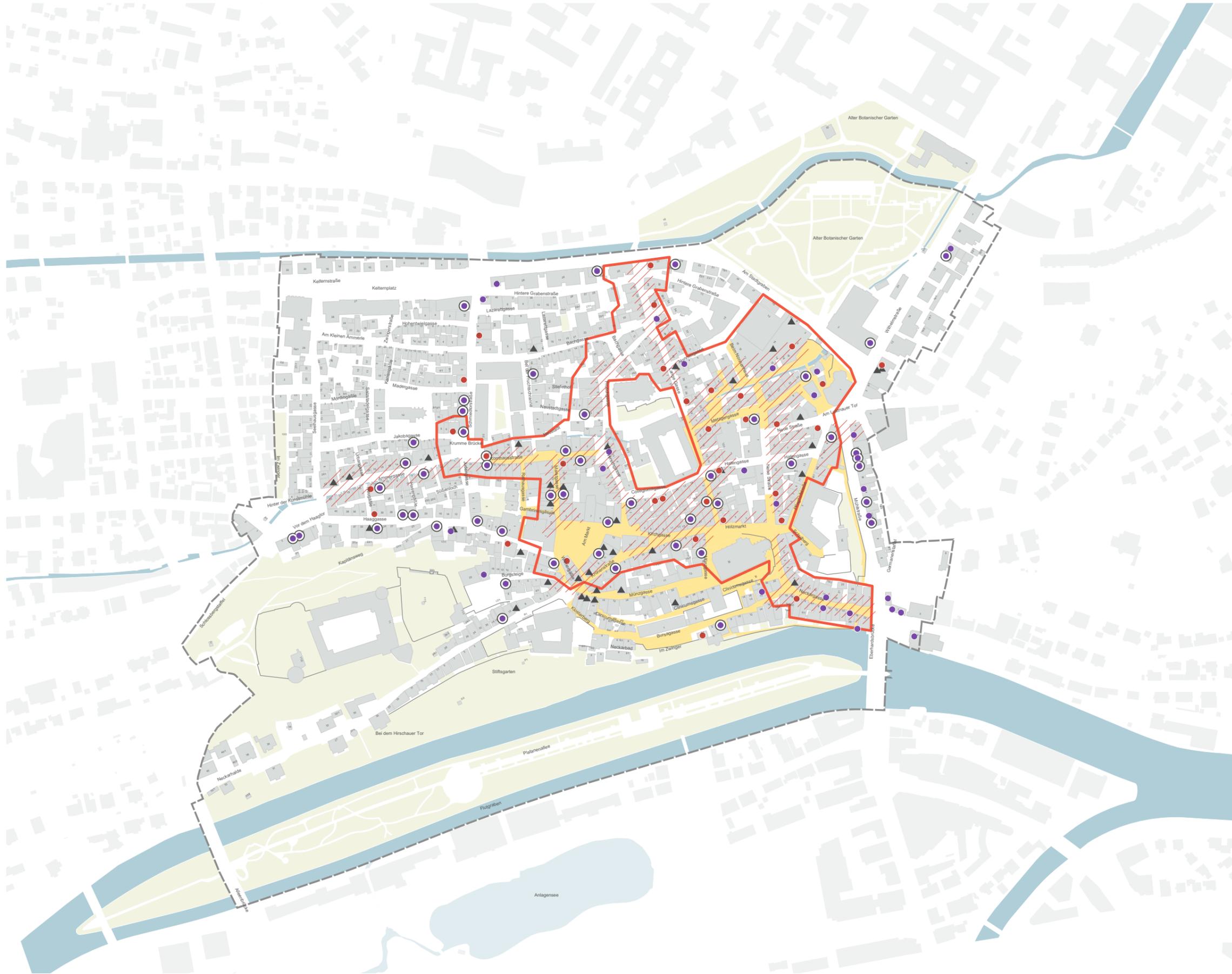
Legende:

- Radabstellanlagen <sup>2</sup>
- Radabstellanlagen mit Überbelegung <sup>2</sup>
- "Wildparken" <sup>2</sup>
- 📍 Radservice - Stationen <sup>3</sup>
- 🚦 Für Radverkehr freigegebene FGZ-Abschnitte <sup>2</sup>
- 👤 Fußgängerzone <sup>2</sup>

Zusätzliche Plangrundlagen:

- Abgrenzung Planungsgebiet
- Mauern und Höhenunterschiede <sup>1</sup>
- Gebäude (Bestand)
- Grünflächen (Bestand) <sup>1</sup>
- Gewässer

<sup>1</sup> Stadtplan Tübingen  
<sup>2</sup> Projektgruppe Verkehr  
<sup>3</sup> Internetrecherche



Universitätsstadt Tübingen

Rahmenplanung  
Altstadt

Legende:

- Gastronomie <sup>2</sup>
- Mischnutzung <sup>2</sup>
- Öffnungszeit nach 21Uhr <sup>2</sup>
- ▭ Hohe Dichte Einzelhandel und zentrumergänzende Funktionen (ZeF) <sup>2</sup>
- ▲ Erdgeschosszone mit Leerstand <sup>2</sup>
- ▨ Schwerpunktbereiche des Einzelhandels
- Fußgängerzone <sup>3</sup>

Zusätzliche Plangrundlagen:

- Abgrenzung Planungsgebiet
- Mauern und Höhenunterschiede <sup>1</sup>
- Gebäude (Bestand)
- Grünflächen (Bestand) <sup>1</sup>
- Gewässer

<sup>1</sup> Stadtplan Tübingen

<sup>2</sup> Stadt und Handel (Stand März 2023)

<sup>3</sup> Projektgruppe Verkehr 20.03.2023

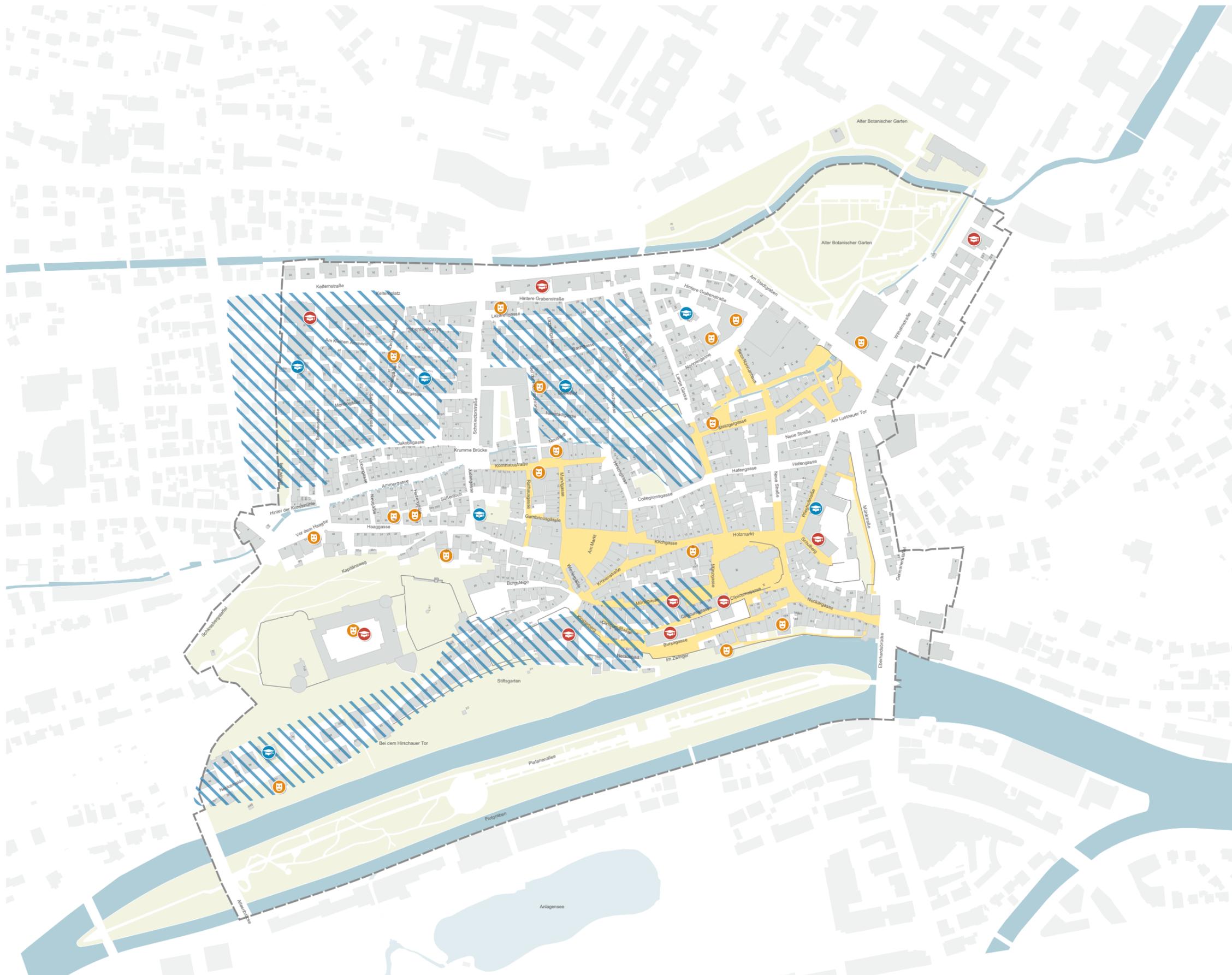
Bestandsplan - Nutzungen Erdgeschosse  
(Einzelhandel, Gastronomie)

Legende:

- Kulturelle Einrichtungen <sup>1,2</sup>
- Bildungseinrichtungen <sup>1,2</sup>
- Kindertagesstätten <sup>1</sup>
- Bereiche vorwiegend Wohnen
- Fußgängerzone <sup>3</sup>

Zusätzliche Plangrundlagen:

- Abgrenzung Planungsgebiet
- Mauern und Höhenunterschiede <sup>1</sup>
- Gebäude (Bestand)
- Grünflächen (Bestand) <sup>1</sup>
- Gewässer



<sup>1</sup> Stadtplan Tübingen

<sup>2</sup> Stadt und Handel (Stand März 2023)

<sup>3</sup> Projektgruppe Verkehr 20.03.2023



Universitätsstadt Tübingen

## Rahmenplanung Altstadt

Legende:

- Öffentlicher Spielplatz
- Privater Spielplatz
- Soziale und kirchliche Einrichtungen <sup>1,2</sup>
- Brunnen <sup>5</sup>
- Wochenmärkte <sup>5</sup>
- Besondere Fußwegeverbindungen <sup>3</sup>
- Stadtraumprägender Baumbestand <sup>4</sup>
- Öffentlich nutzbare Grünflächen
- Durchgrünte Quartiere
- Fußgängerzone <sup>3</sup>
- Platzräume
- Platzräume in Fußgängerzone

Zusätzliche Plangrundlagen:

- Abgrenzung Planungsgebiet
- Mauern und Höhenunterschiede <sup>1</sup>
- Gebäude (Bestand)
- Grünflächen (Bestand) <sup>1</sup>
- Gewässer

<sup>1</sup> Stadtplan Tübingen

<sup>2</sup> Stadt und Handel (Stand März 2023)

<sup>3</sup> Projektgruppe Verkehr

<sup>4</sup> Baumkataster (Stand März 2022)

<sup>5</sup> FAB Stadtplanung (Freiraumplanung, Öffentlicher Raum)

Bestandsplan - Öffentlicher Raum

# Rahmenplanung Altstadt



Legende:

- Öffentlicher Spielplatz
- Privater Spielplatz
- Stadtraumprägender Baumbestand<sup>3</sup>
- Öffentlich nutzbare Grünflächen
- Durchgrünte Quartiere
- Fußgängerzone<sup>2</sup>
- Fehlende Erlebarkeit zum Wasser
- Defizitärer Zugang
- Fehlende Fußwegeverbindung
- Defizitäre Fußwegeverbindung
- Stärkung Fußwegeverbindung
- Fußwegverbindung mit autogerechter Ampelschaltung
- Defizitärer Grünraum / Freiraum
- Freiraumpotenzial
- Prüfung Zugänglichkeit
- Aufwertungspotenzial (Freiraum im Bestand)
- Defizitärer Strassenraum
- Fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten
- Hitzeinseln
- Sanierungsbedürftig

Zusätzliche Plangrundlagen:

- Abgrenzung Planungsgebiet
- Mauern und Höhenunterschiede<sup>1</sup>
- Gebäude (Bestand)
- Grünflächen (Bestand)<sup>1</sup>
- Gewässer

<sup>1</sup> Stadtplan Tübingen

<sup>2</sup> Projektgruppe Verkehr

<sup>3</sup> Baumkataster (Stand März 2022)

# Abbildungsverzeichnis

**Alle Photos mit Ausnahme:** Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH mit Ausnahme S.4, S.8, S.19

**Abbildung S.4:** Orthophoto 06/07 2022 Landesamt für Geoinformation u. Landesentwicklung BaWü, 24141

**Photos S.8, S.19:** Stadt Tübingen

**Alle Grafiken:** Stadt Tübingen

**Alle Pläne:** Stadt Tübingen / Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH mit Ausnahme S.7, S.13

**Pläne S.7, S.13:** Stadt und Handel



