

Schwäbischer Heimatbund
Ortsgruppe Tübingen
Prof. Henner Mergenthaler
Talstraße 1
72072 Tübingen

vorab per E-Mail

Sehr geehrte Damen und Herren im Vorstand des Schwäbischen Heimatbundes,

bei der Gründung des Schwäbischen Heimatbundes, dessen Mitglied selbstverständlich auch der Tübinger Oberbürgermeister ist, spielte der Tübinger Alleinstreit eine große Rolle. Die Entwicklung zwischen Bahnhof und Neckar wie auch der Bau der Ammertalbahn führten Anfang des letzten Jahrhunderts zu schmerzhaften Verlusten bei den stadtbildprägenden Alleen im mittleren Wöhrd. Der Streit zwischen den Befürwortern der „Millionenbauten von Stadt und Staat“, wie es der legendäre Eugen Nägele ausdrückte, und den „Heimatschützern“ um die Professoren Fuchs und Lange spaltete die Stadt.

Doch schon wenige Jahre nach dem Bau der Ammertalbahn mochte sie niemand mehr missen und Oberbürgermeister Hauser konnte namhaften Vertretern des zweiten internationalen Heimatschutzkongresses bereits 1912 unter Beifall versichern, dass Heimatschutz und Gemeindeverwaltung Tübingen Bundesgenossen seien. Auch als Kompensation für die Eingriffe durch die Ammertalbahn wurde das doppelreihige Kastanienrondell gepflanzt, das heute noch eine prachtvolle Wirkung entfaltet.

Heute scheinen die Mehrheit des Stadtrates und die überwältigende Mehrheit der Parlamente in der Region wieder in einen Konflikt zwischen Heimatschutz und Eisenbahnbau zu geraten. Das legt jedenfalls der Artikel „Es geht um viel“ nahe, der am vergangenen Dienstag im Schwäbischen Tagblatt erschienen ist. Der Überschrift stimmen wir vollständig zu. Jedoch scheinen wir eine sehr verschiedene Vorstellung vom Schutz unserer Heimat zu haben:

Wir sehen unsere Tübinger Heimat nicht durch den Eisenbahnbau, sondern durch den Klimawandel, den drohenden Niedergang von Handel und Gastronomie in der Altstadt und die industrielle Transformation bedroht. Im Schönbuch müssen wir ein neues Waldsterben durch Hitzesommer gewärtigen, in anderen Jahren drohen Fluten und Hagelstürme. Corona-Krise und Internethandel machen selbst vor dem altherwürdigen Buchhandel in der Altstadt nicht Halt. Die Gastronomie findet kein Personal mehr. Es drohen uns große Leerstände und die Verödung der Innenstadt, wie sie viele andere Städte schon erleiden mussten. Und die Umstellung auf Elektromobilität bedroht den Wohlstand unseres Landes, weil die Wertschöpfung im Fahrzeugbau wesentlich auf den

Der Oberbürgermeister

Verbrennungsmotor und seine Antriebskomponenten aufbaut, die im Batteriefahrzeug nicht mehr gebraucht werden.

Diesen drei Bedrohungen entgegenzutreten heißt für uns: Klimafreundliche Infrastruktur aufbauen. Die Erreichbarkeit der Altstadt für Bürger und Besucher verbessern. Die Exzellenz der Universität stärken und neue Geschäftsfelder der Hochtechnologie aufbauen, so in der KI und der Biotechnologie. Die Innenstadtstrecke der Regionalstadtbahn ist ein umstrittenes, aber sinnvolles Element dieser Strategie zum Schutz unserer Heimat. Denn sie erlaubt klimafreundliches Wachstum von Wirtschaft und Wissenschaft in Tübingen und stärkt die Innenstadt.

Ihr Verständnis von Heimatschutz wendet sich, so scheint es uns, gegen alle diese Veränderungen und setzt stattdessen darauf, den bestehenden Zustand zu bewahren. Sie sagen, der „gigantische Stadtumbau“ sei städtebaulich problematisch, schlage den Menschen aufs Gemüt oder gehe auf Kosten der Natur und die relativ kleine Innenstadt sei überfordert.

Wir stimmen Ihnen zu, wir befinden uns in einer historischen Phase des Stadtumbaus. Doch fragen wir Sie, ob dieser nicht notwendig war? Der Umbau der Karlstraße und der Mühlstraße sind kaum zehn Jahre alt. Beides war heftig umstritten und wurde teilweise massiv bekämpft. Schon jetzt wollen Sie diese ziemlich neuen Errungenschaften vor einem Umbau schützen.

Die Neubauten an der Blauen Brücke haben die hässliche Hotelruine ersetzt. Die Alte Weberei und der Güterbahnhof waren traurige Brachflächen, jetzt sind sie lebendige Quartiere, auf denen bezahlbarer Wohnraum für viele neue Tübingerinnen und Tübinger entstanden ist. Das Bahnhofsumfeld war völlig heruntergekommen, der Busbahnhof kaum noch funktionsfähig und das Bahnhofsgebäude verschandelt. Hier wird es schon bald einen neuen Stadteingang mit großen Qualitäten geben, der das Stadtbild erheblich aufwertet. Die Universität hat ihre großen Neubauten auf dem früheren Großparkplatz der Morgenstelle realisiert, der Technologiepark ist auf der Brachfläche der Bundesforschungsanstalt entstanden.

Wir halten diesen Stadtumbau für einen großen städtebaulichen Gewinn. Er geht gerade nicht auf Kosten der Natur, sondern schützt die Freiflächen durch Nutzung von Brachen und stärkt die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Die Vorstellung, wir könnten ohne solche Veränderungen das erhalten, was uns lieb und teuer ist, teilen wir nicht. Ohne Forschung und Wissenschaft wird uns schon bald das Geld zum Erhalt der Denkmäler fehlen, ohne Kaufkraft und Menschen in der Stadt wird unsere Altstadt veröden. Ohne klimafreundliche Verkehrsmittel wird Mobilität zum Luxusgut oder zur Sünde an der Natur. All die von Ihnen im Grundsatz kritisierten Entwicklungen schaden unserer Heimat in unserem Verständnis nicht, sie sind vielmehr die Voraussetzung für deren Erhalt.

Darüber hinaus möchten wir Sie aber fragen, ob das Stadtbild, das Sie erhalten wollen, wirklich so erhaltenswert ist. Der Heimatbund hat einst den Bau der Ammertalbahn bekämpft. Doch die eigentliche Stadtzerstörung hat nicht die Bahn, sondern das Auto über uns gebracht. Die B28-Brücke hat die verbliebenen Alleen zerteilt und von der Stadt abgetrennt. Die schwärende Wunde des Autobahnkreuzes in der Weststadt erinnert an fast 100 abgerissene Häuser. Der Schnarrenberg-Auffahrt fiel der König zum Opfer, die vierspurige Asphaltwüste zu den Kliniken und am Sand vorbei

Der Oberbürgermeister

nach WHO ist ein Dokument einer Zeit, die ohne Rücksicht auf Mensch und Natur dem Auto Platz gemacht hat. Die Neckarbrücke, aber auch die Mülhstraße und besonders die Wilhelmstraße sind zu vielen Zeiten einfach nur lärmende Blechlawinen, hinter denen die historische Fassade weitgehend verschwindet. Das alles soll die Heimat sein, die wir schützen wollen?

Die Regionalstadtbahn würde allein durch die Verdrängung und den Ersatz des Autoverkehrs im Zentrum unser Tübingen städtebaulich deutlich aufwerten. Das gilt erst Recht für die Verkehrsschneisen am Stadtfriedhof und am Schnarrenberg, die wieder zu normal breiten Stadtstraßen zurückgebaut und durch Grüngleise harmonisch ergänzt würden. Die Wunden der autogerechten Stadt würden geheilt, das Stadtbild aufgewertet.

Hingegen sind die von Ihnen kritisierten Punkte in der aktuellen Planung gar nicht mehr vorhanden. Der symmetrische Platz vor der neuen Aula – hat der Schwäbische Heimatbund sich gegen dessen jahrzehntelange Nutzung als Parkplatz gewehrt? – soll nicht angetastet werden. Die Kurve zum Clubhaus sichert genau das ab. Und die Haltestelle Neue Aula soll am Kupferbau entstehen, also nördlich der Hölderlinstraße, und nicht im schmalen Seitenbereich der Neuen Aula, so dass hier die Gefahr von baulichen Schäden gar nicht besteht. All das ist bereits seit drei Jahren bekannt und in der Broschüre der Stadt zur Stadtbahn mit Bildern gezeigt.

Ebenso ungerecht und falsch ist der Vergleich mit der Stuttgarter Stadtbahn. Diese ist eine Hochbahn mit 94 Zentimeter hohen Bahnsteigen. In der Tat eine städtebauliche Fehlentscheidung ersten Ranges. Die Bahnsteige der Regionalstadtbahn sind mit 55 Zentimeter wesentlich niedriger und von der optischen Wirkung mit Stuttgart überhaupt nicht vergleichbar; sie sind sogar mit unseren Bussteigen kombinierbar. Am Lustnauer Tor ist gar keine Haltestelle vorgesehen, dort reicht der Platz nicht aus. Die Haltestelle ist in der Wilhelmstraße und zwar in jenem Bereich, der schon seit Jahrzehnten durch die Baracken des Museums geprägt wird und mit dem anstehenden Umbau des Museums und der Stadtbahn besser gestaltet wird als heute.

Was bleibt, sind die Fahrdrähte und Masten. Da würden wir Sie gerne zu einer Reise nach Freiburg oder Straßburg einladen. Beide Städte haben in den letzten Jahren in der historischen Altstadt ihr Straßenbahnnetz stark erweitert. Die Bürgerschaft dort schätzt ihre Tram, die städtebaulichen Lösungen sind exzellent, gerade durch den Umbau von früheren Autoverkehrsflächen zu Grüngleisen hat das Stadtbild erheblich gewonnen. Das überwiegt den Effekt von Fahrdrähten bei weitem. Und die Menschen steigen in die Bahnen ein, die Zentren gewinnen an Attraktivität.

Lassen Sie uns mit einer Hoffnung schließen: So wie OB Hermann Hauser nach dem erbitterten Streit um die Ammertalbahn schon wenige Jahre später die Vertreter des Heimatschutzes versöhnt im Rathaus empfangen durfte, würden wir gerne mit Ihnen gemeinsam nach Lösungen suchen, die dem Schutz unserer Heimat wirklich dienen. Es gibt zweifellos gute Gründe gegen den Bau der Innenstadtstrecke der Stadtbahn. Auch unser Blick auf das Projekt unterscheidet sich an einigen Punkten. Die von Ihnen vorgetragenen Gründe des Heimatschutzes und der Stadtentwicklung tragen aber nicht. Ohne Klimaschutz gibt es nach unserer Überzeugung keinen Heimatschutz. Und ohne Stadtbahn wird es schwierig werden, das Ziel zu erreichen, als Stadt bis 2030 klimaneutral zu sein.

Der Oberbürgermeister

Wir würden uns sehr freuen, dies in einem Gespräch mit Ihnen schon bald zu vertiefen.

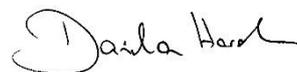
Mit freundlichen Grüßen



Boris Palmer
Oberbürgermeister



Cord Soehlke
Erster Bürgermeister



Dr. Daniela Harsch
Bürgermeisterin