

Mehrfachbeauftragung

Städtebau und Verkehr

CITY NORD – REUTLINGEN

Teil C

- **„Meinungsbögen“ zur öffentlichen Ausstellung**
- **Ergebnisse des Workshops vom 25.03.2011**

City Nord

Workshop 25.03.2011
Ergebnisdokumentation



Amt für Stadtentwicklung und Vermessung
Tel. 07121 / 303-2422
Fax 07121 / 303-2281
stadtentwicklung.vermessung@reutlingen.de

1 „Meinungsbögen“ zur öffentlichen Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse

Nach der Entscheidung des Preisgerichts im November 2010 wurden die insgesamt 28 Wettbewerbsbeiträge einen Monat lang, in der Zeit vom 20.11. bis zum 17.12.2010, öffentlich ausgestellt. Aus insgesamt 70 ausgefüllten „Meinungsbögen“ geht hervor, dass die Bürgerinnen und Bürger von den Arbeitsgemeinschaften Konkretisierungen der Wettbewerbsergebnisse insbesondere zu den Themen

- Gestaltung und Verkehrsaufkommen des Boulevard Karlstraße sowie einer ergänzenden Entlastungsstraße nördlich der Bahnlinie
- Verlauf der Regionalstadtbahn
- Lage der zentralen Haltestelle
- Vernetzung der Stadtquartiere
- Innerstädtisches Wohnen
- „Kulturachse“
- Aufwertung der Echaz zwischen der Neuen Stadthalle und dem Kulturzentrum franz.K erwarten.

Die o.g. Inhalte der „Meinungsbögen“ waren auch Grundlage für den Workshop am 25.03.2011.

2 Einleitung

Das Interesse am zukünftigen Gesicht der Stadt ist groß: Angeregte Diskussionen und zahlreiche gemeinsam erarbeitete Anregungen kennzeichneten den Workshop "City Nord", an dem sich am 25.03.2011 rund 60 Reutlingerinnen und Reutlinger beteiligten. Im Mittelpunkt der Bürgerbeteiligung standen die vier Sieger-Arbeiten des professionellen Planungswettbewerbs "City Nord" im vergangenen Jahr.

"Wir haben viele interessante Ansätze, aber keinen Entwurf, der Antworten auf alle Fragen liefert", fasste Preisgerichts-Vorsitzender Professor Franz Pesch zum Auftakt des Workshops zusammen, was die Jury-Mitglieder im November vergangenen Jahres bewogen hatte, keinen der von 28 Arbeitsgemeinschaften eingereichten Entwürfe aufs Siegertreppchen zu stellen. Statt dessen hatte sich das Preisgericht darauf verständigt, zwei erste und zwei zweite Preise zu verleihen und den Preisträgern die Möglichkeit zu geben, noch einmal ans Reißbrett zurückzukehren.

Wertvolle Unterstützung für die Überarbeitung dieser Entwürfe leisteten nun die 60 Workshop-Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Sie sollten die "Hausaufgaben" für die am Wettbewerb beteiligten Architekten, Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplaner erarbeiten – und sie stürzten sich mit Feuereifer auf diese nicht ganz alltägliche Herausforderung. Nach der Präsentation der vier Sieger-Entwürfe, die Professor Franz Pesch zusammen mit dem Verkehrs-Experten Dr. Ralf Huber-Erler vom Darmstädter Büro Planungsbüro R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn bestritt, machten sich die Reutlingerinnen und Reutlinger an Thementischen unter den Überschriften Verkehr, ÖPNV, Regionalstadtbahn, Wohnen und Arbeiten, Kultur und öffentliche Freiräume selbst an die Arbeit.

Die Ergebnisse konnten sich sehen lassen: Innerhalb kürzester Zeit bedeckten unzählige Anregungen die großen Stellwände, an denen die einzelnen Arbeitsgruppen ihre Überlegungen schriftlich festhalten konnten. Ganz oben auf der Wunschliste für die Überarbeitung: der "Boulevard Karlstraße", der sich in den Entwürfen aller vier preisgekrönten Arbeitsgemeinschaften findet. Wo sollen die Verkehrsmassen hin, die heute noch durch die Karlstraße rauschen? Nur eine der Fragen, die viele gerne detailliert beantwortet haben wollten. Ein deutlich ausgefeilteres Konzept wünschten sich die Workshop-Beteiligten aber auch für die Regionalstadtbahn, die sich in mehreren Varianten durch die einzelnen Entwürfe schlängelt.

Ebenfalls auf den Prüfstand gehören nach dem Willen der Workshop-Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Idee, den gesamten öffentlichen Nahverkehr an einem zentralen Ort zu verknüpfen sowie die unterschiedlichen Ansätze, attraktives innerstädtisches Wohnen zu schaffen, eine "Kulturmeile" zu kreieren oder die bestehende "Einkaufsmeile" Wilhelmstraße in die City Nord hinein zu verlängern. Noch in diesem Sommer sollen die Preisträger die Möglichkeit haben, ihre Pläne zu überarbeiten, um sie voraussichtlich im Herbst erneut dem Preisgericht vorzustellen.

3 Workshopergebnisse vom 25.03.2011

Die Fragen und Anregungen zu den von den Teilnehmern des Workshops bearbeiteten Themenschwerpunkten

- Verkehr / Vernetzung (MIV, Rad- und Fußverkehr)
- Zentrale ÖPNV-Verknüpfung
- Regionalstadtbahn
- Wohnen und Arbeiten
- Kultur und Öffentliche Freiräume

sind auf den folgenden Seiten dokumentiert.

Die in kursiver Schrift gehaltenen Passagen in diesem Kapitel sind Ergänzungen, die lediglich dem besseren Verständnis dienen sollen.

3.1 Themenschwerpunkt 1

Verkehr / Vernetzung (MIV, Rad- und Fußverkehr)

Wo sehen Sie Überarbeitungsbedarf?

- **Voraussetzung** zur Abgabe einer Empfehlung fehlt:
keine Transparenz bezogen auf den Verkehrsentwicklungsplan für die Teilnehmenden gegeben
- **Forderung:** Verkehrsflüsse großräumig um die Stadt führen (z.B. durch Schaffung von Park+Ride Möglichkeiten, weitere Mobilitätsangebote an den zentralen Einfallstraßen); Erweiterung Entwurf von ap plan: Verbindung Mobilitätszentrum/Bahnhof mit Einfallstraßen
- **Begründung:** entfernen/entschärfen von trennenden Verkehrsschneisen zur besseren Anbindung an die Alt-/Oststadt und innerhalb der City Nord.
Keine Entwertung des neuen Wohngebietes am Friedhof durch stärkere Belastung der Burkhardt+Weber-Straße.
- **Forderung:** Aufhebung der Benachteiligung von Rad- und Fußverkehr. Gleichstellung von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV). Dabei Parkplatzangebot (MIV) massiv erhöhen.
- Burkhardt+Weber-Straße/Karlstraße a/s Einbahnstraße

Fazit:

- Zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt / Mobilitätszentrum in engem Zusammenhang mit (großräumigen) Verkehrssystem betrachten
- Gleichstellung ÖPNV und MIV sowie Förderung von Rad- und Fußverkehr

3.2 Themenschwerpunkt 2

Zentrale ÖPNV-Verknüpfung

Wo sehen Sie Überarbeitungsbedarf?

- a) Verlegung des Bahnhofs in das jetzige Postgebäude; Bus-Bahnhof wird über den Gleisen angelegt.
- b) Anbindung Burkhardt+Weber-Straße an Tübinger Straße hinter der neuen Post
- Alternative zu a): Stadtbahn-Ausschleifung im Bereich des jetzigen Bahnhofsgebäudes; ZOB im Bereich der Neuen Post
Vorteile: Nähe zur Stadthalle und Fußweg entlang der Echaz zum franz.K u.a.
- Hauptverknüpfungspunkt aller ÖPNV-Linien am Hauptbahnhof (Listplatz)
- Umsteigen: Prinzip der kurzen Wege
- Kein lang gezogener Busbahnhof (ist heute ein Problem)
- Busbahnhof auf dem Listplatz in Sichtweite zur Wilhelmstraße; ggf. mit Haltestellen an der Karlstraße
- Busbahnhof möglichst nahe am Kreuzungspunkt der Durchmesserlinien (Eberhardtstraße /Unter den Linden/ Karlstraße/Gartenstraße [Stadtbahn und Bus Eningen])
- Keine Luftschlösser! Busbahnhof in absehbarer Zeit auf zur Verfügung stehenden Grundstücken (Negativbeispiel: Fischbachbau, Kronprinzenbau)

Fazit:

- Hauptverknüpfungspunkt aller ÖPNV-Linien am Hauptbahnhof (Listplatz)
- Ergebnisse der Standardisierten Bewertung berücksichtigen

3.3 Themenschwerpunkt 3

Regionalstadtbahn

Wo sehen Sie Überarbeitungsbedarf?

- Hauptverknüpfungspunkt des ÖPNV (Fernbahn – Regionalstadtbahn – Bus) sollte/muss am Hauptbahnhof sein – unter Verwendung des Listplatzes
- Ausschleifung der Stadtbahn direkt in die Gartenstraße; Karlstraße wird nur überquert; Haltestelle am Hauptverknüpfungspunkt
- Kurze Umsteige-Wege *beachten*
- *Regionalstadtbahn* möglichst nahe zur Wilhelmstraße *führen*
- Verlegung des Hauptbahnhofs ggf. in die alte Post überlegen
- Die Ergebnisse der standardisierten Bewertung sind zu berücksichtigen (z.B. Führung via Gartenstraße) und den Planern zeitnah mitzuteilen. Die Planungen der Stadt sind danach auszurichten und zeitnah umzusetzen.
- An die Stadt: Zur Umsetzung der Planung ist schnellstmöglich eine Betreibergesellschaft unter Beteiligung aller ÖPNV-Anbieter, der Landkreise Reutlingen/Tübingen/Balingen, der Ortszentren und des Regionalverbands *einzurichten*
- Geplante Stadtbahnlinie durch die Gartenstraße kann nur der Anfang eines Stadtbahn-Netzes sein
- Anbindung der Schul-Zentren in der Oststadt
- Barrierefreiheit *beachten*
- Stadtbahn ist das Verkehrsmittel in dem auch mobilitätseingeschränkte Personen befördert werden können
- Geplante Stadtbahn-Linie durch die Gartenstraße kann nur der Anfang eines Stadtbahn-Netzes sein

Fazit:

- Ergebnisse der Standardisierten Bewertung berücksichtigen

3.4 Themenschwerpunkt 4

Wohnen und Arbeiten

Wo sehen Sie Überarbeitungsbedarf?

- Nachbesserungsbedarf bezüglich Barrierefreiheit/ÖPNV-Entfernung, wenn ZOB weit von Stadthalle, Bahnhof, Wilhelmstraße Entfernt liegt. *Entwürfe von Hähnig/Gemmeke* und *ap plan*: gut gelöst, alle anderen *Entwürfe* sind zu verbessern.
- Lage und Ausformung des Wohnens muss überarbeitet werden (Stichwort Punkthäuser: kleine Einheiten bieten wenig praktische Lösungen für barrierefreies und Mehrgenerationenwohnen)
- *Entwurf von ap plan*: gut gelöst, *Entwurf von Trojan*, *Trojan und Partner*: starke Überarbeitung nötig.
- *Entwurf von Trojan*, *Trojan und Partner*: Zuviel Handelsfläche insgesamt und nördlich der Bahnlinie wird Innenstadt nicht gestärkt (keine integrierte Lage)
- Welche Arbeitsplätze entstehen?
- Wie viele Arbeitsplätze werden durch die neue Bebauung geschaffen?
- Wie viele neue Bürger planen die Entwickler/Architekten ein?
- Generationenübergreifend: Schulen und Kindergärten *bei der Neubebauung bedenken*
- Pilot-Projekt Mehrgenerationenhäuser mit erneuerbarer Energie und Zukunftsarbeitsplätzen *starten*

Fazit:

- Konkrete Angaben zu Anzahl bzw. Art der Wohneinheiten und Arbeitsplätze je Quartier
- Berücksichtigung aller Generationen und Gesellschaftsgruppen

3.5 Themenschwerpunkt 5

Kultur

Wo sehen Sie Überarbeitungsbedarf?

- Bei allen Entwürfen: Kultur im Kontext sehen
- Historische Bausubstanz erhalten (Sheddach-Halle, Rote Kapelle,...) ist auch Kultur
- Kulturschwerpunkt von franz.K bis Stadthalle vorsehen
- Ansiedlungsmöglichkeiten für Ateliers berücksichtigen
- Fußwegebeziehungen zur Innenstadt/Stadthalle/an der Echaz) schaffen
- Neue integrierte Wohn- und Arbeitsformen planen
- Neue gemeinschaftliche Eigentumsformen ermöglichen
- Ausbau der Kultur zieht neue Nutzungen und Bewohner an
- Flächen für Ausstellungen u.a. temporäre Nutzungen vorsehen
- Freiflächen für Open Air Veranstaltungen/Festivals anbieten
- Widerspruch: Kultur und Echazterrassen <=> Gutenbergstraße
- Bahnhofverlängerung: Ausgang Unter den Linden (Erschließung Kulturzone, Friedhof, Handel etc.)
- Prüfung: Verlegung Burkhardt+Weber-Straße => Friedhof
- Bezifferung der ausgewiesenen Flächen für Kultur, Wohnen und Gewerbe
- Kein Durchschneiden durch Verlängerung der Burkhardt+Weber-Straße,
- die Weiterentwicklung der Kulturmeile an der Echaz wird eingeschränkt (Andienung franz.K, Außenflächen für Open-Air-Veranstaltungen (z.B. Kultur am Rande), Ateliers...)
- Erhalt der Sheddach-Hallen/ Rote Kapelle/franz.K (Gebäude)
- kulturelle Achse stärken und ausbauen
- Durchmischung von Kultur, Arbeit und Wohnen vorsehen
- Kulturelle Jugendeinrichtungen (z.B. Zelle) müssen zurück in die Stadt

Fazit:

- Kulturelle Achse stärken und ausbauen
- Erhalt der bestehenden kulturellen und historischen Gebäude
- Freiflächen für kulturelle Veranstaltungen vorsehen
- Durchmischung von Kultur und Wohnen planen
- Bezifferung der ausgewiesenen Flächen für Kultur, Wohnen und Gewerbe

3.6 Themenschwerpunkt 6

Öffentliche Freiräume

Wo sehen Sie Überarbeitungsbedarf?

- *Entwurf von ap plan* hat folgende Vorteile:
 1. Kulturmeile an der renaturierten Echaz von der Stadthalle bis zum franz.K
 2. Durch die Umleitung des Verkehrs über die Sankt-Peter-Straße bleibt der grüne Ring erhalten und die Straße Unter den Linden wird zur verlängerten Fußgängerzone von der Wilhelmstraße
 3. Positiv: Begrünter ZOB direkt beim Bahnhof.
- *Entwurf von Trojan* bietet keinen positiven Aspekt für öffentliche Freiräume und für die Jugend.
- *Entwurf von ap plan*: positiv bzgl. Ring aus Grünflächen; andere Entwürfe: Nachbesserungsbedarf
- *Entwurf von Hähnig/Gemmeke* positiv: Aufenthaltsqualität an der Echaz
- Platz vor dem Hauptbahnhof mit freiem Blick auf Wilhelmstraße und Zugang zur Unter den Linden-Unterführung
- Unterführung Shedhalle-Kulturplatz

Fazit:

- Schaffung einer attraktiven Kulturmeile entlang der Echaz sowie (Grün-)Vernetzung innerhalb der City Nord und mit angrenzenden Quartieren
- Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen innerhalb der City Nord und mit angrenzenden Quartieren
- Schaffung attraktiver Aufenthalts- bzw. Platzbereiche auf der „Vor-“ und „Rückseite“ der Bahnlinie

4 Anhang

4.1 Ergänzende Fragen, Hinweise und Anregungen nach dem Workshop

Im Nachgang des Planungsworkshops reichten zwei interessierte Bürger und das forumReutlingen per Mail folgende Anregungen ein:

4.1.1 Stellungnahme – Bürger:

„[...] zur City Nord möchte ich, im Nachtrag zum Workshop, die folgenden Vorschläge erneut einbringen:

- Der Platz hinter dem Kronprinzenbau, der heutige Regional-ZOB, wird Zubringer-Bereich des Individualverkehrs zum Hauptbahnhof und zum neuen ZOB auf dem Listplatz – mit Halte- und Kurzparkplätzen, und mit Zufahrten zu Tiefgaragen unter diesem Platz und unter dem Listplatz.
- Die untere Metzgerstraße wird zur zusätzlichen Laufstraße Richtung Marktplatz, mit verbindenden Innenhöfen zur Wilhelmstraße (entsprechend dem Rahmenplan Altstadt). Dazu werden die Stadtauswärts-Busse (Linien 1+2) aus der Metzgerstraße in die ÖPNV-Trasse der Gartenstraße verlegt. Metzgerstraße und Listplatz (ZOB + Tiefgarage) werden durch einen zusätzlichen Fußgänger-Überweg und durch Zugangstreppen zur Listplatz-Tiefgarage mit einander verbunden.

Mit freundlichen Grüßen [...]"

4.1.2 Stellungnahme – Bürger:

„Sehr geehrte Frau Bosch,
sehr geehrte Frau Hotz,
sehr geehrte Damen und Herren,

zur weiteren Bearbeitung der vier Preisträgerentwürfe wären mir die Beachtung der folgenden Punkte wichtig:

1. ein städtebaulicher Ideenwettbewerb (im Unterschied zum Realisierungswettbewerb) hat die Aufgabe langfristige Visionen zur Entwicklung eines städtischen Bereiches zu entwickeln. Die Ergebnisse sollen in erster Linie die Nutzungen, die Funktionen und baulichen Rahmen in einem größeren Maßstab entwickeln und bewerten. Die ausgestellten Entwürfe zeigen da sehr unterschiedliche Ausarbeitungstiefen, von der langfristig angelegten Vision bis zum Entwurf, den man als Bebauungsplan fast direkt umsetzen könnte. Einen Entwurf der letzten Kategorie im Reigen der Preisträger mit aufzunehmen, kann ich zwar aus vereinfachenden Praxisüberlegungen nachvollziehen, dem Grundgedanken eines Ideenwettbewerb entspricht dies jedoch nicht.
2. Das Thema Verkehr („Problem Karlstraße“) wurde in der Ausschreibung anders dargestellt als es in der Präsentation der 4 Preisträger durch das Jurymitglied zum Ausdruck gebracht wurde. Der Individualverkehr spielt in der Stadtentwicklung eine große Rolle (aber auch nur eine). Ansätze zur Bearbeitung / Lösung sind in den Entwürfen

in sehr unterschiedlicher Form erkennbar.

Die Bewertung ist aber auf Grund der unterschiedlich bekannten Stände des Verkehrsentwicklungskonzeptes und die unterschiedlichen Bewertungsergebnisse der Teilnehmer, aber auch der Jury, sind zu hinterfragen.

Die teilweise Verschiebung der Verkehrsbelastung aus der Karlstraße in die Burkhardt und Weber Straße (insbesondere bei den Entwürfen, die einen Durchstich in Richtung Tübinger Vorstadt planen) können nicht als Lösungsansatz dienen, sie haben lediglich die Neubelastung weiterer neuer Gebiete mit Verkehr zur Folge, im Falle der City Nord wird ein großer Teil des Gebietes neu zerschnitten und in den möglichen zukünftigen Entwicklungen erheblich eingeschränkt. Der Verkehr aus der Karlstraße wird ja nicht komplett verlegt.

Das kann nicht Sinn einer positiven Entwicklung sein. D.h. eine weitere Verschiebung der Verkehrsbelastung auf die Burkhardt und Weber Straße (mit Durchstich) darf in der Weiterbearbeitung der Entwürfe keine Rolle spielen.

Es wird ansonsten mehr zerstört als positiv verändert.

Ziel muss die bessere Anbindung der City Nord für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV an die Innenstadt sein.

Im Übrigen erstaunt bei den Entwürfen, die einen Durchstich der B+W-Straße vorschlagen, die geringe Tiefe der Weiterführung der Verkehre. Die gemachten Vorschläge lassen eigentlich nur eine Verlegung eines Problems an einen anderen Standort erkennen, aber keine auch nur ansatzweise Lösung.

3. Das verbindende Natur-Element Echaz muss in der Weiterbearbeitung stärker aufgegriffen werden. Hier liefern fast alle Entwürfe keine überzeugende Beachtung. Die Entwicklung als „Kulturband“ zwischen FranzK, Industriemuseum, Stadthalle usw. sollte mit einem offenen Platz für Veranstaltungen (z.B. Zeltveranstaltungen (Kultur vom Rande, Kulturzelt), Jugendveranstaltungen, Openair usw.) weiterentwickelt werden und Lösungsvorschläge von den Teilnehmer erarbeitet werden. Die hervorragende heutige Implementierung der Kultureinrichtung FranzK muss unterstützend weiterentwickelt und in diesen Erlebnisraum Echaz besser eingebunden werden (z.B. muss auch die rechtlich einwandfreie Anbindung der Zulieferung des FranzK an das öffentliche Straßennetz möglich sein, nicht so wie heute), es soll keine verkehrsumfließende Verkehrsinsel (Kulturzentrum) zementiert oder gar weggeplant werden (wie auch einige Entwürfe vorschlagen).
4. Das Industriemuseum mit seinen Shettdachhallen muss als stadtpprägendes geschichtliches Element erhalten und weiterentwickelt werden, unter der Bahnlinie sind weitere öffentliche Durchgänge (Öffnungen von der Nord zur Südseite für die Öffentlichkeit, größere Durchlässigkeit) einzubauen.
5. Die Konzepte des Entwurfes von Trojan und Trojan in Bezug auf die Handelsnutzung erinnern doch sehr stark an neuere Konzepte, die die ECE derzeit entwickelt („Handelshöfe mit einheitlichen Management“), die Presse und die (Fach-)Literatur liefern da erstaunliche Parallelen. Diese Planungen führen eher zu einen verstärkten Anziehen von neuen Verkehr und einer Verdrängung/Verschiebung der Handelsstrukturen in der zentralen Innenstadt. Die Frage der allzeitigen „Bespielbarkeit“ / Nutzung sollte hier das Ziel sein, nicht die Schaffung von neuen nächtlich leeren Angsträumen. Die Frage, ob die im Gemeinderat diskutierten und beschlossenen Grundsätze bei diesem Entwurf eingehalten sind, ist mehr als fraglich. Die Entwicklung des Einzelhandelsriegels mit den Fachmarktzentren in der vorgeschlagenen Form und Größe ist

für die Entwicklung des Handels in der Innenstadt nicht förderlich und damit abzulehnen. Die Entwicklung muss hier behutsamer ausgestaltet werden, der Entwurf von AP geht da eher in die richtige Richtung.

6. Energiekonzepte sind bei fast allen Entwürfen nicht erkennbar, bzw. nur sehr rudimentär: Am ehesten lässt der Entwurf von AP dies erkennen. Dieser Bereich müsste noch weiter ausgearbeitet bzw. vertieft werden.
7. Die „Mobilitätszentrale“ am/im Bahnhof mit dem Kreuzen aller Verkehrsarten ist in den meisten Entwürfen bisher noch verbesserungswürdig. Das Ziel hier muss die „Konzentration“ sein, nicht das Zementierende der getrennten Standortsschwerpunkte.
8. Neben der Schaffung von baulichen Nutzungen sind die Vorschläge – mit Ausnahme des AP-Entwurfes – zur Verbesserung des Stadtraumes mit Grünverknüpfung eher rar.
Hier ist bei der Weiterbearbeitung ein besonderes Augenmerk zu legen. Die Idee des grünen Ringes durch die City-Nord ist als Identifikation / als neues Element in Reutlingen sehr zu begrüßen und muss noch weiter ausgearbeitet/vertieft werden.

Ich hoffe Ihnen und den Planern noch ein paar wichtige Gesichtspunkte auf den Weg gegeben zu haben und bin auf die weitere Entwicklung der City-Nord und die Beteiligung der Öffentlichkeit gespannt.

Mit freundlichen Grüßen [...]"

4.1.3 Stellungnahme – forumReutlingen:

„1. Grundsätzliche Anregungen an alle Preisträger zum Leitthema Städtebau

- Die Shedhallen sollten als Teil historischer Reutlinger Bausubstanz erhalten bleiben
- Stärkung des Themas „Wasser in der Stadt“ – Schaffung von Flächen entlang der Echaz, als imagebildendes grünes Rückgrat mit hoher Aufenthaltsqualität
- Feinfühligere Durchlässigkeit und bessere Anbindung für Rad und Fußgänger in die Tübinger Vorstadt und in die Oststadt

zum Leitthema Verkehr

- Keiner der Entwürfe überzeugt bislang mit einer kreativen Verkehrslösung für den Individualverkehr, die über eine Verlagerung um „eine Straße weiter“, auf die B+W-Straße, hinaus geht und dadurch neue Trennwirkungen (wie z.B. die Abschneidung des franzK) hervorruft – keine Planung stärkt mittel- bis langfristig wirkungsvolle Alternativen zur Situation des Individualverkehrs! City Nord ist ein Fundament für Reutlingens Zukunft und nicht der „Schuss aus der Hüfte“ für ein schnelles „morgen“.
- Ernsthafte Prüfung erfolgreicher Verkehrskonzepte, die Transitverkehr im Tunnel durch die Stadt führen – lässt sich die Karlstraße durch eine Tunnellösung entlasten wie von anderen Wettbewerbsteilnehmern vorgeschlagen?
- Bessere Erschließung des städtischen Raumes durch die Regionalstadtbahn z.B. als Ring um die Altstadt. Inwieweit ist auch eine Ausschleifung bis zur Berufsschule oder eine Haltstelle an der neuen Stadthalle realisierbar?

- Optimierung der Verkehrssituation für ALLE Verkehrsteilnehmer: Nicht nur Individualverkehr und ÖPNV, sondern auch Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr (Fußgängerleitsysteme), um langfristig das Image von Reutlingen für eine zukunftsorientierte Mobilität auch ohne Pkw spürbar zu stärken. Hierzu zählt z.B. eine deutliche Akzentuierung von Verkehrsflächen für alternative Fortbewegungsmittel wie A-Bikes, Inliner etc.

zum Leitthema Nutzungskonzepte

- Das Profil um das Postareal als Standort für Kultur, kulturnahe Einrichtungen, Creative Class, Gastronomie (und Nightlife) konkreter schärfen, indem **das, was schon da ist**, systematisch ergänzt und verstärkt wird.
- Aspekte Begegnung, Aufenthalt und Kommunikation mit kleineren, dafür mehreren gastronomischen Adressen auch für Kleinkunst am Abend stärken
- Angebote für Aufenthaltsqualität mit Kindern – Stichwort „buntes Leben statt (nur) strenges Business“ vorhalten
- **Kein** Handelsschwerpunkt als Thema für City Nord! Allenfalls Dienstleistungen, die Packma & Co. rund um das kulturschaffende Gewerbe ergänzen und das Profil des Standorts stärken
- Nicht nur Kubaturen für Wohnen, sondern konzeptionell innovative, zukunftsweisende Wohnformen für City Nord herausarbeiten, die Modell-/Vorbildcharakter haben können
- Ideen für die Zukunft auf dem Burkhardt und Weber Areal in die Planungen mit aufnehmen

zum Leitthema Energiekonzept

- Wie sieht es mit Energiestandards aus? Wir wollen alle Planer dringend bitten, die These 66 aus „Reutlingen, Quo Vadis!? – 95 Thesen zur Stadtentwicklung“ in ihre Überlegungen einfließen zu lassen:

Energiestandard 2020 schon heute ein Szenario: Regenerative Energien sind gesellschaftsfähig. Passivhäuser sind Status quo. Die Wärmepumpe ist in den Köpfen etabliert. Permakultur ist kein Fremdwort. Nullenergie lautet der Trend 2020. Und auch dies setzt Reutlingen bereits 2010 um...

City Nord würde das Feld bieten, um eindrucksvoll mit neuem Umwelt-Image zu starten: indem klare Vorgaben gemacht würden, welche innovativen Maßnahmen zu realisieren sind... Dies ist abgesehen vom Image der Stadt auch für die Projektentwickler heute schon kein rotes Tuch mehr, denn auch jene sind zunehmend daran interessiert, dass ihre Immobilien langfristig investmentfähig sind...

2. Ergänzende Anmerkungen zu den Erstplatzierten

2.1. Der grundsätzliche Entwurf von **AP-Plan** wird in mehrfacher Hinsicht **favorisiert**.

- a. Er ist der einzige (übrig gebliebene) Entwurf, der mit seinem Gesamtkonzept ein neues Stadtquartier schafft, das wirklich NEUE Impulse für die Stadt haben kann (bzgl. Nutzung/Energie/Verkehr)
- b. Er legt mit der Mobilitätszentrale am Bahnhof eine Verkehrskonzeption zu Grunde, die wirklich zukunftsfähig sein will (und nicht nur einen individualverkehrlastigen Status quo fortschreibt.)

- c. Mit dem Grünzug gibt er eine Orientierung im Sinne einer grünen Stadtmauer, was drinnen und was draußen ist (gibt es dazu evtl. noch mehr Details? Z.B. „Abenteuer in der Stadt“, Radring um die Stadt u.ä.)
- d. Er ist zukunftsblickend mit den Überlegungen zum Energiekonzept im Quartier
- e. Besonders positiv ins Auge fällt die Möglichkeit der Etappenbildung und die Stadtreparatur zwischen Gleis und Karlstraße
- f. Prädikat besonders wertvoll: Kultur und Gesellschaft wird als Leitmotiv an der Echaz fortgeschrieben und hilft dabei ein kulturelles Rückgrat der Stadt zu akzentuieren

→ zusätzliche Anregungen für AP-Plan:

Eine verkehrliche Entlastung der Karlstraße besser herausarbeiten; Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung darstellen

2.2. Der grundsätzliche Entwurf von Trojan und Trojan wird in mehrfacher Hinsicht abgelehnt.

- a. Der Entwurf von Trojan und Trojan gleicht mehr dem Entwurf eines Realisierungs- denn eines Ideenwettbewerbs. Wenn eine Bebauungsplan-taugliche Vorlage gewünscht worden wäre, dann hätten auch die anderen Büros wahrscheinlich andere Entwürfe eingereicht. Sollte dies jetzt ein Vorzugskriterium sein, dann finden wir das äußerst problematisch. Wir meinen, das würde das Vorgehen in Frage stellen. Es ist ein Ideenwettbewerb und das Spinnen von Ideen, der Blick in die Zukunft war ausdrücklich gewünscht. Dies kann nun nicht nachträglich zum Stolerkriterium werden.
- b. Die Handelshöfe und ein zusätzliches Fachmarktzentrum sind als Impulse für die Stadt „kalter Kaffee“, denn als Einkaufsstadt sind wir mit der Altstadt bereits gut aufgestellt und sollten uns DORT um eine Optimierung der Angebote bemühen. Tatsächlich bringt der Entwurf nichts Neues in die Stadt, außer Handelshöfe und Fachmarktzentrum. Das Nutzungskonzept wirkt lieblos und kalt – frisch vom Investorenreißbrett.
- c. Das, was eine Stärke von Reutlingen ist – die beachteten kulturellen Hotspots franz.K, Stiftung für Konkrete Kunst und das zukünftige Industriemuseum werden (durch Verkehr) abgeschnitten... gerade das, was funktioniert und City Nord bereits gut tut...
- d. Mit dem vielzitierten „Füllhorn“ sind vermutlich die Ideen für das Burkhardt und Weber Areal gedacht? Diese zusätzlichen Überlegungen sind sinnvoll. Aber der Rest, rund um den Bahnhof, scheint uninspiriert und ruft nach toten bzw. gefährlichen Räumen mit wenig sozialer Kontrolle an so manchen Tageszeiten und Wochentagen (z.B. die Lösung für die Buswarteschleife „gegenüber“ von einem Fachmarktzentrum...). Der Busbahnhof zieht sich dabei zu weit entfernt von der Fußgängerzone Wilhelmstraße hin.
- e. Die Verkehrsplanung des Entwurfs erweckt den Eindruck einer optimalen Verkehrsanbindung der Handelshöfe – zu Lasten funktionierender Strukturen wie z.B. dem franzK und ohne echte Entlastung. Die Handelshöfe ziehen sogar noch weiteren Verkehr in diesen kritischen Bereich – wenn sie an dieser Stelle funktionieren sollen.
- f. Der Entwurf von Trojan und Trojan war nach eigener Aussage von Frau Trojan geprägt von der (vereinfachten und damit falsch zitierten) Aussage des GfK-Gutachtens, dass Reutlingen einen zukünftigen BEDARF an zusätzlich ca. 23.000 qm Einzelhandelsverkaufsfläche benötigt. Da auf dem Postareal kein geschlossenes, großflächiges Einkaufszentrum gewünscht war, wurden in Anlehnung an Szenarien zur Einzelhandelsentwicklung des Ansgariviertels in Bremen, die Handelshöfe konzipiert. Ihnen liegt laut Aussage von Frau Trojan ausdrücklich das Konzept eines einheitlichen Ladenmanagements zugrunde. Es ist uns daher unklar, ob sich der Entwurf von Trojan & Trojan damit indirekt über die Vorgaben des Auslobungstextes hinweg setzt.

- g. Der Entwurf sieht zwar Echazterrassen an der heute und auch nach ihrem Entwurf zukünftig vielbefahrenen Gutenbergstraße vor, bietet aber im Gegensatz zu anderen Entwürfen keine neue Aufenthaltsqualität für die Reutlinger Bürgerinnen und Bürgern im restlichen Areal von City Nord. Freizeitaktivitäten, welche die Stadt abseits des Shopping zum Erlebnisraum werden lassen und damit insbesondere die Attraktivität für Familien steigern würde, bleiben unberücksichtigt. forumReutlingen und mit uns auch die Reutlingerinnen und Reutlinger des Bürgerbeteiligungsspiels „Reutlingen, Quo Vadis!?“ wünschen sich mehr Inspiration, um der Stadt mit City Nord ein neues Gesicht und eine starke Ausstrahlung zu vermitteln – Zusätzlich zur Attraktivität als Einkaufsstadt, die Reutlingen ja schon hat. Dies kommt in den 95 Thesen zur Stadtentwicklung sehr deutlich zum Ausdruck. Diese waren dem Auslobungstext angefügt und wurden auch von vielen Planungsbüros kreativ berücksichtigt – im Entwurf von Trojan & Trojan sucht man diese vielen Impulse jedoch vergeblich.

→ zusätzliche Anregungen für Trojan und Trojan:

Nicht nur die Handelshöfe sollten eine neue Nutzung bekommen, sondern das gesamte Nutzungskonzept überarbeitet werden – maßstabsgerecht, lebensecht für Reutlingen... nicht nur optimiert für einen Handelsschwerpunkt auf dem Postareal. Die toten Räume benötigen eine Optimierung und der Verkehr darf nicht nur als komfortable Zufahrt der (wenn es nach dem Entwurf geht, schon morgen) im Pkw anfahrenden Handelshöfebesucher optimiert sein, sondern für die gesamte Stadt und ihre Zukunft auch bis übermorgen weitergedacht werden. Unter anderem könnten daher Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung besser herausgearbeitet werden.“