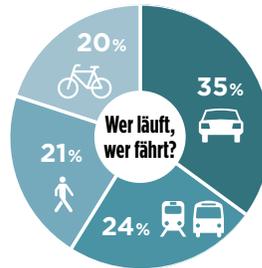


TÜBINGEN

Als Gegenmodell zur autogerechten Stadt entstand bereits vor 20 Jahren das Französische Viertel.



Im Französischen Viertel sollen die Wege kurz und die Kontakte zahlreich sein.

WAS AM AUTOVERKEHR STÖRT?

Abgase, Lärm, tödliche Unfälle? Ja klar, das auch. Doch aus Sicht eines Stadtplaners ist das Hauptproblem der Platz, den fahrende und parkende Autos rauben. Manch ein Student wohnt auf den gut zehn Quadratmetern, die ein einziger Parkplatz durchschnittlich an Raum verschlingt.

In Tübingen wehren sich die Planer gegen die Dominanz des Autoverkehrs, der jahrzehntelang den Städtebau bestimmt hat. Ein Credo des sogenannten Funktionalismus war es, die Lebensbereiche klar zu trennen: Schlafen hier, Arbeiten dort und Einkaufen woanders. Für die Wege dazwischen brauchte man das Auto und einen Platz, um es abzustellen. So seien die Städter in eine „Situation der Leibeigenschaft durch die Autos“ geraten, konstatiert der Mobilitätsforscher Hermann Knoflacher.

Ein Gegenmodell nahm vor 20 Jahren in Tübingen Gestalt an, als der Ausbau des Französischen Viertels begann – mit dem Ziel, die Funktionen wieder miteinander zu verknüpfen. Vorbild war die Altstadt, erklärt der damals zuständige



Stadtplaner Andreas Feldtkeller. Wohnblöcke durften nur errichtet werden, wenn das Erdgeschoss für ein Gewerbe reserviert war. So entstanden eine Schreinerei und der Firmensitz des Weltmarktführers von Nabendynamos (Wilfried Schmidt Maschinenbau) mitten im Wohngebiet. Die alltäglichen Wege sollten verkürzt werden, um möglichst viele Fahrten überflüssig zu machen.

Im Französischen Viertel hat man Autos weitgehend aus dem Straßenbild verbannt. Es gibt weder Anwohnerparkausweise noch private Parkplätze direkt vor der Haustür. Einige Straßen sind mit Pol-

lern versperrt. Die Bewohner, die ein Auto besitzen, müssen in der Regel auf Parkhäuser am Rand des Viertels zurückgreifen.

Der Weg zum eigenen Wagen wird dadurch mindestens so lang wie der zur nächsten Bushaltestelle. Keine Autos vor der Tür führen wie von selbst zu mehr Kontakten in der Nachbarschaft. Es entsteht ein lebendiger öffentlicher Raum, wie es ihn in reinen Wohngebieten mit Parkplätzen vor der Haustür kaum gibt.

NICHT ALLE VISIONEN der damaligen Stadtplanung haben sich erfüllt. So befinden sich in einigen Erdgeschossen inzwischen doch Wohnungen anstelle von Läden. Findige Bauherren haben es geschafft, ihre Untergeschosse teilweise in eine Tiefgarage zu verwandeln. Ganz eigene Probleme bereiten die offiziellen Parkhäuser: Sie sollten eigentlich mithilfe elektronisch gesteuerter Paletten doppelt so viele Autos verstauen können wie herkömmliche Parkhäuser. Allerdings funktioniert die Technik nicht, so dass die Gebäude die Hälfte der geplanten Kapazität haben.

Dennoch zeigt das Französische Viertel mit seinen gut 2300 Bewohnern, dass Stadtplanung Mobilität nachhaltig beeinflussen kann. Während in Deutschland durchschnittlich 573 Autos auf 1000 Einwohner kommen, sind es im Französischen Viertel mit 266 weniger als die Hälfte. Auch Carsharing wird nirgendwo in Tübingen so rege genutzt wie hier. Fast 9 Prozent der Einwohner sind Mitglied bei „teilauto“, während für ganz Tübingen 2,2 Prozent gemessen werden.

So beweist das Französische Viertel seinen Vorbildcharakter. „Dichte und Mischung“ sei das Leitprinzip aktueller städtebaulicher Vorhaben, sagt Tim von Winning, Leiter des Fachbereichs Stadtentwicklung in Tübingen. Seit nunmehr 15 Jahren wächst die Stadt nicht mehr nach außen, sondern entwickelt den bereits vorhandenen Raum neu. Bauträger werden dazu verpflichtet, mindestens zehn Prozent ihrer Flächen für Gewerbe freizuhalten. Und neue Stadtteile sollen in das dichte Buswegenetz integriert werden – wie beim Französischen Viertel, das man alle zehn Minuten mit drei verschiedenen Buslinien verlassen kann. So sollen sich immer mehr Tübinger in Zukunft die Frage stellen: Warum Autofahren?
MARTIN SKOERIES