

# Das südliche Stadtzentrum

## Viel Wandel zwischen Steinlach und Neckar

*Katrin Korth und Cord Soehlke*

Fast jede Stadt hat diese besonderen Orte: nah am Bahnhof, geprägt von Verkehr, Handel, Büros – und von den vielen Menschen, die ihn als Reisende, Passanten, Patienten, Kunden und Besucher wahrnehmen. In Tübingen ist dies das südliche Stadtzentrum. Ein Ort, der sich in den letzten Jahren so stark verändert hat wie kaum ein anderer und sich in den nächsten Jahren noch weiter verändern wird.

**F**ür viele Tübingerinnen und Tübinger ist es Normalität, Auswärtigen fällt es oft noch auf: genau betrachtet ist das südliche Stadtzentrum eine Halbinsel zwischen Steinlach und Neckar. Auf diese Halbinsel gelangt man nur über drei Zufahrten: die Neckarbrücke von Norden, die Steinlachbrücke von Süden und die Europastraße von Westen, von Derendingen durch die Bahn auf langer

Strecke getrennt. Für Radfahrer und Fußgänger gibt es mit der Steinlachunterführung noch einen vierten Zugang – das war es dann aber auch schon fast, sieht man von kleineren Verbindungen wie dem Indianersteg und der Bahnhofsunterführung ab.

Und trotz dieser schwierigen topographischen Ausgangslage und ihrer eher geringen Größe hat die südliche Innenstadt für

Tübingen eine überragende Bedeutung: sie ist die Verbindung zwischen Altstadt, Südstadt und Derendingen. Sie ist der Ort des öffentlichen Verkehrs, den alle Tübinger Buslinien und alle Züge passieren. Sie ist Ankunfts- und Umstiegsort. Sie ist der zentrale Ort für Dienstleistungen, Ärzte, Versicherungen, Banken und die größeren Einzelhandelsgeschäfte. Hier befindet sich Tübingens größtes

*Das Tübinger „Bahnhofsviertel“ aus der Vogelperspektive: Am oberen Bildrand ist die Altstadt mit Schloss Hohentübingen und Stiftskirche, in der Bildmitte die Platanenallee, die Uhlandstraße und der Anlagensee. Darunter der fast vollendete neue ZOB mit Radstation und Café. Darunter der Bahnhof mit Gleisanlage. In der Bildmitte rechts sieht man das „Zinser-Dreieck“ und die Blaue Brücke.*





Foto: Universitätsstadt Tübingen

So sah es jahrelang – bis 2011 – an der Blauen Brücke aus:  
Blick auf die Bauruine „Foyer“

Parkhaus. Sie ist der Ort für gleich drei der Tübinger Gymnasien mit Tausenden von Schülerinnen und Schülern. Und mehrere zehntausend Menschen sind hier täglich unterwegs – als Passanten und Passagiere, als Radfahrer und Autofahrerinnen, als Beschäftigte und Kundinnen, als Schüler und Patientinnen, als Gäste bei Tag und in der Nacht.

Bis Anfang der 2010er-Jahre war diese funktionale Prägung dem südlichen Stadtzentrum auch überdeutlich anzusehen: in der Friedrichstraße standen Busse und Autos vierspurig nebeneinander und in der Karlstraße fuhren die Radler zwischen Bürgersteig und parkenden Autos auf einem knappen Meter. Wer am Bahnhof in Tübingen ankam, erahnte zwar die Altstadt am Horizont, blickte aber vor allem auf parkende Fahrräder, Zäune, Straßen und einen weit entfernten Busbahnhof. Und wer als Kunde oder Gast in die Stadt kam, hatte als ersten Eindruck ein unübersichtliches Einbahnsystem, schmale Gehwege und nur sehr wenige Orte mit Aufenthaltsqualität.

### Die Veränderungen

Drei Ziele haben bei der Umgestaltung des südlichen Stadtzentrums Priorität:

- Mehr Aufenthaltsqualität und guter Stadtraum für alle
- Der Umbau von der autoorientierten Stadt zu einem Mobilitätskonzept, bei dem Fußgänger, Fahrradfahrer und der ÖPNV einen höheren Stellenwert als bisher haben.

- Eine klügere Nutzung der Flächen im Herzen der Stadt – sei es die fast schon vergessene Brache an der Blauen Brücke oder das jetzt entstandene Baufeld am Europaplatz.

In vier großen und vielen weiteren, kleineren Bausteinen hat diese Entwicklung jetzt über ein ganzes Jahrzehnt stattgefunden. Ein fünfter und ein sechster Baustein stehen in der Zukunft noch an, aber die Veränderungen sind schon jetzt sehr wahrnehmbar und haben das Gesicht des südlichen Stadtzentrums von Tübingen komplett verändert:

*Anstelle der Bauruine gibt es nun ein nahezu großstädtisch anmutendes Entrée über die Blaue Brücke in Richtung Zinser-Dreieck und ein kleines, gemischtgenutztes Quartier mit Hotel, Gewerbe und Wohnen.*



Foto: Universitätsstadt Tübingen

### Baustein 1: Die Brache an der Blauen Brücke

Bis 2011 stand für anderthalb Jahrzehnte auf dem Dreieck zwischen Steinlach, Blauer Brücke und Bahn eine markante Betonruine (Foyer). Hier war ein geplantes Konzertsaalprojekt in die Insolvenz gegangen. Dann kaufte die Stadt mit ihrer Grundstücksentwicklungsgesellschaft das Gelände und entwickelte es zu einem kleinen Quartier mit drei Komponenten: einem Hotel, für das Tübingen schon lange großen Bedarf hatte, dem Firmensitz der Firma IT-Design, die dringend in Tübingen an einem zentralen Standort bleiben wollte und sich in kurzer Zeit vom Start-up zum Mittelständler entwickelt hatte, und einer Baugemeinschaft: Wohnungen in den oberen Geschossen, im Erdgeschoss die Sprachschule Vivat Lingua, die auch einen neuen zentralen Standort in Tübingen suchte. Heute ist das Foyer ein zentraler Ort zwischen Südstadt und Innenstadt mit mehreren hundert Arbeitsplätzen und einem markanten Stadteingang.

### Baustein 2: Das Zinser-Dreieck

In den Jahren 2012 bis 2016 stand dann vor allem der Umbau des Zinser-Dreiecks im Vordergrund. Im Rahmen des Sanierungsgebiets südliche Innenstadt entstand für viele Hauseigentümer die Chance, ihre Gebäude zu sanieren, ein wichtiger Impuls für die Aufwertung des Stadtteils. Noch größer war aber der Impuls, der sich durch die Umgestaltung der öffentlichen Flächen ergab.



Foto: Universität Tübingen



Foto: Anne Pöschel

*Karlstraße und Friedrichstraße am Zinser-Dreieck früher und heute.  
Mehr Aufenthaltsqualität, weniger Autoverkehr.*

Friedrichstraße, Karlstraße, Poststraße und Europastraße wurden komplett umgebaut. Fahrradstraße und Fußgängerbereiche entstanden, wo vorher der Autoverkehr dominierte. Auch der Busverkehr wurde in dieser Zeit komplett umgestaltet, um Fahrzeit zu sparen und attraktiver für die Fahrgäste zu werden. Während man bis 2015 noch zweimal hintereinander durch die Friedrichstraße fahren musste, um von Süden nach Norden zu gelangen, fahren die Busse heute durch die Poststraße zum Bahnhof und dann direkt ums „Trautweineck“ zur Neckarbrücke – viel weniger Strecke und ein Zeitgewinn.

Am sichtbarsten ist diese Veränderung in der Karlstraße und der Friedrichstraße: dort, wo sich noch vor weniger Jahren

vor dem Zinser-Haupteingang vier Reihen Fahrzeuge nebeneinander aufstellten und sich die Fußgänger auf schmalen Gehwegen aneinander vorbeidrücken mussten, ist heute ein verkehrsberuhigter Bereich. Hier lässt sich im Alltag beobachten, wie Verkehr stadtvträglich organisiert werden kann: Die Busse auf der Karlstraße haben genauso Vorfahrt wie die unzähligen Radelnden, die täglich durch die Steinlachunterführung zur Altstadt und Uni fahren. Die Autos, die von Süden in die Stadt kommen, können weiter passieren, nehmen aber Rücksicht auf die vielen Fußgänger, die hier unterwegs sind. Eine unkonventionelle Lösung, die in einer Verkehrssimulation vermutlich gar nicht darstellbar wäre, im Alltag aber hervorragend funktioniert.

### Baustein 3: Der Europaplatz mit dem Zentralen Omnibusbahnhof und dem Bahnhof.

Der Bahnhof, ursprünglich vor den Toren der Altstadt in den Neckarauen gelegen, war einer der großen Motoren für die städtebauliche Entwicklung des heutigen südlichen Stadtzentrums.

1861 wurde das Bahnhofsgebäude im Stil der Neorenaissance errichtet, was typisch für die ersten Bahnhofsgebäude im Schwäbischen war. 1910 folgte ein, aus heutiger Sicht betrachtet, etwas unglücklicher Anbau mit der Gleisunterführung, der heute der Haupteingang ist. Die Fläche vor dem Bahnhof weckte bereits im 19. Jahrhundert Begehrlichkeiten für eine Bebauung, blieb aber lange Zeit Park oder zumindest Freifläche. Auf den direkt an den Bahnhof angrenzenden Freiflächen wurde Anfang der 1960er-Jahre der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) errichtet. Umrahmt von zwei Straßen und erschlossen über einen Fußgängertunnel mit einer unterirdischen Toilettenanlage und der „Parkgaststätte“, die ebenfalls über den Tunnel erreicht werden konnte, stand der ZOB als Verkehrsinfrastrukturbauelement für seine Zeit. Große Asphaltflächen prägten fortan das Umfeld des Bahnhofs, verbunden mit einer deutlichen Trennung des Stadtraums.

Die Zufriedenheit hielt nicht lange an, bereits in den 1980er-Jahren wurde wieder über den ZOB diskutiert, erwies sich doch die dreieckige Fläche des ZOB als wenig geeignet für die immer größer werdenden Busse. Die Menschen mieden zunehmend den Umweg durch den Tunnel, die Fläche unter dem Bahnhofsdach wurde zum Fahrradabstellplatz und verkam zusehends zu einem ungepflegten und unwirtlichen Ort. Mit all den Zäunen und Abgrenzungen, Stufen und Treppen waren ZOB und Bahnhofseingang zudem voller Barrieren.

Ende der 1990er-Jahre war es dann erstmals fast so weit. Nach einem großen städtebaulichen Wettbewerb sollte ein neuer Omnibusbahnhof realisiert werden. Doch es dauerte weitere 25 Jahre, bis der Umbau tatsächlich realisiert werden konnte. Bis die ersten Ideen 2012 wieder aus der Schublade geholt wurden, zeugen unzählige Gemeinderatsdrucksachen von Mängelbeseitigungen, kleinen Baumaßnahmen und Reparaturen, immer wieder ergänzt um grundsätzliche Ideen und Debatten um die richtige Lösung.

2012 startete die Entwicklung des Konzeptes mit zwei Runden Tischen: einer für

*Der Omnibusbahnhof  
und der Bahnhofsvorplatz  
vor dem Umbau in den  
frühen 1960er-Jahren*

den ZOB und einer für das sogenannte Baufeld. 2015 fasste der Gemeinderat den Planungsbeschluss und mittlerweile war es dringlich, denn der Unterhaltungszustand war erheblich, der Komfort auf dem ZOB immer geringer. 2017 ging es mit den konkreten Planungen los, 2019 wurde im Gemeinderat mit großer Mehrheit der Baubeschluss gefasst. Dem vorausgegangen waren zahlreiche Diskussionen in den politischen Gremien, in der Bürgerschaft, in der Zeitung – lebhaft, engagiert, manchmal erhitzt. Klar war auch, solch ein Projekt kostet Geld und bringt eine jahrelange Baustelle mit sich. Der richtige Zeitpunkt brauchte eine gute finanzielle Lage der Stadt, offene Fördertöpfe bei Land und Bund und auch die personellen Kapazitäten bei der Stadt.

Ende 2019 wurde als erster Akt der Brettverschlus des Bahnhofsvordaches abgebrochen und erstmals waren wieder die Schönheit des Bahnhofsgeländes und das besondere städtebauliche Potenzial dieses Stadtraums zu erahnen. Heute, 2023 ist nach über drei Jahren komplexer Bautätigkeit ein völlig anderer Ort entstanden:

- ein funktionierender ZOB, der eine enge und verlässliche Taktung des Busverkehrs möglich macht und direkt an den Bahnverkehr anbindet

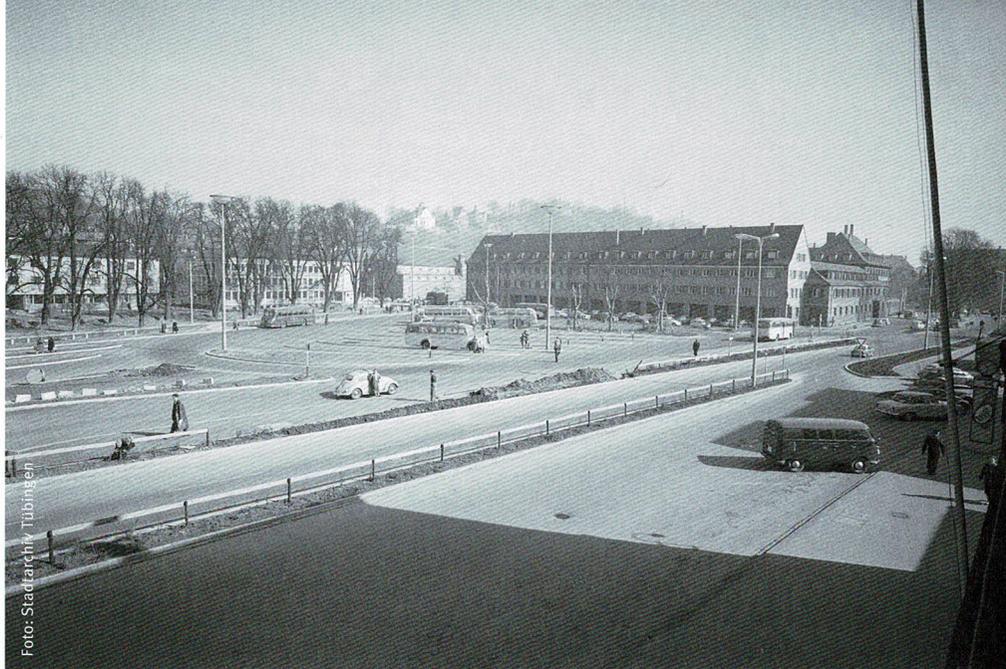


Foto: Stadtarchiv Tübingen



Foto: Nikolett Kemmer

*Der ZOB im August 2023 mit Fahrradstation und Café am See.  
Am unteren Bildrand ist das noch unbebaute „Baufeld“ zu erkennen.*



Es gibt nicht viele Orte, an welchen Sie die besonderen Kameras, Objektive und Zubehör von Leica kaufen können – wir sind einer davon. Die Marken Nikon und Panasonic ergänzen unsere Palette mit hochwertigen Produkten in allen Bereichen von Kompakt bis Professionell, erweitert noch durch vielfältiges Zubehör für alle Aspekte der Fotografie. Aber auch für die Liebhaber der klassischen Analogfotografie sind wir Ihr Ansprechpartner: Sie finden bei uns eine große Auswahl an Second-Hand Kameras, Kleinbild- und Mittelformatfilme sowie alles für die Dunkelkammer.

**fotoWalter**

**Leica BOUTIQUE**  
Tübingen

Verbinden Sie Ihren Besuch bei uns mit einem Bummel durch die historische Altstadt von Tübingen mit vielen tollen Fotomotiven. Es lohnt sich!

Montag bis Freitag 10.00 - 12.30 Uhr  
14.00 - 18.00 Uhr  
Samstag 10.00 - 14.00 Uhr

Friedrichstraße 15, 72072 Tübingen  
Telefon (0 70 71) 9 30 50  
info@fotowalter-tuebingen.de



Foto: Barbara Hommer

*Tübingens erste Fahrradbrücke.  
Die Verbindung der Blauen Brücke mit der Wöhrdstraße.*

- eine Auto-Tiefgarage, die – trotz unterbrochener Europastraße – Bahnhof und Stadtzentrum von Westen direkt erreichbar macht
- eine Radstation mit Café, unter der in einer zentralen Radgarage über 1100 Fahrräder Platz finden
- ein Ort, der barrierefrei für alle Menschen funktioniert und Bahnhof, südliches Stadtzentrum und Anlagenpark verbindet
- ein Ankunftsort, der schon beim Herausreten aus dem Bahnhof zeigt, was für eine wundervolle Stadt Tübingen ist.

**Baustein 4:  
Die Brücken und die Radinfrastruktur**

Leicht zeitversetzt, aber in die Planung von Zinsendreieck und ZOB integriert, begann ab 2019 dann Phase 4, die mit einer deutlichen Stärkung des Radver-

kehrs verbunden ist. Für Radfahrende ist Tübingen einerseits attraktiv, andererseits aber auch hochproblematisch: Neckar, Bahngleise und B28 stellen starke Barrieren zwischen Süd und Nord dar, die Topographie von Österberg und Schlossberg kanalisiert dazu noch große Teile des Rad- und Busverkehrs in die enge Mühlstraße hinein. Inspiriert von Städten wie beispielsweise Kopenhagen und ermutigt durch sehr gute Förderungen von Bund und Land wagte der Gemeinderat daher den großen Wurf beim Radverkehr: Drei neue Fahrradbrücken und eine Unterführung beim Güterbahnhofsviertel sollten gebaut werden, um die Nord-Süd-Verbindungen auf einen völlig anderen Standard zu heben, verbunden durch die Radschnellstrecke „Blaues Band“ vom Stauwehr in der Gartenstraße zum Fahrradtunnel an der Neckarhalde.

Das Zentrum dieser komplett neuen Radinfrastruktur liegt im südlichen Stadtzentrum und am Bahnhof: von der Radstation und der neuen Rad-Tiefgarage aus bindet das Blaue Band nach Westen an die Radbrücke West an, ein imposanter Lückenschluss vom Anlagenpark bis zum Regierungspräsidium und dem Landratsamt über die Bahn hinweg. Vermutlich 2024 wird diese neue Radverbindung fertiggestellt, mit der aus Richtung Derendingen eine ganz neue Option zu den Schulen in der Uhlandstraße und zur Altstadt entsteht.

Auf der anderen Seite, östlich vom Bahnhof, mussten ab 2020 Abbruch und Neubau der Steinlachbrücke in die Baustelle Europaplatz eingetaktet werden. Sowieso erforderlich für die brückenlose Zeit entstand hier mit der Radbrücke Mitte eine neue Radinfrastruktur, die auch die starke Verkehrszunahme aus dem neuen Güterbahnhofsviertel und der wachsenden Südstadt berücksichtigt. Und 2022, vor der Neueröffnung der Steinlachbrücke, beendete der Gemeinderat dann (zumindest vorläufig) eine große und Jahrzehnte andauernde Tübinger Debatte: Nach Norden wurde die Mühlstraße für den Auto-Durchgangsverkehr gesperrt, um der stetig steigenden Zahl an Fußgängern, Radfahrern und Bussen genug Raum zu geben. Auf der Neckarbrücke wurde so auch eine neue Verkehrslösung möglich, die eine deutlich höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bietet: ausreichender Raum für den Radverkehr und eine starke Verbesserung für den Bus.

**Baustein 5:  
Der Anlagenpark**

Derzeit (2023) ist der Anlagenpark zwar bereits im Umbau, aber noch nicht fertig. Dieser zentrale Park in Tübingen wird

- 65 Hotelzimmer
- 2 Restaurants
- 5 Tagungsräume
- City-Spa & Fitness mit Dachterrasse
- Großer hoteleigener Parkplatz

[www.krone-tuebingen.de](http://www.krone-tuebingen.de)

*Die Uhlandstraße mit Uhlanddenkmal und dem Anlagensee*

Im Rahmen der Entwicklung umgestaltet und erneuert. Ein deutlich größerer Kinderspielbereich, ein begrünter und gereinigter Anlagensee mit Fontäne, Seeterrassen am Übergang zum ZOB und ein veränderter Übergang zur Uhlandstraße werden eine ganz neue Qualität und Nutzbarkeit des Parks im Zentrum der Innenstadt bringen. Gerade im Klimawandel hat innerstädtisches Grün eine viel größere Bedeutung als noch in der Vergangenheit – so behutsam wie möglich geht die Umgestaltung daher mit den vorhandenen Bäumen und den ökologischen Qualitäten des Parks um.

**Baustein 6:  
Das Baufenster am Europaplatz**

Im Herbst 2023 begann die spannende Diskussion über den letzten Baustein der Entwicklung: Wo bislang der Busbahnhof war, ist im Herzen der Stadt auf einmal ein 6000 Quadratmeter großes städtisches Grundstück frei. Wie soll es genutzt werden? Was soll in Zukunft das erste Bild von Tübingen sein, wenn man aus dem Bahnhof tritt? Und welche Nutzungsmischung ist für diesen urbanen Ort richtig? Wenn man Tübingen ein wenig kennt, errahnt man, dass es eine vielschichtige Diskussion wird, die Stadtgesellschaft und Gemeinderat da vor sich haben: Von der Erweiterung des Anlagenparks bis zum Ausgehviertel, vom gemischten Quartier bis zum Kulturort mit Konzertsaal, Hotel und Museumsideen wird



Foto: Stadterchiv Tübingen, um 1920



*Drohnenaufnahme über den Anlagensee und den ZOB von Westen in Richtung Österberg*



wohl alles dabei sein. Sicher ist nur eins: es ist eine große Chance, die sich der Stadt hier bietet. Eine große Fläche mitten in der Stadt, relativ frei gestaltbar und perfekt an den Verkehr angebunden. Das Baufeld könnte die Krönung einer komplexen Umgestaltung eines zentralen Bereichs der Stadt werden – ein vorläufiger Schlussstein, denn ohne Zweifel wird das südliche Stadtzentrum auch in Zukunft ein Ort des Wandels und der Bewegung bleiben. ■

*Wie wird es wohl in Zukunft genutzt?  
Das „Baufeld“ auf dem ZOB*