

Berichtsvorlage

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**

zur Kenntnis im: **Ortsbeirat Südstadt**

Betreff: Güterbahnhof Tübingen: Güterhalle, Verwaltungsgebäude und Bahnsteig

Bezug: Vorlage 556/2009, Vorlage 556a/2009, Vorlage 327/2010

Anlagen: Anlage 1: Fotos des Güterbahnhofs

Anlage 2: Begründung der Denkmaleigenschaft des Regierungspräsidiums

Anlage 3: Städtebauliche Varianten 1, 4 und 5

Zusammenfassung:

Das Regierungspräsidium hat das gesamte Gebäudeensemble der Güterabfertigung im Bereich der geplanten städtebaulichen Entwicklung am Tübinger Güterbahnhof unter Denkmalschutz gestellt. In der Konsequenz ist die städtebauliche Entwicklung aus Sicht der Grundstückseigentümer aurelis und Bahn dadurch wirtschaftlich nicht mehr umsetzbar, so dass sie sich aus dem Projekt zurück ziehen würden.

Die Stadtverwaltung hat dem Regierungspräsidium und den Eigentümern einen Kompromiss vorgeschlagen, der einerseits einen Teil des Güterbahnhofgebäudes erhalten und andererseits einen größeren Grundstücksteil für eine neue bauliche Nutzung vorsehen würde. Nachdem das Regierungspräsidium mitgeteilt hat, dass bei dieser Lösung die Denkmaleigenschaft entfallen würde, haben die Eigentümer diesem Lösungsvorschlag letztlich aber nicht zugestimmt.

Im Hinblick auf die für Tübingen wichtige Maßnahme der Innenentwicklung hat das Regierungspräsidium jedoch in Aussicht gestellt, gegen die Genehmigung eines Abbruchs des Denkmals aus zwingenden städtebaulichen Gründen fachaufsichtlich nicht einzuschreiten. Die Projektbeteiligten werden nun auf dieser Grundlage den städtebaulichen Wettbewerb vorbereiten, und das Bauleitplanverfahren soll eingeleitet werden.

Ziel:

Der Gemeinderat soll über das Ergebnis der Verhandlungen zwischen Stadt, Regierungspräsidium und Flächeneigentümern unterrichtet werden. Die Beweggründe für die Abwägung der Denkmaleigenschaft einerseits und der wirtschaftlichen Durchführbarkeit andererseits zugunsten der städtebaulichen Gesamtentwicklung Tübingens sollen dargestellt werden.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Zeitlich unmittelbar im Anschluss an den Beschluss der Kooperationsvereinbarung durch den Gemeinderat (Vorlage 327/2010) im September 2010 wurde die Güterhalle mit dem zugehörigen Verwaltungstrakt sowie dem Umladebahnsteig hinter der Güterhalle unter Denkmalschutz gestellt. Durch die Unterschutzstellung verändern sich die Parameter der städtebaulichen Nutzung so erheblich, dass der ursprünglich für den Winter 2010/2011 vorgesehenen Vorbereitung der Wettbewerbsauslobung zunächst ein weiterer Prüfschritt vorgeschaltet wurde, mit dem die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme unter dieser Voraussetzung erneut untersucht wurde.

2. Sachstand

2.1 Frühe Information und Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange

Die Stadtverwaltung sowie die Deutsche Bahn Netz AG und die aurelis Asset GmbH als Eigentümer der Flächen des Güterbahnhofes waren bereits im Frühjahr 2010 überein gekommen, dass vor einer konkretisierenden Ausarbeitung der Planungen eine Art frühzeitige Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange sowie z.B. der privaten Naturschutzverbände sinnvoll sein würde.

Die Stadt Tübingen hat daraufhin die üblicherweise beteiligten Träger öffentlicher Belange angeschrieben und um Stellungnahme bis zum 28.05.2010 gebeten, ob Einwände, Bedenken oder Anregungen zu der geplanten Entwicklung der Güterbahnhofsflächen bestehen. Zusätzlich zu der Bitte um schriftliche Stellungnahme lud die Stadtverwaltung zu einer begleitenden frühzeitigen Informationsveranstaltung von Ämtern und Behörden am 17.05.2010 ins technische Rathaus ein. Dabei gingen mehrere Stellungnahmen ein, die z.T bereits bei der Wettbewerbsauslobung, zum Teil erst bei der Bauleitplanung zu beachten sein werden.

2.2 Untersuchung der Denkmaleigenschaft

Das Referat Denkmalpflege des Regierungspräsidiums (RP) sagte in seiner Stellungnahme vom 18.05.2010 zu, innerhalb von vier Wochen eine Begehung der Flächen vorzunehmen, um das Stellwerk und die Güterhalle auf ihre mögliche Denkmaleigenschaft zu überprüfen. Nach erneuter Aufforderung durch die Stadt fand die Begehung im September 2010 gemeinsam mit Vertretern von Bahn, aurelis und Stadtverwaltung statt.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Begehung nahm das Regierungspräsidium im Oktober 2010 die Gebäudeeinheit aus Güterhalle, Verwaltungsgebäude und freistehendem überdachten Umladebahnsteig gemäß § 2 Denkmalschutzgesetz in die Liste der Kulturdenkmale auf (Photo sh. Anlage 1). Dem Ensemble wurde sowohl aus architekturhistorischen als auch aus heimatgeschichtlichen Gründen die Denkmaleigenschaft zugesprochen (Begründung sh. Anlage 2).

Besondere Bedeutung für die Unterschutzstellung hatte neben der weitgehend im Original überlieferten Bausubstanz vor allem auch ein Beobachtungsstand aus der Zeit des Nationalsozialismus, von dem aus während der Kriegszeit vorwiegend russische Zwangsarbeiter, die für Verladearbeiten eingesetzt wurden, überwacht wurden (Photo sh. Anlage 1).

2.3 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Wie die Stadtverwaltung im Zusammenhang mit dem Beschluss der Kooperationsvereinbarung bereits Anfang September 2010 dargelegt hat, hatte die gemeinsam erstellte Kosten-Erlös-Berechnung ergeben, dass das Projekt unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten durchführbar ist, aber über keine finanziellen Spielräume verfügt. Auf Grundlage der damals angenommenen vollständigen Neubepanung

des Grundstückes hielten sich dabei die voraussichtlichen Kosten und die prognostizierten Grundstückserlöse in etwa die Waage.

Durch die Unterschützstellung der Güterhalle und des Umladebahnsteigs müsste allerdings ein größeres Baufeld des geplanten Mischgebietes aus der Erlösseite der bisherigen Kalkulationsgrundlage herausfallen. Die Wirtschaftlichkeit des Projektes musste daraufhin neu untersucht werden. Die Grundstückseigentümer haben in diesem Zusammenhang dargelegt, dass bei einem Kompletterhalt des Denkmals das Projekt für sie wirtschaftlich nicht durchführbar sei.

2.4 Bedeutung für die Stadtentwicklung

Die Projektbeteiligten sind sich einig, dass aus städtebaulicher Sicht der Erhalt von prägnanter, historischer Bausubstanz zum positiven Image und zur Identitätsstiftung bzw. Adressbildung des geplanten neuen Quartiers beitragen würde. Gleichzeitig ist sowohl den Projektpartnern (Stadt, Bahn und Aurelis) als auch dem Regierungspräsidium die große Bedeutung der Güterbahnhofsfläche für die städtebauliche Entwicklung der Stadt Tübingen bewusst. Bei den ca. neun Hektar Fläche handelt es sich um die letzte große zusammenhängende Brachfläche, die der Stadt als Innenentwicklungsmaßnahme zur Verfügung steht.

Aus diesem Grund sind alle Beteiligten überein gekommen, vor der Einbeziehung der jeweiligen Gremien zu prüfen, wie mit dem Denkmalstatus umgegangen werden soll. Auch das Regierungspräsidium hat zugestimmt, zunächst die Rahmenbedingungen genauer auszuloten.

Um das Gesamtprojekt unter den veränderten Bedingungen auch auf seine wirtschaftliche Tragfähigkeit zu überprüfen, kamen die Beteiligten daher im November 2010 überein, zunächst mögliche städtebauliche Szenarien erarbeiten zu lassen und diese dann erneut immobilienwirtschaftlich von einem Gutachter bewerten zu lassen.

In Abstimmung mit dem Regierungspräsidium wurde das Büro a:dk aus Mainz mit der Erarbeitung von variierenden Testentwürfen beauftragt. Die Szenarien wurden anschließend vom Sachverständigenbüro Dietrich aus Riedstadt auf ihre Wirtschaftlichkeit untersucht.

2.5 Städtebauliche Varianten

Bis März 2011 wurden schematisch fünf städtebauliche Varianten entwickelt, die von unterschiedlichen Erhaltungsszenarien für den denkmalgeschützten Gebäudekomplex ausgegangen sind (Anlage 3). Grundsätzlich wurde mit dem Regierungspräsidium besprochen, dass auch der Erhalt eines Teil des Kulturdenkmals überprüft werden konnte und sollte:

Variante 1 und 2

Die Varianten 1 und 2 gehen jeweils von einem fast vollständigen Erhalt der Denkmalteile aus. Städtebaulich spannt sich zwischen Güterhalle und Eisenbahnstraße eine Freifläche auf, die aufgrund der Grundstückstiefe für eine zusätzliche Bebauung nicht geeignet ist.

Um die Güterhalle für eine der zukünftigen städtebaulichen Situation angemessene, gewerbliche Nutzung (Büro, Dienstleistung) instand zu setzen ist insbesondere aufgrund der bestehenden hölzernen Tragstruktur sowie einer bisher nur zur Lagerung von Gütern vorgesehenen Bausubstanz ein sehr hoher Sanierungsaufwand erforderlich. Bei Berücksichtigung des zu erzielenden Mietertrags ergibt sich für das betreffende Grundstück ein Negativwert zwischen ca. 1,6 und 1,8 Mio. Euro. Die Fläche steht zudem nicht mehr für eine Neubebauung mit mehrstöckiger Mischgebietsbebauung zur Verfügung, so dass darüber hinaus in Variante 1 ein Erlösausfall von 1,4 Mio. Euro unter Berücksichtigung der veränderten Entwicklungskosten bilanziert wurde. In Variante 2 wird der Mindererlös für die Fläche in Verlängerung der Hügelstraße aufgrund weitergehender Überbauung mit ca. 1,2 Mio. Euro berechnet. Im Vergleich zum wirtschaftlich auskömmlichen Konzept vor dem Zeitpunkt der Unterschützstellung

ergibt sich somit ein finanzieller Fehlbetrag zwischen **2,8 Mio.** (Variante 2) **und ca. 3,2 Mio. Euro** (Variante 1).

Varianten 3 und 4

In den Varianten 3 und 4 wird weitgehend eine Ausnutzung wie in demjenigen Testentwurf erreicht, der 2010 für die transparente Kosten-Erlös-Berechnung zugrunde gelegt worden war. Das Baufeld, auf dem die Güterhalle und der Umladebahnsteig stehen, wird in diesen Varianten im Wesentlichen überbaut und kann entsprechende Erlöse einbringen. Als Besonderheit in Variante 3 wird der Beobachtungsstand als geschichtlicher Zeuge für den Einsatz von Zwangsarbeitern während der Zeit des Nationalsozialismus erhalten.

In beiden Varianten ist das Projekt wirtschaftlich der Ausgangssituation vor der Unterschutzstellung vergleichbar und somit wiederum **auskömmlich**.

Variante 5

Auf intensives Betreiben der Stadtverwaltung wurde eine fünfte Variante untersucht, bei der zum einen ein wesentlicher Teil der denkmalgeschützten Substanz erhalten bleiben soll, zum anderen aber durch eine stärkere städtebauliche Ausnutzung höhere Erlöse erzielt werden können.

Als quartiersprägendes Element bleiben in dieser Variante neben dem Verwaltungstrakt auch die westliche Hälfte der Güterhalle bis zur Brandwand sowie der zeitgeschichtlich bedeutsame Beobachtungsstand erhalten. Die weitergehende architektonische Planung dieser vor allem im Bereich der Abbruchnaht sensiblen Variante wäre noch durch ein Architekturbüro nachzuweisen.

Das durch den teilweisen Abriss der östlichen Hälfte der Güterhalle flächenmäßig verringerte Denkmal-Grundstück beinhaltet unter Berücksichtigung von Sanierungsaufwand und prognostiziertem Mietertrag dann nur noch einen Negativwert von ca. 1 Mio. Euro.

Für den durch den Abbruch frei gewordenen Grundstücksteil ergibt sich die Möglichkeit für eine vermarktbare Bebauung, so dass sich auf der Erlösseite der Fehlbetrag auf ca. 0,7 Mio. Euro verringert. Im Vergleich zur wirtschaftlichen Auskömmlichkeit der Ausgangssituation liegt der Fehlbetrag in dieser Variante demnach noch bei **ca. 1,7 Mio. Euro**.

Sofern das Regierungspräsidium den zu erhaltenden Gebäudeteilen nach wie vor die Denkmaleigenschaft zuerkennen würde, hatte die Stadtverwaltung angeboten, zu prüfen, ob die Stadt das Denkmal von den Eigentümern kostenfrei übernehmen könnte. Die bisherigen Erfahrungen mit Bestandsgebäuden bei städtischen Entwicklungsprojekten haben gezeigt, dass die gutachterlich festgestellten 1 Mio. Euro Belastung im spezifischen Tübinger Immobilien-Markt voraussichtlich aufgefangen werden könnten, v.a. sofern bei einer Weiterveräußerung steuerliche Abschreibungen durch den Denkmalstatus berücksichtigt werden könnten.

Durch das aktive Angebot der Stadt könnte der Fehlbetrag auf 0,7 Mio. Euro gegenüber der Ausgangssituation reduziert werden. Gegebenenfalls müssten weitere städtebauliche Optimierungen vorgenommen werden, um die Erlösseite für die Eigentümer entsprechend zu erhöhen.

2.6 Bewertung der Varianten

Alle Varianten haben die Qualität von Testentwürfen und können nicht in die entwurfliche Tiefe von Wettbewerbsarbeiten gehen. Durch eine weitere Optimierung des Städtebaus an verschiedenen Stellen könnte aus Sicht der Verwaltung nicht nur in Variante 5 die bauliche Nutzung stellenweise noch erhöht werden und somit die Ertragsseite noch weiter gestärkt werden. Die Spielräume für die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs würden sich dadurch voraussichtlich aber einengen.

Das Regierungspräsidium hat nach der gemeinsamen Diskussion der Varianten und nach eingehender denkmalfachlicher Prüfung eindeutig klar gestellt, dass aus fachlicher Sicht grundsätzlich nur ein Kom-

pletterhalt der Anlage infrage kommt.

Eine "Halbierung" der Güterhalle und entsprechende Kürzungen oder gar die komplette Entfernung der Bahnsteige würden aus Sicht des Referats Denkmalpflege des Regierungspräsidiums so erhebliche Eingriffe in das Denkmal darstellen, dass die Denkmaleigenschaft entfallen würde. Aus denkmalfachlicher Sicht kommt daher nur die Variante 1 in Frage. Der in Variante 5 vorgeschlagenen Kompromisslösung wird die Denkmaleigenschaft nicht zuerkannt.

Andererseits haben Bahn und aurelis nachvollziehbar aufgezeigt, dass im Falle der Beibehaltung des gesamten Denkmals die städtebauliche Gesamtmaßnahme immobilienwirtschaftlich so unrentierbar wird, dass beide Unternehmen eine Entwicklung der Flächen nicht weiter verfolgen würden. Die Flächen würden im derzeitigen Bestand liegen gelassen, zumal für die aurelis die aktuelle Vermietung der Immobilien und Flächen wirtschaftlich auskömmlich ist.

Da die Gebäudeeigentümer keinen Anlass sehen, ein nicht denkmalgeschütztes Gebäude zu erhalten und unter Wert an die Stadt weiter zu geben, ist der von der Stadt angebotene Lösungsvorschlag bedauerlicherweise nicht tragfähig.

Unter dem Aspekt einer wirtschaftlich tragfähigen Entwicklung kommen für Bahn und aurelis daher nur die Varianten 3 oder 4 mit einem Komplettabriss der Gebäude infrage.

3. Vorgehen der Verwaltung

Die für den Bahnverkehr entbehrlichen Flächen des Tübinger Güterbahnhofes bieten auf absehbare Zeit die letzte Möglichkeit für eine großflächige Innenentwicklung in absolut innenstadtnaher Lage. Ein Ausstieg der Grundstückseigentümer aus den Planungen würde für das Areal bedeuten, dass es auf nicht absehbare Zeit als Brachflächen unbeplant bliebe und der geordneten städtebaulichen Entwicklung von Tübingen entzogen wäre.

Die Stadt hat daher ein hohes übergeordnetes Interesse daran, dass das Projekt weiter verfolgt wird, um an dieser zentralen Stelle zwischen Stadtzentrum und Französischem Viertel neue Flächen für Mischgebiete und Gewerbeflächen planungsrechtlich bereit stellen zu können.

Nachdem der Vorschlag der Stadtverwaltung von den Beteiligten bei Regierungspräsidium und Eigentümern nicht mitgetragen wird, liegt die Abwägung zwischen den Bedenken gegen einen Denkmalabriss einerseits und der Aussicht auf Einstellung der Entwicklung andererseits bei der Stadt Tübingen.

Auch das Regierungspräsidium hat in den intensiven Gesprächen über die Varianten stets betont, dass die städtebauliche Entwicklung der Güterbahnhofsflächen eine wichtige und auch regionalplanerisch zu begrüßende Maßnahme der Innenentwicklung darstelle, die grundsätzlich unterstützt werde. Das Regierungspräsidium überlässt es daher in seiner offiziellen Stellungnahme der Verantwortung der Stadt Tübingen, die Vorbereitungen zum Bauleitplanverfahren für den Güterbahnhof weiter zu verfolgen und hat den Projektbeteiligten gegenüber in Aussicht gestellt, gegen die Genehmigung eines Abbruchs des Denkmals aus zwingenden städtebaulichen Gründen fachaufsichtlich nicht einzuschreiten. Die Stadtverwaltung wird daher in den nächsten Wochen in Zusammenarbeit mit den Grundstücksvertretern Bahn und aurelis die Auslobung für den städtebaulichen Wettbewerb vorbereiten. Das Büro a:dk wird im Auftrag der Eigentümer die Ausschreibung als externer Dienstleister koordinieren. Für den in der Kooperationsvereinbarung vereinbarten Zeitplan ergibt sich ein Verzug von ca. drei Monaten. In der Vereinbarung wurde der 31.07.2011 als Stichtag aufgenommen für den Fall, dass bis dahin noch kein Wettbewerb durchgeführt wurde, um dann erneut über die Durchführung eines Wettbewerbs zu entscheiden. Dieser Termin kann gehalten werden.

Als nächste Aufgaben sind entsprechend der Kooperationsvereinbarung die Beteiligung der Öffentlichkeit zu organisieren und Aufstellungsbeschlüsse für das Bauleitplanverfahren vorzubereiten.

4. Lösungsvarianten

Die Übernahme eines reduzierten Gebäudebestandes, wie in Variante 5 geprüft, ist im Wesentlichen daran gescheitert, dass der Denkmalstatus dann nicht mehr erfüllt wäre. Grundsätzlich wäre aber dennoch eine Übernahme der Immobilie durch die Stadt Tübingen denkbar, sofern die Stadt bereit wäre, das wirtschaftliche Risiko einer solchen Immobilienentwicklung zu tragen. Der Erhalt von historischen Gebäudeteilen könnte zur Identitätsstiftung und städtebaulichen Qualität des Quartiers beitragen und wäre auch heimatgeschichtlich wertvoll.

Gleichzeitig sind mit dem Teilerhalt auch gewisse wirtschaftliche Risiken verbunden. Zum jetzigen Planungsstand liegt keine Machbarkeitsstudie zur Umnutzung der Gebäudeteile vor, die die finanziellen Rahmenbedingungen einer Inwertsetzung beziffern würde. Durch den Wegfall der Denkmaleigenschaft erhöht sich zudem das wirtschaftliche Risiko für die Stadt, da einem potentiellen dritten Erwerber steuerliche Abschreibungen nicht möglich sind. Hinzu kommt, dass die städtebaulichen Spielräume für die Wettbewerbsauslobung eingeschränkt werden.

Darüber hinaus haben die jetzigen Eigentümer in Gesprächen mit der Verwaltung abgelehnt, den Bestand ohne rechtliche Notwendigkeit (Denkmalschutz) erhalten zu wollen, da sie keine städtebaulichen Vorteile im Erhalt sehen, demgegenüber aber erhebliche wirtschaftliche Einschränkungen für die Entwicklung befürchten. Die Bahn hat zusätzlich darauf hingewiesen, dass eine weitere zeitliche Verzögerung, etwa durch gutachterliche Untersuchungen zum Erhalt der Bausubstanz, den Antrag auf Plangenehmigung für den Rückbau der bahntechnischen Anlagen gefährden würde. Die Bahn hat außerdem zusätzliche finanzielle Belastungen durch den Zeitverzug geltend gemacht.

Da auch bei einer Übergabe des Gebäudes von der aurelis an die Stadt zu null Euro weiterhin ein Defizit auf der Erlösseite im Vergleich zum Zeitpunkt vor der Unterschutzstellung verbleibt, müsste zusätzlich der Städtebau im übrigen Plangebiet weiter optimiert und verdichtet werden.

5. Finanzielle Auswirkungen

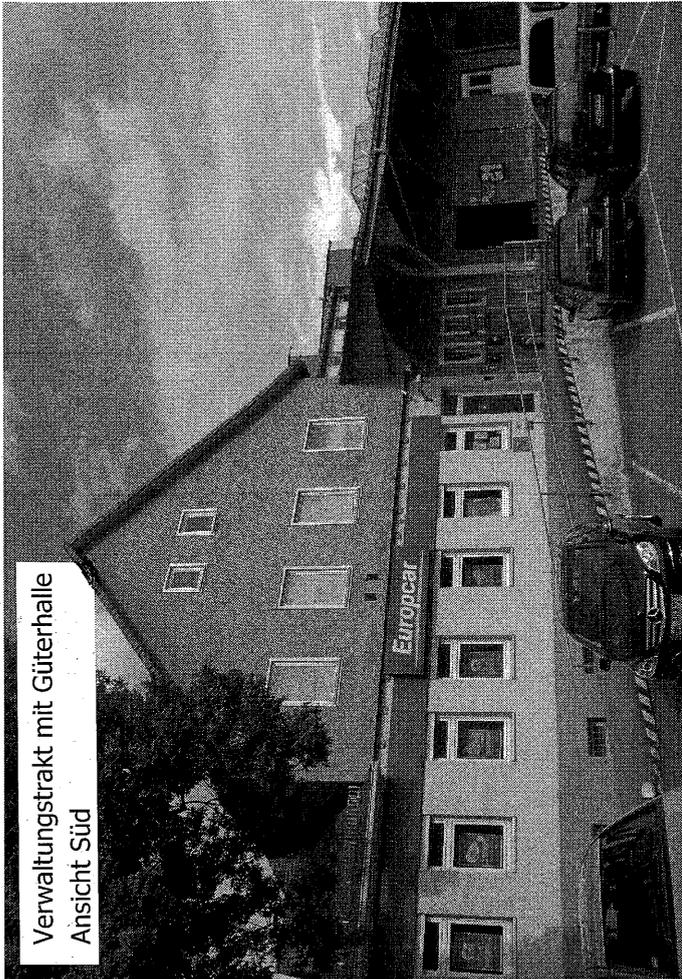
Aus dem Gegenstand der Berichtsvorlage heraus gibt es keine finanziellen Auswirkungen für die Stadt.

6. Anlagen

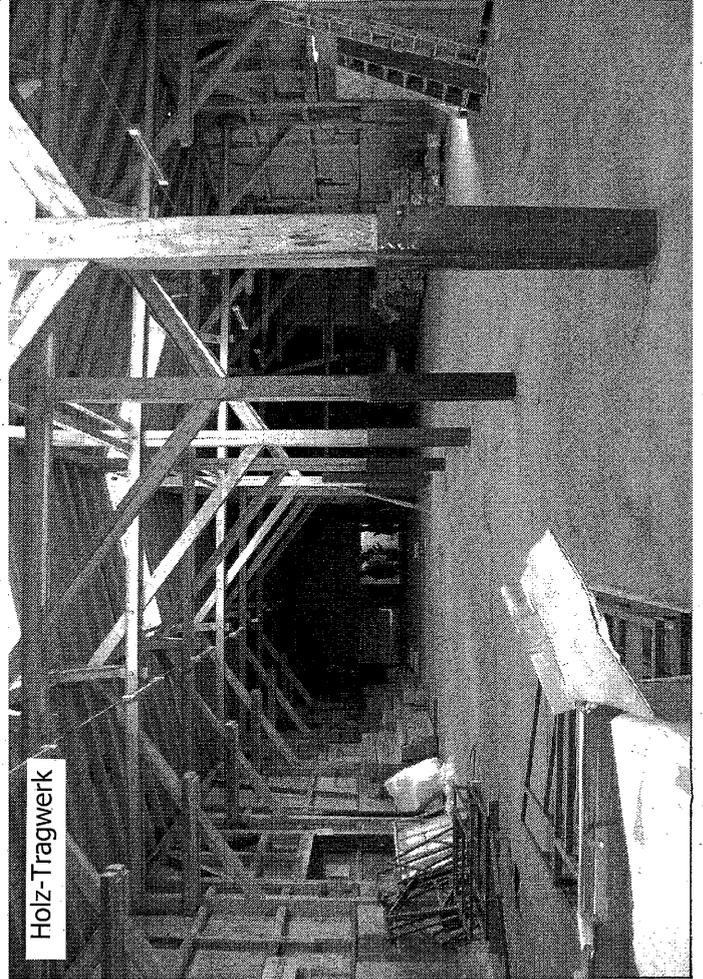
Anlage 1: Fotos des Güterbahnhofs

Anlage 2: Begründung der Denkmaleigenschaft des Regierungspräsidiums

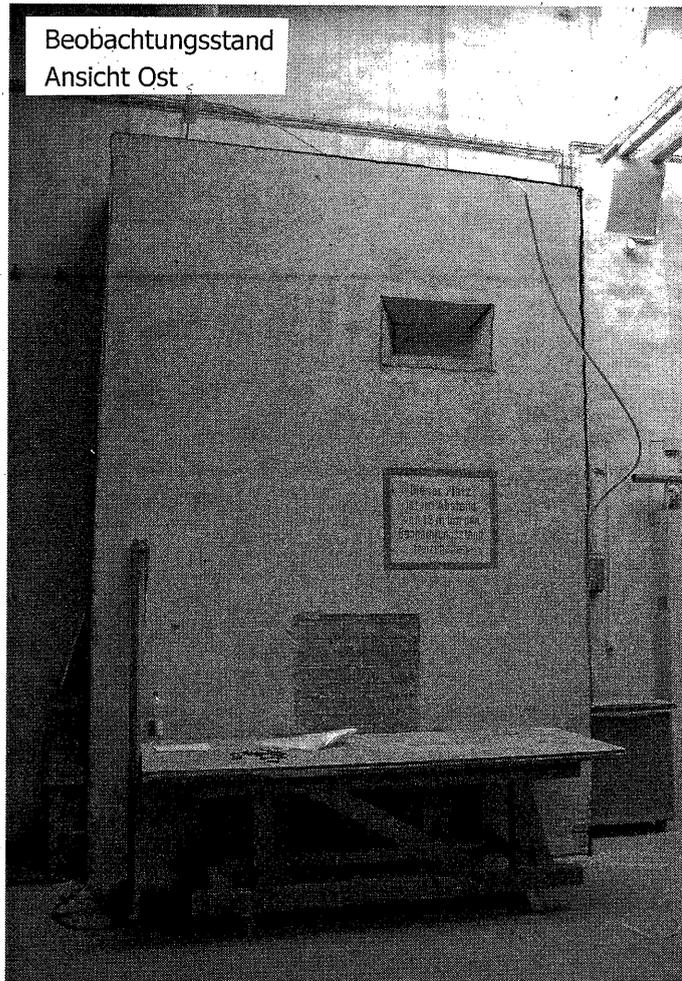
Anlage 3: Städtebauliche Varianten 1, 4 und 5



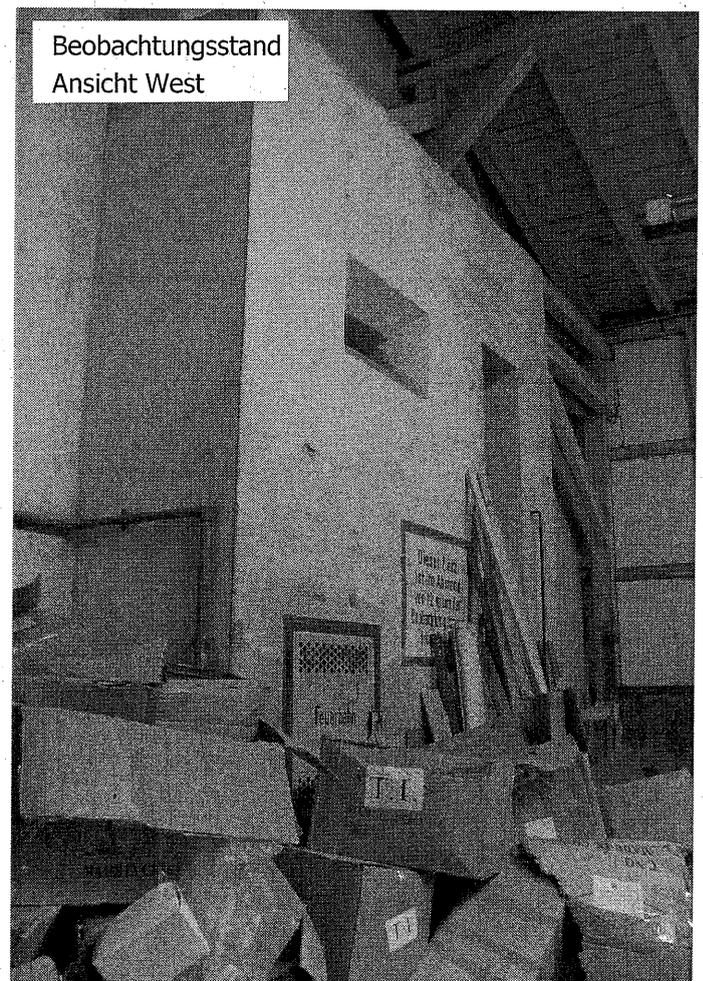
Verwaltungstrakt mit Güterhalle
Ansicht Süd



Holz-Tragwerk



Beobachtungsstand
Ansicht Ost



Beobachtungsstand
Ansicht West



REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN
Referat Denkmalpflege

Liste der Kulturdenkmale in Baden-Württemberg Teil A1
Begründung der Denkmaleigenschaft gemäß § 2 DSchG

Regierungsbezirk:	Tübingen		
Kreis:	Tübingen		
Gemeinde:	Stadt Tübingen	Stand:	22.10.2010
Ortsteil:	Tübingen-Stadt	Bearbeiter:	Kraume-Probst, Ruhland
Wohnplatz/Gewann:		Az.:	26- Ke, Ru
Straße/Hausnr.:	Eisenbahnstraße 21		
Flurstück Nr.:	6321, 6321/9		
Objekt / Schutzgut:	Güterhalle mit Verwaltungsgebäude und freistehendem, überdachtem Umladebahnsteig		

Das Hauptgebäude des Tübinger Güterbahnhofs vereinigt die Lagerhalle mit einem Trakt für die Verwaltung. Es entstand 1910-12 nach Plänen von Carl Bosch. Der Bahnarchitekt hatte den Verwaltungstrakt als zweigeschossigen verputzten Bauteil mit Schindelschirm in Obergeschoss und Giebel entworfen, sowie mit einem westlich anschließenden, eingeschossigen Vorbau, dessen Dach abgewalmt ist. Am eigentlichen Güterschuppen, einer fensterlosen, mit Brettern verkleideten Halle, sorgen Oberlichter auf dem flachen Satteldach für Beleuchtung. Parallel zur Nordseite des Gebäudes verläuft der Umladebahnsteig mit hölzerner Verdachung.

Obwohl er ursprünglich nur Büroräume enthielt, erinnert das Äußere des Verwaltungstrakts an den Wohnhausbau der damaligen Zeit. Für die Fassadengestaltung hatte man sich an architektonischen Merkmalen des so genannten Heimatstils orientiert, dessen funktionale Baukörper und einfachen Schmuckformen als Reaktion auf den ornamentreichen, malerischen Baustil der Jahrhundertwende verstanden werden können. Zu den beliebten Architekturmotiven der Erbauungszeit gehört auch der nahtlose Übergang des steilen Satteldachs in das Walmdach des westlichen Vorbaus. Diese Außengestaltung lässt im Übrigen keine Schlüsse auf das Innere zu, da sich Büroräume und Erschließungswege unabhängig von den scheinbar vorgegebenen Gebäudegrenzen des Satteldachhauses erstrecken und noch bis unter das Dach der Lagerhalle reichen. Hier blieb als bemerkenswerter Teil der einstigen Ausstattung das helle Treppenhaus unter dem ersten Oberlicht erhalten. (Der nordwestliche Anbau wurde später hinzugefügt).

Wichtigster Bauteil ist die lang gestreckte und breite hölzerne Lagerhalle mit ihren unverändert überlieferten gläsernen Oberlichtern, die sich raupenförmig quer über den Dachfirst ziehen. Die zweischiffige Aufteilung der Halle beruht auf einer Holzkonstruktion mit jeweils zwei Hängewerken pro Gebinde und entspricht damit einer für die Erbauungszeit gängigen

Form. Bis hinein in die Details hat sich die Ausstattung des Güterschuppens weitgehend erhalten. Der zeitgenössischen Literatur zufolge sollten etwa an den Mittelstützen der Hallenkonstruktion Hinweisschilder angebracht werden (hier erhalten: „Versand=Abteilung“). Die großen Schiebetüren für den reibungslosen Zu- und Abgang von beiden Längsseiten des Schuppens gehören ebenso zur ursprünglichen Gestaltung, wie der weite Dachüberstand sowohl an der Straßen- als auch an der Gleisseite, der Lagerarbeiter und Güter vor der Witterung schützen sollte. Aus demselben Grund wurde auch der Umladebahnsteig mit einem Dach versehen, einer Holzkonstruktion, die mehrfach, zuletzt 1919, verlängert wurde. Das Untergeschoss des Güterbahnhof-Gebäudes diente ebenfalls Lagerzwecken, ist aber ganz anders konstruiert: eine gedrungen wirkende dreischiffige Halle aus Eisenbeton - eine damals noch relativ neue Bauweise, die sich aber gerade für große Lagergebäude und Hallen rasch durchsetzte.

Wohl vor oder während des Zweiten Weltkriegs (Pläne sind bezeichnenderweise nicht überliefert) kam es zu einem bemerkenswerten Umbau: In die hölzerne Lagerhalle wurden drei Brandwände eingezogen, eine zum Verwaltungsgebäude hin, eine an die gegenüberliegende Kopfseite und eine dritte etwa in der Mitte der Halle. Hier baute man einen erhöhten Beobachtungsstand ein, dessen schießschartenartigen Öffnungen mit einem eisernen Schieber geschlossen werden können. Auf beiden Seiten der Wand steht in schwarzer Schrift auf rot umrandetem Feld: „Dieser Platz ist im Abstand von 1,2m um den Beobachtungsstand freizuhalten“.

Dokumente aus dem Tübinger Stadtarchiv lassen den Schluss zu, dass es sich hierbei um einen Beobachtungsstand zur Überwachung von Zwangsarbeit handelt:

„Zahlreiche Tübinger Betriebe waren mit der Produktion von wichtigen Rüstungsgütern beschäftigt, darunter ausgelagerte Betriebsteile von Mercedes, das Himmelwerk und das Montanwerk.“

Nach den Unterlagen des Stadtarchivs waren russische Kriegsgefangene regelmäßig zum Be- und Entladen von Güterzügen eingesetzt. So wurde zum Beispiel dem Tübinger Gemeinderat in seiner Sitzung vom 14. September 1942 (§ 96) "über die Einrichtung der von Reichsmarschall Göring befohlenen Entladekolonnen in Tübingen" berichtet. "Nach langen und schwierigen Verhandlungen sei es gelungen, eine Entladekolonne bestehend aus 30 sowj. russ. Kriegsgefangenen, hierher nach Tübingen zu bekommen". In einem "Merkblatt für die Bewachung der russischen Kriegsgefangenen" (A150/5160) heißt es unter anderem, dass deren Bewachung "angesichts der Heimtücke und politischen Einstellung... eine besondere Sorgfalt und Strenge" verlange. Sie dürften "nur in grösseren, geschlossenen Gruppen zum Einsatz kommen". Und weiter: "Die Arbeitsgruppen müssen ständig unter der Aufsicht von mindestens 2 Wam. stehen. Die Wam. haben ihre Aufstellung so zu wählen, dass sie die Gef., wenn möglich aus überhöhtem Standpunkt, stets im Auge haben. Beim geringsten Versuch tätlichen Widerstandes ist von der Schusswaffe Gebrauch zu machen."

Tatsächlich hat der Beobachtungsstand - wie im Merkblatt gefordert - eine erhöhte Position und ist für zwei Wachmänner ausgelegt. Die Ausführung seiner beiden Öffnungen legen nahe, dass von hier aus geschossen werden konnte." (Freundliche Mitteilung Stadtarchivar Udo Rauch)

Die Tübinger Güterhalle mit Verwaltungsgebäude und überdachtem Umladebahnsteig ist trotz kleinerer Umbauten am Verwaltungstrakt ein sehr gut überliefertes Beispiel für diese Bauaufgabe, als zu Beginn des 20. Jahrhunderts in zahlreichen mittleren und großen Städ-

ten die Einrichtungen für den Güterverkehr auf der Schiene wegen des immer stärker wachsenden Warenaufkommens neu geregelt wurden. Daher, vor allem aber wegen des erhaltenen Beobachtungsstands, der an die russischen Kriegsgefangenen während des Zweiten Weltkriegs in Tübingen erinnert, ist es ein Kulturdenkmal aus wissenschaftlichen (wirtschafts- und architekturhistorischen sowie bautypologischen) und heimatgeschichtlichen Gründen. An seiner Erhaltung besteht wegen seines exemplarischen und dokumentarischen Wertes ein öffentliches Interesse.

