

## **Beschlussvorlage**

zur Behandlung im: **Gemeinderat**

Vorberatung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt  
Ortsbeirat Südstadt**

---

**Betreff:** **Kooperationsvereinbarung Güterbahnhof**

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

Anlagen: Kooperationsvereinbarung (Anlage 1),  
Nutzungskonzept (Anlage 2)

---

### **Beschlussantrag:**

Der Kooperationsvereinbarung zum Güterbahnhof Tübingen zwischen Stadt Tübingen, der Deutschen Bahn Netz AG, vertreten durch die DB Services Immobilien und der aurelis Asset GmbH, vertreten durch die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG wird zugestimmt.

### **Ziel:**

Mit der Unterzeichnung der Vereinbarung bekräftigen die Kooperationspartner ihre Absicht, den Güterbahnhof in einem gemeinsam abgestimmten Prozess zu entwickeln und einer neuen, städtebaulich hochwertigen Nutzung zuführen zu wollen. Die Kooperationsvereinbarung trifft u.a. Aussagen zur städtebaulichen Nutzung, zum angestrebten Verfahren, zu Terminen und zu den gegenseitigen Kooperationsritten.

### **Begründung:**

#### **1. Anlass / Problemstellung**

Im Februar 2010 hat die Verwaltung über den aktuellen Stand des Projekts Güterbahnhof erstmalig berichtet. Dabei wurden u.a. die Ausgangssituation, das Planungsrecht, die städtebaulichen Ziele und die Projektorganisation ausführlich erläutert. Zwischenzeitlich haben die Projektpartner Stadt Tübingen, Deutsche Bahn Netz AG und die aurelis Asset GmbH, wie angekündigt, eine Kooperationsvereinbarung ausgearbeitet und abgestimmt, die als Leitlinie für die weitere Entwicklung der nicht mehr betriebnotwendigen Flächen des Güterbahnhofes dienen soll. Die Vereinbarung soll dem Gemeinderat vor der Unterzeichnung zum Beschluss vorgelegt werden.

## **2. Sachstand**

### **2.1 Wirtschaftlichkeitsberechnung**

Nachdem der Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt im Februar 2010 über den Projektstand unterrichtet worden ist, konnten die Projektpartner mittlerweile eine höhere Genauigkeit bei der Abschätzung der Kosten und der Gegenüberstellung mit den voraussichtlichen Erträgen aus den Grundstücksverkäufen erreichen.

Das im Februar bereits vorgestellte Nutzungskonzept wurde im Wesentlichen beibehalten und sieht weiterhin für den Bereich östlich der Blauen Brücke die Ansiedlung von hochwertigen kerngebiets- oder sondergebietspezifischen Nutzungen vor. Östlich anschließend ist weiterhin die Ansiedlung typischer Mischgebietsnutzungen im zentralen Bereich der Entwicklung vorgesehen.

In der Weiterbearbeitung wurde die im Osten der Projektfläche vorgesehene Gewerbegebietsnutzung durch ein eingeschränktes Gewerbegebiet von den Mischgebietsflächen getrennt, um Nutzungskonflikte durch Lärm und andere Emissionen zu vermeiden. In eingeschränkten Gewerbegebieten sind Nutzungen zulässig, die nicht wesentlich störend für Wohn- oder Mischnutzungen sind. An den Gewerbeflächen haben ortsansässige Betriebe bereits Interesse gezeigt.

Auf Grundlage der Nutzungsverteilung konnten die jeweiligen Ausnutzungen abgeschätzt werden. Die daraus resultierenden voraussichtlichen Erlöse konnten den Aufwendungen für Baureifmachung und innere Erschließung, für Planung und Vermarktung sowie für sonstige Kosten und äußere Erschließung gegenüber gestellt werden. Die Ermittlung der Kosten erfolgte in einem transparenten Verfahren, in das Stadt und Grundstückseigentümer die erforderlichen Werte in gegenseitiger Abstimmung eingebracht haben.

Der aktuelle Stand der Kosten-Erlös-Berechnung hat ergeben, dass das Projekt wirtschaftlich durchführbar ist. Die voraussichtlichen Kosten und die prognostizierten Grundstückserlöse halten sich dabei in etwa die Waage. In die Kalkulation sind für die Grundstückseigentümer noch auskömmliche Bestandsbodenwerte eingestellt. Darüber hinaus sind über die reinen Erschließungskosten hinaus auch Infrastrukturfolgelasten im Sinne des Grundsatzprogramms Wohnen enthalten. Aufbauend auf der Wirtschaftlichkeitsberechnung sollen die Parameter für die Auslobung des geplanten städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt werden.

Nachdem die Projektpartner die wirtschaftliche Machbarkeit festgestellt haben, bietet sich nun die Gelegenheit, das weitere Vorgehen durch eine Kooperationsvereinbarung zu begleiten.

### **2.2 Kooperationsvereinbarung**

Die Kooperationsvereinbarung zwischen der Stadt Tübingen, der Deutschen Bahn Netz AG, vertreten durch die DB Services Immobilien und der aurelis Asset GmbH, vertreten durch die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG zum Güterbahnhof Tübingen (Anlage 1) wurde von allen Projektpartnern zusammen in einem lang angelegten Prozess erarbeitet. Der Zeitpunkt der Unterzeichnung wurde von einer Bestätigung der grundsätzlichen wirtschaftlichen Machbarkeit des Projekts abhängig gemacht, die im Verlauf der Sommerpause von den drei Projektpartnern erbracht werden konnte.

Die Vereinbarung entspricht einer gemeinsamen Absichtserklärung, den Güterbahnhof Tübingen einer neuen, hochwertigen städtebaulichen Nutzung zuführen zu wollen. Die kooperative Annäherung an die städtebaulichen Ziele und an die verfahrensmäßige Vorgehensweise bei der Entwicklung der nicht mehr betriebsnotwendigen Güterbahnhofsflächen hat die Projektpartner bereits vor dem Zeitpunkt einer Unterzeichnung in ein konsensuales Vorgehen eingebunden, das allen Beteiligten ein vertrauliches

und zugleich berechenbares Handeln abverlangt hat. Mit der Unterzeichnung der Vereinbarung bekräftigen die Kooperationspartner ihre Absicht, den Güterbahnhof in einem gemeinsamen Prozess abgestimmt zu entwickeln und einer neuen, städtebaulich hochwertigen Nutzung zuführen zu wollen.

Die detaillierten Ausführungen zu den einzelnen Punkten können der als Anlage beigefügten Kooperationsvereinbarung entnommen werden (Anlage 1). Zusammengefasst beinhaltet die Kooperationsvereinbarung u.a. folgende Hauptpunkte:

### **2.2.1 Nutzungskonzept**

Die Kooperationspartner haben sich auf ein grobes städtebauliches Nutzungskonzept (Anlage 2) geeinigt, wie es bereits unter 2.1 beschrieben wurde. Die Entwicklung der Flächen soll dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege mit entsprechender Nutzungsmischung im Gebiet folgen. Einigung besteht auch darüber, dass der Städtebau eine kleinteilige Entwicklung innerhalb des Mischgebiets ermöglichen soll. Dadurch soll zum einen eine hohe städtebauliche Qualität – im Vergleich zu einer ausschließlich großflächigen Entwicklungen durch wenige Bauträger – sicher gestellt werden, und zum anderen kann durch die breiter angelegte Vermarktung auch die Wirtschaftlichkeit des Projektes eher gewährleistet werden.

Die Ansiedlung von Einzelhandelsflächen soll im weiteren Verfahren geprüft werden. Einigkeit besteht, dass Einzelhandelsnutzungen weder durch ihre Lage noch durch ihre Größe die Versorgungsfunktion des Stadtzentrums von Tübingen beeinträchtigen dürfen. Vereinbart werden soll, dass Einzelhandelsnutzungen nur zugelassen werden können, wenn diese baulich integriert sind und/oder keine umfangreichen ebenerdigen Parkieranlagen aufweisen. Lage und Umgriff des Stadtzentrums von Tübingen sind zeichnerisch als Anlage zur Kooperationsvereinbarung hinterlegt.

### **2.2.2 Wettbewerb, Öffentlichkeitsbeteiligung und Bauleitplanung**

Die Projektpartner haben sich darauf geeinigt, das städtebauliche Konzept im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes zu ermitteln. Der Auslobung des Wettbewerbes soll das erläuterte Nutzungskonzept zu Grunde gelegt werden. Das Wettbewerbsergebnis soll dann als Grundlage für die anschließende Bauleitplanung genommen werden. Die Art des Wettbewerbsverfahrens soll zwischen den Projektpartnern in Zusammenarbeit mit der Architektenkammer Baden-Württemberg noch abgestimmt werden.

Bevor der Wettbewerb ausgelobt werden wird, soll die Öffentlichkeit beteiligt werden. Angedacht ist die Einrichtung eines Runden Tisches gemäß der Vorgehensweise in der Vorbereitung der Maßnahme „Alte Weberei“. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sollen in die Auslobung des Wettbewerbes mit einfließen, sofern sie im Rahmen der städtebaulichen Ziele und des wirtschaftlich knapp bemessenen Rahmens vertretbar sind.

Die Stadt stellt in Aussicht, nach einem erfolgreich durchgeführten Wettbewerb die verbindliche Bauleitplanung für das Plangebiet aufzustellen und dafür Sorge zu tragen, dass der Flächennutzungsplan fortgeschrieben oder geändert wird. Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren soll durch städtebauliche Verträge geregelt werden, in welcher Höhe die Eigentümervereiner Kosten für die innere Erschließung und Infrastrukturmaßnahmen übernehmen.

### **2.2.3 Terminplan**

Die Kooperationsvereinbarung sieht folgende grobe Termschiene vor:

- Bereits während der Vorbereitung der Auslobung des Wettbewerbes soll ab dem 4. Quartal 2010 die Öffentlichkeit beteiligt werden.
- Der Wettbewerb selbst soll im 2. und 3. Quartal 2011 durchgeführt werden. Das Ergebnis dient als Grundlage für die sich anschließenden Bebauungspläne.
- Zur Sicherung der kommunalen Planungshoheit sollen bereits im ersten Quartal 2011 die Aufstellungsbeschlüsse für die Bebauungspläne gefasst werden.
- Der Antrag auf Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken („Entwidmung“) soll voraussichtlich Mitte 2013 beim Eisenbahnbundesamt eingereicht werden. Erst nach Feststellung der Freistellung können die kommunalen Bauleitpläne Rechtskraft entwickeln und die Flächen unter die Planungshoheit der Kommune fallen.

#### **2.2.4 Kooperation und Information**

Die Kooperationsvereinbarung umfasst darüber hinaus Regelungen, wie die Projektpartner im Zuge des Projektes miteinander umgehen, sich gegenseitig informieren und wie die Informationen in die jeweiligen Organisationsformen eingebracht werden sollen.

#### **2.2.5 Kooperationsschritte**

Zu den weiteren Kooperationsschritten, die vereinbart werden sollen, gehört die Zusage der Stadt, der baulichen Entwicklung des Güterbahnhofes im Zeitraum 2012 bis 2015 (bzw. ab dem tatsächlichen Vermarktungsbeginn der MI-Fläche, der voraussichtlich 2012 beginnt), also während der voraussichtlich hauptsächlich Vermarktungszeit, einen weitestgehenden Vorrang gegenüber stadteigenen Flächenentwicklungen einzuräumen. Dies betrifft nicht grundsätzlich alle städtischen Entwicklungsvorhaben, sondern nur größere Vorhaben, die hinsichtlich des spezifischen Marktsegments in direkte Vermarktungskonkurrenz treten wie beispielsweise das Hechinger Eck. Dadurch soll möglichst vermieden werden, dass ein Überangebot der jeweiligen Nutzungen auf den Markt kommt und sich die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung dieser stadträumlich zentralen Projektfläche zeitlich verschleppt. Eine Vermarktung größerer städtischer Projekte zum gleichen Zeitpunkt wäre überdies aus wirtschaftlicher Sicht auch nicht im städtischen Interesse. Der Zeitplan ist mit den Projekten der WIT abgestimmt.

### **3. Vorschlag der Verwaltung**

Die Verwaltung schlägt vor, die von den Projektpartnern Stadt Tübingen, Deutsche Bahn Netz AG und aurelis Asset GmbH gemeinsam ausgearbeitete Kooperationsvereinbarung zu beschließen. Auf diese Weise ist eine mit den Partnern abgestimmte, gemeinsame Vorgehensweise bei der Entwicklung des Güterbahnhofes zu einer hochwertigen städtebaulichen Nutzung gewährleistet.

Die Unterzeichnung der Vereinbarung hat neben den inhaltlichen Bindungen starke Aussagekraft für die ernsthafte Absicht der Projektpartner, die Entwicklung des Güterbahnhofes gemeinsam betreiben und erfolgreich abschließen zu wollen.

### **4. Lösungsvarianten**

Die Kooperationsvereinbarung wird nicht verabschiedet und von Seiten der Stadt nicht unterzeichnet. Damit verzichtet die Stadt auf eine mit den Flächeneigentümern gemeinschaftlich abgestimmte Vorgehensweise. Ausschließlich im Rahmen von städtebaulichen Verträgen im Zusammenhang mit der Aufstellung von Bebauungsplänen können dann später noch verbindliche Regelungen über die Kosten-

übernahme von Erschließungsmaßnahmen u. ä. getroffen werden. Dem Projekt fehlt dann jedoch ein gemeinsamer Rahmen, der die Zielrichtung für die Entwicklung des Güterbahnhofes vorgibt.

**5.        Finanzielle Auswirkungen**

keine

**6.        Anlagen**

Anlage 1: Kooperationsvereinbarung



## KOOPERATIONSVereinbarung Güterbahnhof Tübingen

1. Stadt Tübingen vertreten durch den Oberbürgermeister Boris Palmer, Bürgermeisteramt Am Markt 1, 72015 Tübingen

– nachstehend **Stadt** genannt –

2. aurelis Asset GmbH, (HRBA-Nr. 82130 Registergericht Frankfurt) vertreten durch aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, Region Mitte, Mergenthalerallee 15-21, 65760 Eschborn, diese vertreten durch den Geschäftsführer Herrn Thaddaeus Zajac und *n.n.* geschäftsanässig ebenda

– nachstehend **aurelis** genannt –

und

3. Deutschen Bahn Netz AG, vertreten durch die DB Services Immobilien, Niederlassung Karlsruhe, diese vertreten durch Herrn Bernd Sahrbacher, geschäftsanässig Bahnhofstraße 5, 76137 Karlsruhe

– nachstehend **Bahn** genannt –

schließen auf Grundlage der bisherigen konstruktiven Zusammenarbeit zur Entwicklung des Geländes des Güterbahnhofs Tübingen folgende Kooperationsvereinbarung:

### Präambel

Die Stadt als Träger der städtebaulichen Planungshoheit sowie aurelis und Bahn als Grundstücksentwickler und als Verfügungsberechtigte über die Grundstücke wollen gemeinsam die nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigten Flächen des Güterbahnhofs in Tübingen städtebaulich neu ordnen und einer neuen Nutzung zuführen.

Es besteht Einvernehmen, dass die Flächen des Güterbahnhofs, soweit sie zukünftig nicht mehr für den Bahnbetrieb genutzt werden, für eine Innenentwicklung der besiedelten Bereiche der Stadt Tübingen von großer Bedeutung sind. Das Gelände des ehemaligen Güter-

bahnhofs ist für eine städtebauliche Entwicklung wegen seiner besonderen Lage im Stadtgebiet besonders geeignet. Das Gebiet ist durch das bestehende Straßennetz und durch öffentliche Verkehrsmittel sehr gut erschlossen. Ziel ist es, durch die städtebauliche Entwicklung des Areals Güterbahnhof neuen Wohnraum und neue Gewerbeflächen in Tübingen in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum zu schaffen und damit eine städtebaulich gute Verbindung zwischen der Südstadt und der Innenstadt herzustellen.

## § 1

### Vertragsgebiet

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Tübingen verläuft im Süden entlang der Eisenbahnstraße, im Norden entlang der auch zukünftig weiter genutzten Bahngleise. Die Reutlinger Straße (B 26) bildet im Westen und das angrenzende Kleingartengebiet bildet im Osten die Grenze des Vertragsgebietes. Umfang und Lage des Vertragsgebietes sind in dem Plan der Bahn vom 09.03.09 „Verwertungsfläche Tübingen Güterbahnhof“ (**Anlage 1**) rot gekennzeichnet.

## § 2

### Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Die Bahn sowie aurelis beabsichtigen alle Maßnahmen, die für eine Freistellung des Vertragsgebietes gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erforderlich sind, zu veranlassen.

## § 3

### Städtebauliches Nutzungskonzept

Die Entwicklung der entbehrlichen Bahnflächen innerhalb des Vertragsgebietes (**Anlage 1**) soll dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege folgen. Unterschiedliche Nutzungen innerhalb ausgewiesener Baugebiete sollen dabei in dichter und möglichst fußläufiger Entfernung zueinander untergebracht werden, um so ein lebendiges Viertel für verschiedene Lebensbereiche zu gewährleisten.

Eine kleinteilige Entwicklung im Mischgebiet auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs durch Bauträger, Einzelbauherren, Baugemeinschaften und Andere soll die städtebauliche Qualität der Entwicklung sicherstellen und trägt zugleich zu einer breiten Marktbasis des Gesamtprojektes und somit zu dessen Wirtschaftlichkeit bei. Für die Entwicklung des städtebaulichen Konzepts soll bereits im Wettbewerb die Möglichkeit einer Parzellierung im Bereich des Mischgebiets zugrunde gelegt werden. Die Projektpartner entwickeln gemeinsam ein entsprechendes städtebauliches Entwicklungskonzept.

Die Kooperationspartner haben sich im Vorfeld auf folgendes grobes Nutzungskonzept für das Vertragsgebiet, das in dem als (**Anlage 2**) beigefügten Plan skizziert ist, verständigt:

- Ansiedlung von **sondergebiets-/kerngebietsspezifischen Nutzungen**

Die Projektpartner stimmen überein, die am nächsten zum Stadtzentrum gelegene, in der **Anlage 2** rot gekennzeichnete Fläche einer hochwertigen **Nutzung** zuzuführen. Die Parteien sind sich bewusst, dass dem besonderen Standortvorteil aufgrund der Nähe zum Zentrum Rechnung getragen werden muss. Die Ansiedlung von sonder- und kerngebietsspezifischen Nutzungen soll vorbehaltlich von Verträglichkeitsprüfungen erfolgen.

- Ansiedlung typischer **Mischgebietsnutzungen**

Auf den in **Anlage 2** orange gekennzeichneten Flächen sollen typische Nutzungen eines Mischgebiets vorgesehen werden.

- Ansiedlung von **Gewerbegebietsnutzungen**

Auf den grau gekennzeichneten Flächen gemäß **Anlage 2** sollen die gemäß der BauN-VO zulässigen Nutzungsarten für Gewerbegebiete zulässig sein.

- Integration **Regionalstadtbahn**

Die Vertragsparteien stimmen darin überein, dass bei den weiteren Planungsverfahren die Option einer künftigen Regionalstadtbahn zu berücksichtigen ist. Geplant ist die Errichtung einer Haltestelle nördlich des Vertragsgebietes, deren voraussichtliche Lage in der Anlage 2 lila gekennzeichnet ist. Das neue Areal ist so zu gestalten dass der notwendige Zugang und die notwendige Zufahrt gewährleistet sind.

- Ansiedlung von **Einzelhandelsnutzungen**

Die Kooperationspartner werden bei den weiteren Planungen prüfen, inwieweit auf der Gesamtfläche integrierte Einzelhandelsnutzungen zugelassen werden können. Einzelhandelsnutzungen dürfen weder durch ihre Lage noch durch ihre Größe die Versorgungsfunktion des Stadtzentrums von Tübingen beeinträchtigen. Maßgeblich für die Lage und den räumlichen Umgriff des Stadtzentrums Tübingen ist der als **Anlage 3** beigefügte Plan „Einzelhandel im Stadtzentrum“, Stand 16.04.2010.

In dem Vertragsgebiet sollen grundsätzlich Einzelhandelsbetriebe, die großflächig zentrenrelevante Sortimente anbieten, nicht zugelassen werden, es sei denn diese dienen der Nahversorgung oder entsprechen im Einzelfall den Entwicklungszielen der Stadt Tübingen. Darüber hinaus besteht Einvernehmen, dass Einzelhandelsbetriebe nur zugelassen werden, wenn diese baulich integriert sind und/oder keine umfangreichen Parkieranlagen ebenerdig aufweisen.

## § 4

### Wettbewerb

Auf Basis des vorgenannten Nutzungskonzepts werden die Kooperationspartner ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren durchführen. Sollte der städtebauliche Wettbewerb nicht bis zum 31.07.2011 ausgelobt sein, werden die Kooperationspartner einvernehmlich entscheiden, ob dieser dennoch durchgeführt werden soll. Ziel des Verfahrens ist es, ein städtebauliches Konzept zu erhalten, das Grundlage für die verbindliche Bauleitplanung wird. Art und Einzelheiten des Wettbewerbsverfahrens sowie die Aufgabenstellung werden die Part-

ner einvernehmlich bestimmen. Die Art des Wettbewerbsverfahrens soll mit der Architektenkammer Baden-Württemberg abgestimmt werden. Im Vorfeld der Auslobung des Wettbewerbs soll die Öffentlichkeit beteiligt werden. Grundlage der Beteiligung sind die von den Projektpartnern erarbeiteten städtebaulichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung fließen in die Auslobung ein, soweit diese städtebaulich und wirtschaftlich vertretbar sind.

## **§ 5**

### **Bebauungsplan / Flächennutzungsplan**

1. Die Stadt beabsichtigt, nach erfolgreicher Durchführung des Wettbewerbsverfahrens die verbindliche Bauleitplanung für das Vertragsgebiet aufzustellen und zu veranlassen, dass der Flächennutzungsplan zu diesem Zweck im Rahmen der laufenden Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplans fortgeschrieben oder, soweit zeitlich erforderlich, im Rahmen eines Parallelverfahrens für die Teilfläche (Vertragsgebiet) geändert wird. Durch diesen Vertrag wird ein Anspruch auf Aufstellung oder Änderung eines Bebauungsplans nicht begründet.
2. Die Partner werden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren einen städtebaulichen Vertrag abschließen, in dem das weitere Vorgehen zwischen den Partnern bestimmt wird.

## **§ 6**

### **Terminplan**

1. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit, z.B. in Form eines runden Tisches, soll bereits im Vorfeld des Wettbewerbsverfahrens ab dem 4. Quartal 2010 erfolgen.
2. Das Wettbewerbsverfahren soll im 2. und 3. Quartal des Jahres 2011 durchgeführt werden.
3. Die entsprechenden Bauleitplanverfahren sollen bereits im 1. Quartal 2011 mit Aufstellungsbeschlüssen eingeleitet werden. Die Ausarbeitung der Bebauungspläne soll zeitnah im Anschluss an das Vorliegen des Wettbewerbsergebnisses erfolgen. Für den Fall, dass im 1. Quartal 2011 absehbar ist, dass das Fortschreibungsverfahren des Flächennutzungsplans nicht zeitlich parallel zum Bebauungsplan beendet sein wird, soll das Parallelverfahren für die Änderung des Flächennutzungsplans bzgl. der Teilfläche zeitgleich mit dem Bebauungsplan eingeleitet werden. Der städtebauliche Vertrag soll im 1. Quartal 2012 abgeschlossen, Erschließungs- und Folgelastenverträge sollen begleitend zum Bebauungsplanverfahren vorbereitet und vor Satzungsbeschluss unterzeichnet werden.
4. Es ist beabsichtigt, den Antrag auf Freistellung des Vertragsgebiets von Bahnbetriebszwecken beim Eisenbahnbundesamt Mitte 2013 einzureichen.

## **§ 7**

### **Kooperation/Information**

1. Die Partner stimmen sich im Vorfeld der Beauftragung von Planungsleistungen und Untersuchungen, die für den städtebaulichen Wettbewerb oder/und für das anschließende Bebauungsplanverfahren notwendig sind, bzgl. Leistungsumfang, Auswahl des Auftragnehmers und Kosten ab.
2. Die Parteien informieren sich regelmäßig über alle wesentlichen Ergebnisse und weiteren Arbeitsschritte. Die jeweiligen Ergebnisse von Untersuchungen, Planungen und Kostenberechnungen werden offen gelegt. Die Projektpartner vereinbaren die vertrauliche Behandlung von Kosten.
3. Die Bahn und aurelis werden die Stadt auch über entwicklungsrelevante Änderungen bestehender Miet- oder Pachtverhältnisse, über Grundstücksverkäufe sowie über entwicklungsrelevante Neuvermietungen und -verpachtungen vorab informieren.
4. Die Stadt wird die Bahn und aurelis über alle politischen Entscheidungen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Vertragsgebiets informieren.
5. Zur Information der Parteien und Koordinierung der weiteren Planungen, der Organisation des Wettbewerbs, der Konkretisierung des Nutzungskonzepts und aller weiteren Arbeitsschritte vereinbaren die Partner, in regelmäßigen Zeitabständen einen jour fixe im Rathaus der Stadt Tübingen durchzuführen.
6. Die Vertreter der Stadt im jour fixe informieren die weiteren Mitglieder des städtischen Verwaltungsvorstandes regelmäßig über die Ergebnisse der Sitzungen. Sie sind verantwortlich für die Information und Einbindung der gemeinderätlichen Gremien sowie der Vorbereitung der notwendigen Beschlüsse des Gemeinderates, insbesondere zur Absicherung der gemeinsamen Nutzungsziele und Entwicklungsschritte.

Die Vertreter der Bahn und aurelis unterrichten jeweils ihre Entscheidungsträger regelmäßig über die Ergebnisse der gemeinsamen Sitzungen.

## **§ 8**

### **Zwischennutzung**

Die Bahn und aurelis werden zukünftig neue Nutzungen sowie Verlängerungen von Nutzungen auf dem Gelände nur zulassen, soweit sie einer späteren Nutzung im Sinne dieser Kooperationsvereinbarung für das Vertragsgebiet nicht entgegenstehen, vorausgesetzt die Projektentwicklung erfolgt gemäß dem Zeitplan gemäß § 6 dieses Vertrages. Die Stadt wird insoweit neuen Nutzungen innerhalb des Vertragsgebietes zustimmen.

## **§ 9**

### **Planungs- und Gutachterkosten**

Die während der Laufzeit der Kooperationsvereinbarung entstehenden Kosten bei dem jeweiligen Kooperationspartner für Personal und sonstige interne Kosten sowie für die im eigenen Namen beauftragten Dritten trägt jede Partei selbst, soweit im Einzelfall nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart wird. Außerdem trägt die Stadt die Kosten der Fortschreibung des Flächennutzungsplans bzw. der gegebenenfalls aus zeitlichen Gründen notwendigen Änderung des Flächennutzungsplanes für die Teilfläche.

## **§ 10**

### **Kooperationsschritte**

1. Als verantwortliche Projektleiter benennt aurelis Herrn Bender und Herrn Dr. Schütz und die Bahn Frau Assfalg und Herrn Hoinkis. Diese veranlassen alle notwendigen Schritte zur Klärung der Entwicklungsfähigkeit und Vermarktung der Grundstücke. Frau Assfalg und Herr Bender sind für die Stadt die zentralen Ansprechpartner für alle Belange im Rahmen der Entwicklung des Vertragsgebietes. Frau Assfalg wird darüber hinaus als Ansprechpartnerin für eisenbahnrechtliche Fragen benannt.

Die Stadt benennt als verantwortliche Projektleiter Herrn Hoja und Frau Weiskopf. Diese veranlassen alle notwendigen Schritte zur Klärung der bau-, umwelt- und naturschutzrechtlichen Genehmigungsfähigkeit von Planungen und Vorhaben. Sie koordinieren verwaltungsintern alle notwendigen Schritte und Beteiligte und bündeln die Ergebnisse zu einem Votum. Herr Hoja ist zentraler Ansprechpartner für aurelis und Bahn.

2. Die Stadt räumt der Entwicklung des Güterbahnhofs im Rahmen ihrer Baulandpolitik für den Zeitraum von 2012 bis 2015 weitestgehend Vorrang gegenüber stadt eigenen Flächenentwicklungen ein. Damit soll ein die Nachfrage deutlich übersteigendes Baulandangebot für die Nutzungen vermieden werden, die gemäß den auf Basis des Nutzungskonzepts gemäß § 3 dieses Vertrages entwickelten Planungen für das Vertragsgebiet vorgesehen sind. Hiermit soll die ökonomische Basis gesichert werden, um die Flächen des Güterbahnhofs städtebaulich und wirtschaftlich erfolgreich zu entwickeln.

## **§ 11**

### **Rechtsnachfolge**

Die Verpflichtungen aus diesem Vertrag sind etwaigen Rechtsnachfolgern mit der Maßgabe aufzuerlegen, diese entsprechend an ihre etwaigen Rechtsnachfolger weiterzugeben.

## § 12

### Schlussbestimmungen

1. Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein, so wird dadurch die Wirksamkeit des übrigen Vertrages nicht berührt. Die Vertragsparteien werden in einem solchen Fall die unwirksamen Bestimmungen durch solche ersetzen, die dem sachlichen und wirtschaftlichen Sinn und Zweck des Vertrages weitestgehend möglich entsprechen. Das gleiche gilt, wenn sich herausstellen sollte, dass der Vertrag planwidrige Lücken enthält, die durch weitere Bestimmungen ergänzt werden müssen.
2. Vertragsänderungen oder -ergänzungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.
3. Nebenabreden sind nicht getroffen.

-----  
Oberbürgermeister der Stadt Tübingen

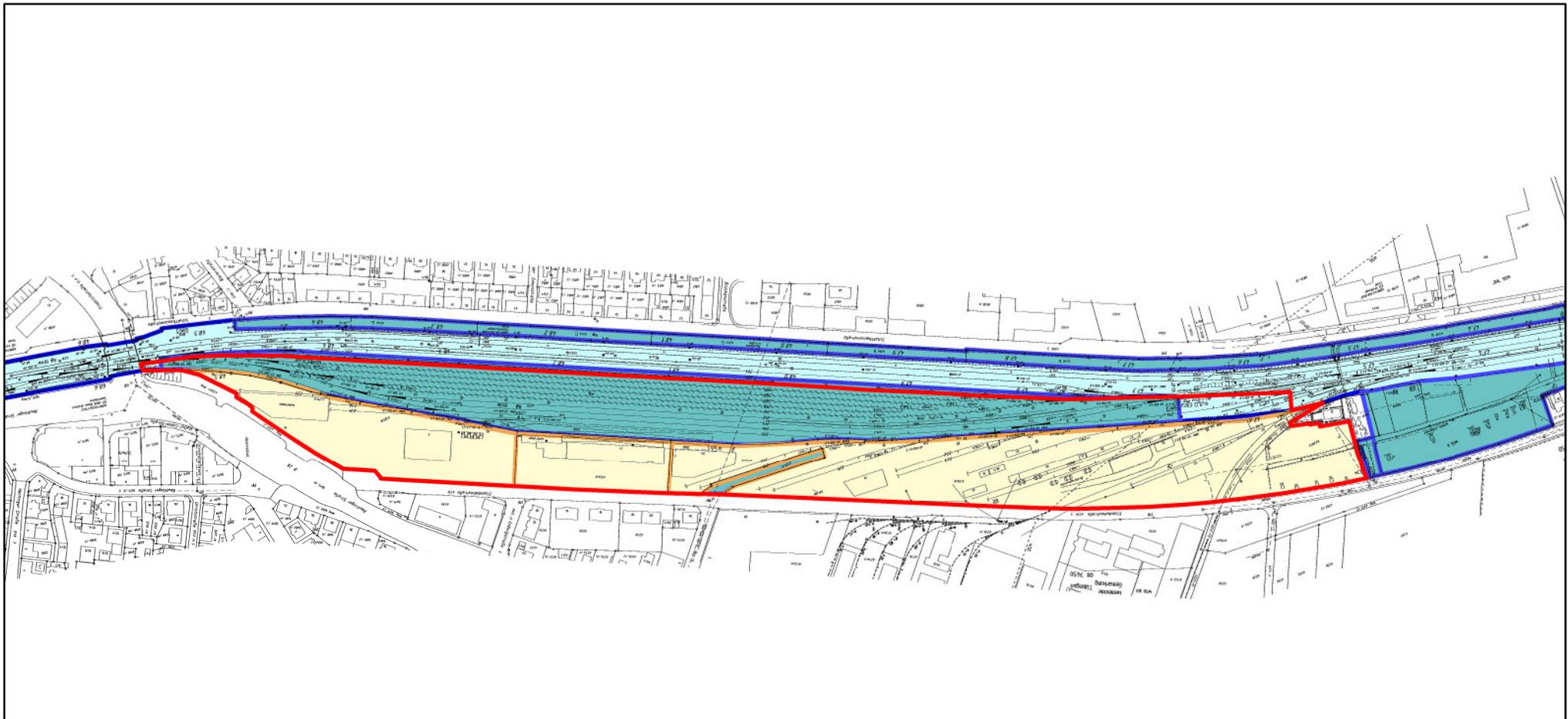
Tübingen, den ----- 2010

-----  
aurelis Real Estate GmbH & Co. KG

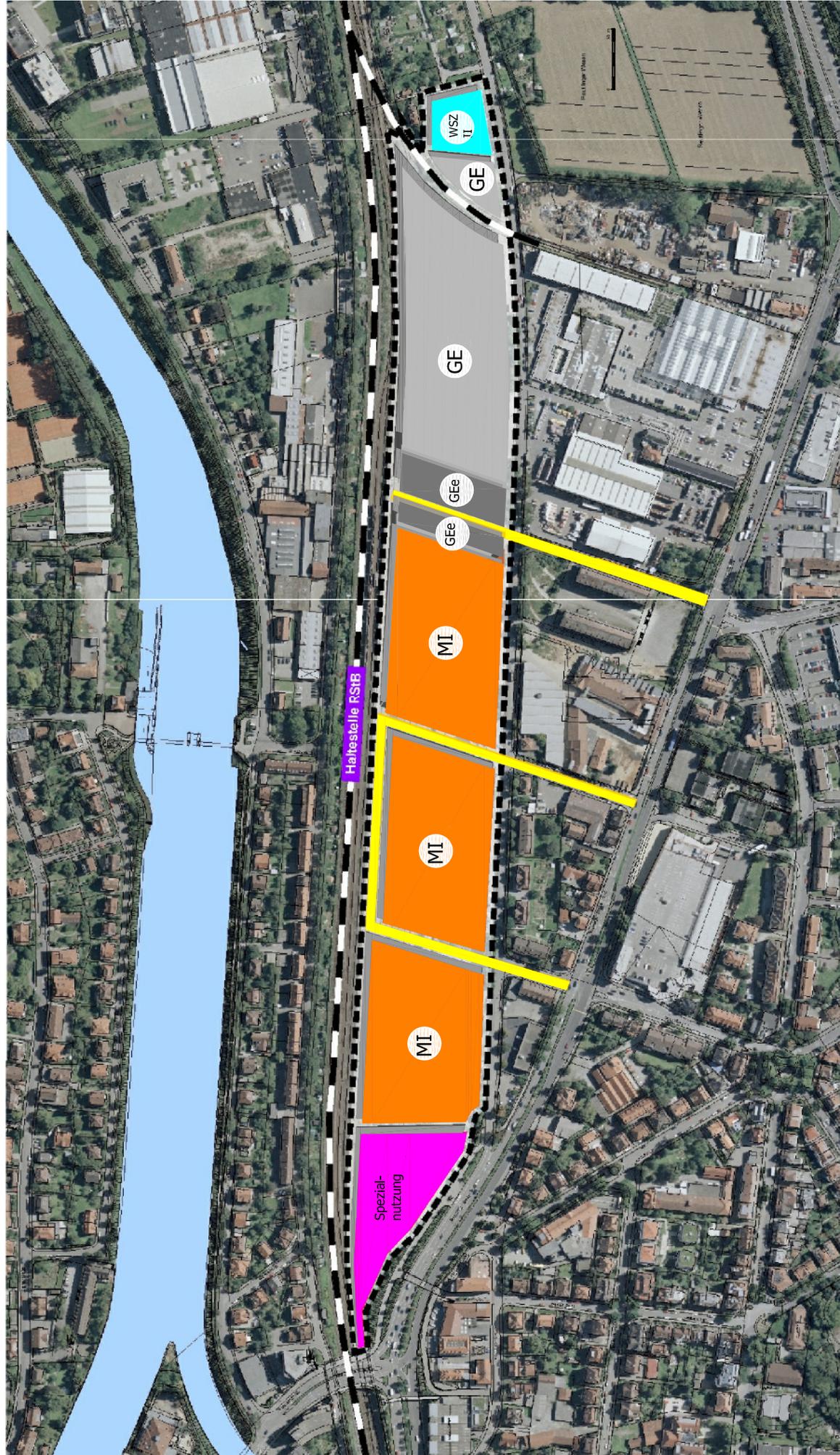
Eschborn, den ----- 2010

-----  
DB Netz AG

Karlsruhe, den ----- 2010

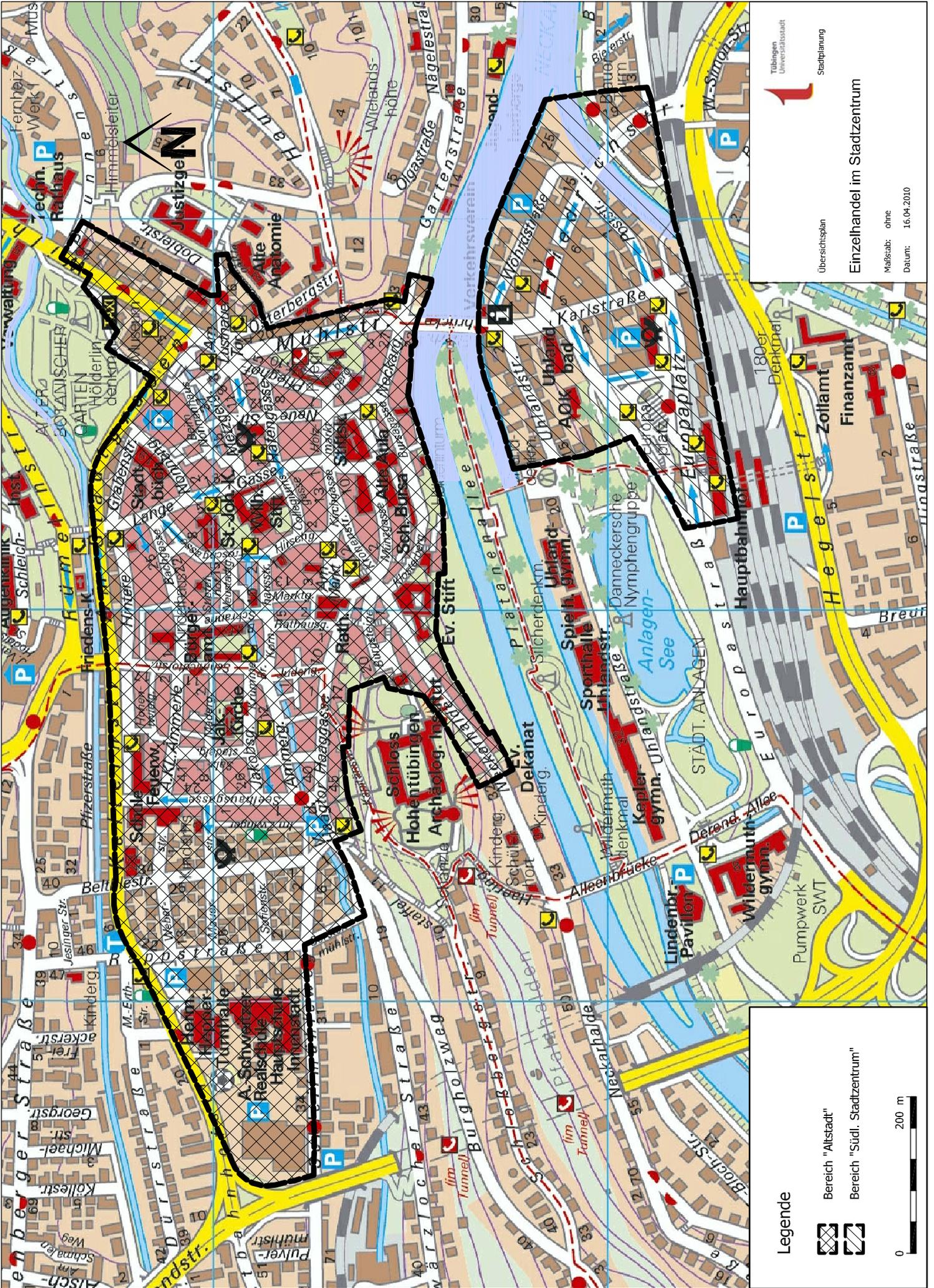


 <b>flimas</b> Flächen- Informations- und Managementsystem		
<b>Anlage 1:          Verwertungsfläche Tübingen Güterbahnhof</b>		
DB Services Immobilien GmbH Bahnhofstr. 5 - 76137 Karlsruhe		<b>Blatt:</b> DIN A 4  1 von 1
<b>Haftungsausschluss</b> für Schäden, die aus nicht aktuellen oder unvollständigen Planinhalten resultieren.		
<b>Maßstab:</b> 1 : 5.000	<b>Stand:</b>	<b>geplottet am:</b> 09.03.09
<small>© DB Services Immobilien, Nachdruck und Vervielfältigung jeder Art nur mit ausdrücklicher Genehmigung der DB Services Immobilien GmbH          ATKIS®, DTK25®, Vermessungsverwaltungen der Länder und BKG, Frankfurt a. Main</small>		



Zeichenerklärung

- |   |                               |   |                |   |                               |
|---|-------------------------------|---|----------------|---|-------------------------------|
|  | Gebietsabgrenzung             |  | Bahntrasse     |  | Gewerbenutzung                |
|  | Straßen                       |  | Spezialnutzung |    | eingeschränkte Gewerbenutzung |
|  | Haltestelle Regionalstadtbahn |  | Mischnutzung   |  | Wasserschutzzone II (WSZ II)  |



Legende

-  Bereich "Altstadt"
-  Bereich "Südl. Stadtzentrum"



Übersichtsplän

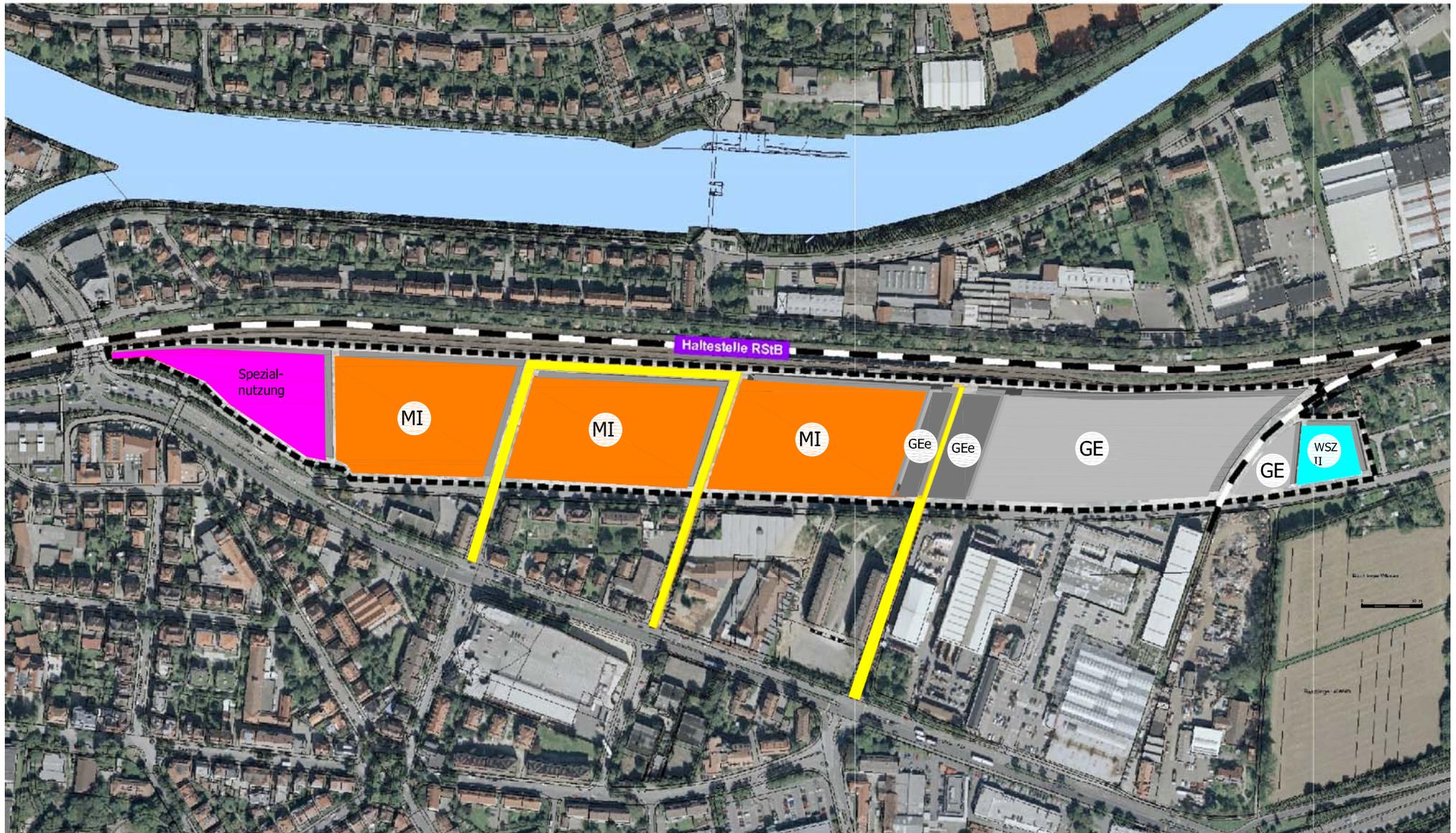
Tübingen  
Universitätssstadt

Stadtplanung

Einzelhandel im Stadtzentrum

Maßstab: ohne

Datum: 16-04-2010



Zeichenerklärung

Gebietsabgrenzung

Straßen

Haltestelle Regionalstadtbahn

Bahntrasse

Spezialnutzung

Mischnutzung

Gewerbenutzung

eingeschränkte Gewerbenutzung

Wasserschutzzone II (WSZ II)