Universitätsstadt Tübingen
Fachabteilung Stadtplanung
Schütz, Clemens Telefon: 07071 204-2701
Gesch. Z.: 71/CS/

Vorlage 135/2026
Datum 11.09.2026

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im	**Ortsbeirat Derendingen**
zur Vorberatung im	**Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Behandlung im	**Gemeinderat**

Betreff:	**Rahmenplan Mühlbachäcker; Grundsatzbeschluss**
Bezug:	367/2019, 217/2021, 304/2021, 194/2024, 40/2025, 42/2026
Anlagen:	Anlage 1 - Städtebauliches und freiräumliches Entwicklungskonzept Anlage 2 - Nutzungskonzept Anlage 3 - Höhenentwicklung und Geschossigkeiten Anlage 4 - Verkehrliches Entwicklungskonzept Anlage 5 - Entwicklungsphasen Anlage 6 - Bäume

---

Beschlussantrag:

Dem Rahmenplan Mühlbachäcker vom 28. August 2026 mit seinen Grundaussagen zum städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Entwicklungskonzept gemäß der Anlagen 1-4 wird zugestimmt. Der Rahmenplan vom 28. August 2026 wird der weiteren planungsrechtlichen und baulichen Entwicklung des Gebiets zu Grunde gelegt.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

1.1 Einleitung

Im Südwesten der Universitätsstadt Tübingen steht mit der Entwicklung des rund 25 ha großen Quartiers Mühlbachäcker eines der aktuell bedeutendsten städtebaulichen Projekte der Gesamtstadt bevor. Das Gebiet zählt zu den Flächen mit den größten Entwicklungspotenzialen in Tübingen. Es ist heute durch ein überwiegend monofunktionales Behördenviertel sowie zahlreiche provisorisch genutzte Flächen geprägt. Ziel der Quartiersentwicklung ist es, diese Potenziale zu nutzen und ein lebendiges, gemischt genutztes Stadtquartier mit hoher städtebaulicher Qualität zu schaffen. Insgesamt entsteht ein neues Quartier mit zusätzlichem Wohnraum für ca. 2.300 Einwohnerinnen und Einwohner, das neben den vorgesehenen Nutzungen damit auch einen bedeutenden Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs in Tübingen leistet.

Die Entwicklung verfolgt das Ziel, das heutige Behördenviertel zu einem urbanen Quartier mit einer Mischung aus Arbeiten, Wohnen, Versorgung, sozialer Infrastruktur und Freiräumen weiterzuentwickeln. Gleichzeitig schafft die geplante Regional-Stadtbahn eine leistungsfähige Anbindung und durch die Ann-Arbor-Brücke existiert bereits heute eine sehr gute Radanbindung.

Im neuen Quartier Mühlbachäcker entstehen neben weiteren Behördenstandorten Wohnungen für Pflegekräfte, Studierende und Familien sowie ein Nahversorger, ein Parkhaus für Beschäftigte und Bewohnende und die neue Erstaufnahmeeinrichtung für Geflüchtete. Die bestehenden Grünräume entlang des Mühlbachs werden erhalten, ökologisch aufgewertet und zu attraktiven Freiräumen für Erholung und Aufenthalt weiterentwickelt. Ergänzend ist eine neue Verbindungsstraße zwischen der Konrad-Adenauer-Straße und der Derendinger Straße als weiteren Gebietsanschluss vorgesehen.

Die Quartiersentwicklung wirkt sich auch auf den angrenzenden Stadtteil Derendingen positiv aus. Mit dem geplanten Nahversorger wird die Versorgung sowohl für das neue Quartier als auch für die bestehenden Strukturen verbessert. Darüber hinaus werden die Freiflächen erweitert und aufgewertet, wodurch zusätzliche Aufenthaltsflächen für alle Derendinger Bürgerinnen und Bürger entstehen.

1.2 Historie

Die Universitätsstadt Tübingen hat im Jahr 2021 zusammen mit den wesentlichen Grundstückseigentümern, dem Land Baden-Württemberg und den privaten Eigentümern des heutigen DHL-Grundstückes, einen städtebaulichen Wettbewerb durchgeführt. Anschließend erfolgte eine Konkretisierung der Zielvorstellungen von allen beteiligten Akteuren. In den darauffolgenden Jahren wurde das Ergebnis des Wettbewerbs in einen städtebaulichen Entwurf überführt, an dem die Planung kontinuierlich weiterentwickelt wurde und mit dem nun vorliegenden Rahmenplankonzept als Grundlage für die weitere planungsrechtliche und bauliche Entwicklung seinen Abschluss findet.

1.3 Bestehendes Planungsrecht und Ausblick (vgl. Anlage 5)

Das bestehende Baurecht im gesamten Planbereich basiert auf dem Ortsbauplan „Mühlbachäcker I-IV“ aus dem Jahr 1966. Die damaligen Zielvorstellungen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen, weshalb eine Anpassung des Maßes und der Art der baulichen Nutzung durch einen neuen Bebauungsplan notwendig ist.

Für den gesamten Bereich „Mühlbachäcker – Im Brühl“ wurde bereits ein Aufstellungsbeschluss gefasst und eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchgeführt. Da die Realisierungszeiten der einzelnen Projekte unterschiedlich sind, kann der Bebauungsplan nicht im gesamten weiterbearbeitet werden. Es folgen in den nächsten Jahren mehrere Bebauungspläne in den einzelnen Teilbereichen:

- Bebauungsplan „Mühlbachäcker – Im Brühl I“: Für die geplante Erstaufnahmeeinrichtung wird zurzeit der Offenlagebeschluss vorbereitet.
- Bebauungsplan „Quartier am Mühlbach Süd“: Für das Gelände der heutigen DHL, für die städtische Fläche und für die Fläche Derendinger Straße 86 ist ein Offenlagebeschluss im Jahr 2027 vorgesehen.
- Bebauungsplan „Quartier am Mühlbach Mitte und Nord“: In einem dritten Schritt folgen die Bebauungspläne für die übrigen Flächen des Quartiers.

Vor dem geplanten Grundsatzbeschluss des Gemeinderats zur Rahmenplanung im Oktober 2026 führt die Stadtverwaltung am 15. September 2026 eine öffentliche Informationsveranstaltung zum aktuellen Planungsstand des Quartiers Mühlbachäcker durch. Anwohnerinnen und Anwohner sowie weitere Interessierte erhalten dabei Informationen zu den Planungen, den vorgesehenen Nutzungen und den weiteren Entwicklungsschritten. Über die Ergebnisse der Veranstaltung sowie die dort vorgebrachten Fragen und Anregungen wird im Planungsausschuss am 24.09.2026 ausführlich berichtet.

2. Sachstand

2.1 Nutzungskonzept (vgl. Anlage 2)

Die Flächen befinden sich zu rund 60 % im Eigentum des Landes, zu rund 25 % im Eigentum der Stadt und zu rund 15 % im Eigentum eines privaten Investors.

Auf den Flächen des Landes sind mehrere Neubauvorhaben vorgesehen. Geplant ist der Neubau einer Erstaufnahmeeinrichtung für ca. 750 Geflüchtete, Gebäude für die Behördennutzung und die Staatsanwaltschaft, Wohngebäude für Bedienstete des Universitätsklinikums Tübingen (UKT), für Landesbedienstete und für Studierende.

Auf der Fläche des privaten Investors, die derzeit durch die DHL genutzt wird, ist die Entwicklung von Wohngebäuden vorgesehen. Mit der DHL führt die Stadt zurzeit Gespräche über eine alternative Fläche.

Auch auf den städtischen Flächen sollen Wohnungen entstehen. Ergänzend sind dort ein Kindergarten sowie ein Lebensmittelmarkt auf dem ehemaligen Walterparkplatz geplant. Mit diesen Einrichtungen wird nicht nur das neue Quartier versorgt, sondern auch die Infrastruktur und die wohnortnahe Versorgung des angrenzenden Stadtteils Derendingen verbessert. Ziel ist es, die Entwicklung nicht auf das Plangebiet zu beschränken, sondern den gesamten Bereich mit seinem bestehenden Wohnquartier zu stärken und Synergien zwischen dem neuen Quartier und dem angrenzenden Bestand zu schaffen. Durch die Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Versorgung und sozialer Infrastruktur entstehen zudem wohnortnahe Arbeitsplätze und kurze Wege für die Bewohnerinnen und Bewohner des gesamten Quartiers und des angrenzenden Bestandes in Derendingen.

In bestimmten Bereichen wird Wohnnutzung im Erdgeschoss ausgeschlossen (vgl. Anlage 2.2). Betroffen sind insbesondere die Platzbereiche sowie die Flächen entlang der Konrad-Adenauer-Straße. Dort sollen stattdessen straßenbegleitend im Erdgeschoss wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen angesiedelt werden. Dies entspricht den städtebaulichen Zielsetzungen, da dadurch die öffentlichen Räume belebt und die Aufenthaltsqualität gestärkt werden können.

2.2 Entwicklungsbausteine (vgl. Anlage 5)

Die Entwicklung des Quartiers Mühlbachäcker erfolgt schrittweise über einen längeren Zeitraum. Die einzelnen Bauvorhaben weisen unterschiedliche Realisierungszeiträume auf und werden entsprechend der jeweiligen Bedarfe umgesetzt. Mit dem Bau der Heizzentrale westlich des bestehenden Parkhauses wurde bereits begonnen. Die Gebäude der Erstaufnahmeeinrichtung sollen ab dem Jahr 2027 errichtet werden. Für das Jahr 2029 sind der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Konrad-Adenauer-Straße und der Derendinger Straße sowie die ersten Hochbauten auf der heutigen DHL-Fläche vorgesehen. Ebenfalls ab dem Jahr 2029 ist die Realisierung eines ersten Wohngebäudes für Bedienstete des Universitätsklinikums Tübingen (UKT) geplant. Weitere Bauvorhaben des Landes sollen im Zeitraum von 2030 bis 2035 umgesetzt werden. In diesem Zeitraum ist auch der Neubau des Parkhauses im Norden vorgesehen. Die Realisierung der Stadtbahnhaltestelle ist bis Ende der 2030er Jahre geplant.

Ziel ist es, die verfügbaren Flächen möglichst zeitnah einer dauerhaften Nutzung zuzuführen und das Quartier schrittweise zu einem gemischt genutzten Stadtquartier zu entwickeln. Gleichzeitig erfüllt das Gebiet auch künftig eine wichtige Funktion als Flächenreserve des Landes Baden-Württemberg. Daher ist davon auszugehen, dass einzelne Grundstücke auch übergangsweise unbebaut oder zwischengenutzt bleiben. Um dennoch eine geordnete städtebauliche Entwicklung sicherzustellen, sind diese Flächen in die Gesamtentwicklung des Quartiers einbezogen.

2.3 Verkehrliches Entwicklungskonzept (vgl. Anlage 4)

Parallel zum städtebaulichen Wettbewerb wurde für das Gebiet Mühlbachäcker ein verkehrliches Grundkonzept erarbeitet und im Zuge der Weiterentwicklung des städtebaulichen Entwurfs kontinuierlich fortgeschrieben. Das Konzept verfolgt das Ziel, die zusätzlichen Verkehre des neuen Quartiers leistungsfähig abzuwickeln und gleichzeitig den Umweltverbund aus öffentlichem Verkehr, Rad- und Fußverkehr gezielt zu stärken. Darüber hinaus werden die verkehrlichen Voraussetzungen für eine spätere Entwicklung des angrenzenden Gebiets Saiben bereits mitgedacht. In den Entwürfen wurde unter anderem bereits eine mögliche Unterführung von der Konrad-Adenauer-Straße zum Saiben eingeplant. Das Konzept bildet die Grundlage für die weitere vertiefende verkehrliche Planung. Die wesentlichen Ergebnisse werden nachfolgend dargestellt.

Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr

Die Erschließung des Gebiets erfolgt über die Wilhelm-Keil-Straße, die Konrad-Adenauer-Straße und die Derendinger Straße. Die Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass die maßgebenden Knotenpunkte bereits heute stark belastet sind und durch die geplante Entwicklung zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen.

Um die Leistungsfähigkeit langfristig sicherzustellen, sieht das Konzept als zentrales Element eine neue Verbindungsstraße (Planstraße A) zwischen der Konrad-Adenauer-Straße und der Derendinger Straße im nördlichen Bereich des heutigen DHL-Geländes vor. Dadurch werden Umwegfahrten aus Richtung Süden vermieden, der bestehende

Knotenpunkt Derendinger Straße / Konrad-Adenauer-Straße entlastet und die Verkehrsströme gleichmäßiger auf das Straßennetz verteilt. Gleichzeitig verbessert die neue Verbindung die Erschließung des Gebiets für den öffentlichen Verkehr und schafft eine leistungsfähige Grundlage für eine mögliche Entwicklung von Saiben.

Der Anschluss der neuen Verbindungsstraße erfolgt an die Konrad-Adenauer-Straße über einen Mini-Kreisverkehr sowie an die Derendinger Straße über eine signalisierte Kreuzung. Diese Lösung gewährleistet eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung, ermöglicht die Bevorrechtigung des Busverkehrs und berücksichtigt gleichzeitig die Belange des Radverkehrs sowie die Anforderungen des Rettungs- und Einsatzverkehrs.

Innerhalb des Quartiers sollen die Wohn- und Erschließungsstraßen verkehrsberuhigt gestaltet werden. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr auf das notwendige Maß zu begrenzen und den öffentlichen Raum stärker für Aufenthalt, Fuß- und Radverkehr zu nutzen. Einzelne Straßenabschnitte sollen daher dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten oder durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen, beispielsweise Einbahnregelungen oder Durchfahrtsbeschränkungen, vom Kfz-Durchgangsverkehr freigehalten werden.

Im Bereich der heutigen Brühlstraße ist eine weitere Verbindung zwischen der Derendinger Straße und der Konrad-Adenauer-Straße vorgesehen. Diese Verbindung soll ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Grundstücke dienen und keinen Durchgangsverkehr aufnehmen. Die konkrete Ausgestaltung, beispielsweise als Einbahnstraße, wird im weiteren Planungsverfahren noch geprüft und festgelegt.

Offen bleibt, ob ein Ringschluss zwischen der Wilhelm-Keil-Straße und Konrad-Adenauer-Straße im Zusammenhang mit einer späteren Entwicklung des Gebiets Saiben verkehrliche Vorteile bietet. Dies soll zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden.

Der städtebauliche Entwurf berücksichtigt bereits die langfristigen Entwicklungsperspektiven für eine Bebauung des Saibens. Für dieses, bereits im Flächennutzungsplan dargestellte Gebiet, werden die verkehrlichen Voraussetzungen geschaffen, um eine mögliche zukünftige Entwicklung des Bereichs Saiben von der Konrad-Adenauer-Straße kommend grundsätzlich zu ermöglichen. Die konkrete Unterführung der Bahnanlage und die konkrete Erschließung der Fläche von Saiben ist dabei nicht Gegenstand des Rahmenplans. Vielmehr bleibt ausreichend Spielraum, um im späteren Planungsprozess unterschiedliche Erschließungsvarianten zu untersuchen. Der vorliegende Rahmenplan steht einer späteren Entwicklung nicht entgegen.

Der Umgang mit dem ruhenden Verkehr wird unter 2.6 dargestellt.

<u>Öffentlicher Personennahverkehr</u>
Ein wesentlicher Baustein des Verkehrskonzepts ist die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Mit dem geplanten Haltepunkt der Regionalstadtbahn auf Höhe des Landratsamts erhält das Gebiet künftig einen direkten Anschluss an das regionale Schienennetz. Das Gebiet Mühlbachäcker liegt innerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs des Haltepunkts, wodurch sich die Erreichbarkeit insbesondere für regionale und überregionale Verbindungen deutlich verbessert.

Ergänzend wird gemeinsam mit dem TüBus ein angepasstes Linienkonzept entwickelt. Die bisherigen Linien 6 und 8 sollen den neuen Nachfrageverhältnissen angepasst werden. Die zentrale Erschließung der Mühlbachäcker bleibt weiterhin über die Konrad-Adenauer-

Straße bestehen. Für die Regionalbuslinien spielen die Änderungen nur eine untergeordnete Rolle, so dass diese ihren bisherigen Linienweg behalten.

Rad- und Fußverkehr

Neben der leistungsfähigen Kfz-Erschließung verfolgt das Verkehrskonzept das Ziel, den Rad- und Fußverkehr deutlich zu stärken. Ein wesentlicher Baustein ist die Aufwertung der Achse Schellingstraße – Mühlbachäckerstraße. In Verbindung mit der Ann-Arbor-Brücke übernimmt sie bereits heute eine zunehmend wichtige Funktion für den Radverkehr zwischen der Südstadt und Innenstadt. Dazu soll insbesondere die Querung der Derendinger Straße durch bauliche und signaltechnische Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr verbessert werden.

Als zweite wichtige Achse für den Rad- und Fußverkehr soll die sogenannte „Himmelwerkstrasse“ zwischen Steinlach und Mühlbach in Kombination mit der neuen Verbindungsstraße (Planstraße A) eine attraktive Verbindung schaffen. Entlang der Nordseite der neuen Verbindungsstraße ist ein breiter, getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg vorgesehen, der sich am Ausbau des Hechinger Ecks orientiert. Über die Wilhelm-Keil-Straße wird der Radverkehr an die bestehende Nord-Süd-Verbindung zwischen Derendingen und der Kernstadt angebunden.

Auch für den Fußverkehr entstehen zusätzliche direkte Wegebeziehungen innerhalb des Quartiers und in die Umgebung. Neue Querungen und Wegeverbindungen, insbesondere durch den Grünzug am Mühlbach, verkürzen die Wege zwischen den Quartiersteilen und verbessern die Erreichbarkeit des künftigen Haltepunkts der Regionalstadtbahn.

Die Wohn- und Erschließungsstraßen sollen als verkehrsberuhigte Mischverkehrsflächen gestaltet werden. Dadurch soll eine sichere und direkte Erschließung des gesamten Quartiers mit dem Fahrrad ermöglicht werden und gleichzeitig attraktive sowie sichere Fußwege im Quartier entstehen.

2.4 Freiraumplanung (vgl. Anlage 1 und 6)

Die Freiraumstruktur des Plangebiets orientiert sich an den grundlegenden Festlegungen des bestehenden Ortsbauplans Mühlbachäcker I–IV und entwickelt diese entsprechend der geänderten Nutzungsanforderungen weiter. Der Mühlbach bildet die zentrale landschaftliche Achse des Plangebiets und das Rückgrat eines durchgängigen Grünzugs, der sich von Süden nach Norden erstreckt. Der Grünzug übernimmt sowohl ökologische als auch freiraumbezogene Funktionen und dient den angrenzenden Arbeitsstätten sowie den geplanten und bestehenden Wohnquartieren in Derendingen als öffentliche Erholungs- und Aufenthaltsfläche. Ergänzend sind dezentrale Spiel-, Bewegungs- und Aufenthaltsangebote vorgesehen.

Die bereits hergestellten öffentlichen Grünflächen im Bereich des Regierungspräsidiums und der Kreissparkasse bilden den nördlichen Ausgangspunkt des Grünzugs. Dessen parkartige Gestaltung wird in südlicher Richtung kontinuierlich fortgeführt und weiterentwickelt. Entlang des Mühlbachs verläuft ein durchgehender Fußweg als zentrale Nord-Süd-Verbindung innerhalb des Freiraumsystems. Außerdem gibt es im Bestand eine Ost-West-Verbindung auf Höhe des Regierungspräsidiums. Zwei ergänzende Ost-West-Verbindungen schaffen direkte Wegeverbindungen zwischen den Quartieren, den Arbeitsstätten und dem geplanten Stadtbahnhaltepunkt an der Wilhelm-Keil-Straße.

Im südlichen Plangebiet auf dem heutigen DHL-Grundstück wird der von der Steinlachallee kommende Grünzug „Himmelwerkstrasse“ im ersten Abschnitt der Querspange Süd als breiter Grünstreifen fortgeführt. Im Vorbereich der geplanten Kindertagesstätte erweitert sich der Grünzug zu einem baumbestandenen Platzbereich mit Aufenthaltsfunktion. Eine weitere Platzfläche ist im mittleren Bereich des Plangebietes gegenüber der heutigen Polizeinutzung geplant. Auch dieser Platz soll zukünftig mit Bäumen bepflanzt werden und eine Aufenthaltsfunktion erhalten.

Die beiden übergeordneten Grünachsen (entlang des Mühlbaches und in Verlängerung der der „Himmelwerkstrasse“ treffen sich im Süden des Plangebiets in einem öffentlichen Spielplatz. Dieser übernimmt als quartiersübergreifende Spiel-, Aufenthalts- und Begegnungsfläche eine zentrale Funktion innerhalb des Freiraumsystems.

Die bestehenden Grünstrukturen und der Baumbestand entlang des Mühlbachs bleiben erhalten und werden in die Freiraumplanung integriert. Entlang der Konrad-Adenauer-Straße werden die vorhandenen Lindenreihen weitestgehend erhalten und durch Neupflanzungen ergänzt. Die Bestandsgehölze in den östlichen Quartiersbereichen können aufgrund der vorgesehenen städtebaulichen Dichte sowie der daraus resultierenden Gebäudeanordnung nicht erhalten werden. Ebenso können einige Bäume entlang der Wilhelm-Keil-Straße aufgrund der geplanten Regionalstadtbahn und dem damit einhergehenden Ausbau der Schienenverbindung nicht erhalten werden. Innerhalb der neuen Quartiere sowie entlang der neuen Verbindungsstraße werden neue Bäume gepflanzt werden (vgl. Anlage 6).

2.5 Geschossigkeiten und Gebäudehöhen (vgl. Anlage 3)

Der städtebauliche Entwurf fügt sich in die vorhandene Stadtstruktur in Derendingen mit unterschiedlichen Bestandshöhen ein und vermittelt zwischen diesen. Die bestehenden Geschossigkeiten im direkten Umfeld reichen von einer zwei- bis dreigeschossigen Bebauung, häufig mit geneigten Dächern, in Derendingen bis hin zu maximal sechsgeschossigen Bürobauten entlang der Konrad-Adenauer-Straße und Wilhelm-Keil-Straße. Die Höhendominante im Quartier stellt das zwölfgeschossige Hochhaus der Polizei dar.

In Anlehnung an diese vorhandene Höhenstaffelung wurde die Höhenentwicklung des geplanten Quartiers entwickelt. Im Osten beginnt diese mit dreigeschossigen Gebäuden im Übergang zu Derendingen. Im Umfeld der Konrad-Adenauer-Straße steigt die Höhe der Gebäude auf fünf bis sechs Geschosse an. Hier befindet sich der öffentliche Stadtplatz, der mit einem siebengeschossigen Gebäude das Zentrum vom Plangebiet markiert.

Der Entwurf sieht insgesamt eine hohe städtebauliche Dichte vor. Diese ergibt sich insbesondere aus den umfangreichen Flächenbedarfen der beteiligten Akteure sowie dem Ziel, die vorhandenen Flächenpotenziale des Gebiets möglichst effizient zu nutzen. Die daraus resultierende kompakte Bebauungsstruktur ermöglicht eine flächensparende Entwicklung. Insgesamt entsteht ein neues Quartier für voraussichtlich ca. 2.300 Einwohner, das neben den vorgesehenen Nutzungen auch einen wichtigen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs in Tübingen leistet.

Insgesamt verfolgt der Entwurf das Ziel eines lebendigen Stadtbildes mit einer bewegten Traufkante. Es sind überwiegend Gebäude mit vier bis sechs Geschossen vorgesehen. Städtebaulich wichtige Lagen wie Ecksituationen werden durch Hochpunkte markiert. Am

südlichen Ende des Plangebiets markiert ein achtgeschossiges Gebäude den Schlusspunkt der Entwicklung am zukünftigen Übergang zum Saiben.

Alle Gebäudehöhen sind so gewählt, dass die notwendigen Abstandsflächen auf den Grundstücken beziehungsweise bis zur Mitte der geplanten Straßenräume abgebildet werden können.

2.6 Mobility Hub

Im Norden des Plangebiets an der Mühlbachäckerstraße befindet sich derzeit ein Parkhaus auf einer Fläche des Landes. Das bestehende Gebäude ist sanierungsbedürftig und soll langfristig zurückgebaut und durch einen Neubau ersetzt werden.

Der geplante Neubau soll künftig als zentraler Mobility Hub für alle landeseigenen Nutzungen dienen und dementsprechend eine höhere Stellplatzkapazität aufweisen. Die Stellplätze sollen dabei mehreren Nutzungen innerhalb des Quartiers zur Verfügung stehen. Hierzu zählen insbesondere Nutzer des Studierendenwerks (Stuwe), des Universitätsklinikums Tübingen (UKT), des Regierungspräsidiums (RP), Verwaltungsgebäude des Landes sowie Wohnnutzungen auf den Flächen der Folgeentwicklungen der Erstaufnahmeeinrichtung und der Landesfläche über welche die Vonovia ein Erbbaurecht verfügt. Sollte sich der Stellplatzbedarf aufgrund eines sich verändernden Mobilitätsverhaltens langfristig reduzieren und dadurch künftig ein Teil der Stellplatzkapazitäten nicht mehr benötigt werden, bietet das Parkhaus die Möglichkeit, diese Flächen für weitere Nutzungen innerhalb des Quartiers einzusetzen. Denkbar ist beispielsweise, zusätzliche Stellplätze für Wohnnutzungen bereitzustellen, die nicht den landeseigenen Flächen zuzuordnen sind. Das Parkhaus kann damit langfristig flexibel an den tatsächlichen Stellplatzbedarf und die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens angepasst werden.

Durch die Bündelung des ruhenden Verkehrs innerhalb des Parkhauses kann im übrigen Plangebiet weitgehend auf oberirdische Stellplätze verzichtet werden. Dadurch reduziert sich der Flächenbedarf für Erschließungsflächen. Gleichzeitig entstehen zusätzliche Flächenpotenziale für Wohnbebauung und straßenbegleitende Grünflächen, was den städtebaulichen Zielsetzungen des Quartiers entspricht.

Vorgesehen ist eine abschnittsweise Realisierung des neuen Parkhauses. Zunächst soll das bestehende Parkhaus weiterhin in Betrieb bleiben. Parallel dazu wird auf der bislang unbebauten Fläche im rückwärtigen Bereich zur Bundesstraße ein erster Neubauabschnitt errichtet. Dieser erste Bauabschnitt ist funktional eigenständig und zunächst nicht mit dem bestehenden Parkhaus verbunden. In einem zweiten Bauabschnitt soll das bestehende Parkhaus abgerissen und durch einen weiteren Neubau ersetzt werden. Dieser zweite Abschnitt wird anschließend mit dem ersten Bauabschnitt verbunden, sodass langfristig ein zusammenhängendes Parkhaus entsteht. Geplant sind insgesamt sechs Geschosse mit einer Gesamtkapazität von rund 650 Stellplätzen. Die Erschließung des Parkhauses soll sowohl über eine direkte Zu- und Abfahrt von der Bundesstraße (nur in Fahrtrichtung Stuttgart/Reutlingen) als auch über eine zusätzliche Anbindung im Erdgeschoss an die Mühlbachäckerstraße erfolgen.

2.7 Stadtbahnhaltestelle und Wilhelm-Keil-Straße

Die Wilhelm-Keil-Straße wird sich im Zuge der künftigen Entwicklungen im Quartier deutlich verändern. Derzeit endet die Straße in einem Wendehammer im Bereich der heutigen

Erstaufnahmeeinrichtung (EA). Sie dient aktuell insbesondere der Erschließung des Landratsamtes sowie der Erstaufnahmeeinrichtung.

Auf der östlichen Straßenseite besteht derzeit ein straßenbegleitender Gehweg. Auf der westlichen Seite ist hingegen kein Gehweg vorhanden. Dort verläuft stattdessen, durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt, ein eigenständiger Fuß- und Radweg. Entlang dieser Grünfläche befinden sich heute straßenbegleitende Bäume.

Mit der geplanten Fertigstellung der Haltestelle der Regional-Stadtbahn bis Ende der 30er Jahre soll zugleich ein Ausbau der bestehenden Schieneninfrastruktur erfolgen. Die Strecke ist derzeit eingleisig und soll künftig durchgehend zweigleisig sowie in Teilbereichen dreigleisig ausgebaut werden. Hierfür wird zusätzlicher Flächenbedarf erforderlich. Vor diesem Hintergrund kann der separat geführte Fuß- und Radweg künftig nicht mehr durchgängig erhalten werden. Der Radverkehr muss daher zukünftig teilweise auf der Wilhelm-Keil-Straße geführt werden. Gleichzeitig wird angestrebt, entlang der Wilhelm-Keil-Straße möglichst viele neue Baumstandorte zu schaffen. Die Umsetzung gestaltet sich jedoch aufgrund bestehender Leitungstrassen und technischer Infrastruktur als herausfordernd.

Der konkrete Ausbau der Stadtbahnhaltestelle, die fußläufige Anbindung über eine neue Brücke in Richtung der Paul Horn-Arena sowie das Instandhaltungszentrum der Bahn sind nicht Bestandteil der Planung „Mühlbachäcker“ und dementsprechend auch nicht Gegenstand dieser Vorlage.

2.8 Erstaufnahmeeinrichtung (EA)

Die Fläche, auf der sich derzeit die Erstaufnahmeeinrichtung (EA) befindet, soll zeitnah umgebaut werden. Die Kapazität der EA soll von 249 Personen im Regelbetrieb auf bis zu 750 Personen im Regelbetrieb erweitert werden. Die bestehende EA in Containerbauweise wird zurückgebaut und in eine dauerhafte Bebauung überführt. Die bestehende vorläufige Unterbringung (VU) soll vorerst bestehen bleiben.

Der Bebauungsplan für die EA wird in der Vorlage 136/2026 behandelt. Nach Aufgabe der EA-Nutzung sollen die Baulichkeiten für Wohn- und Verwaltungsnutzung umgenutzt werden können. Dies wird im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.

2.9 Neubau Behördennutzung für Regierungspräsidium, Neubau Staatsanwaltschaft, Umbau Polizei

Ein Referat des Regierungspräsidiums muss aus dem Haupthaus Konrad-Adenauer-Straße 20 ausgelagert werden. Da die räumliche Nähe zum Hauptgebäude gewährleistet werden muss, wird der Neubau auf dem landeseigenen Grundstück entlang der Konrad-Adenauer-Straße geplant. Der finale Standort dieses reinen Verwaltungsgebäudes wird noch untersucht. Alle baurechtlich notwendigen Stellplätze werden im Parkhaus/ Mobility Hub nachgewiesen.

Die Staatsanwaltschaft Tübingen ist bisher über zwei Standorte in der Stadt verteilt. Die bestehenden Gebäude sind stark renovierungsbedürftig. Der Ersatzneubau wird alle notwendigen Flächen an einem Standort südlich des Polizeireviers zusammenführen. Die Lage in direkter Nachbarschaft zur Polizei ist strategisch für die Zusammenarbeit zwischen Staatsanwaltschaft und Polizei sehr gut geeignet.

Am Standort Tübingen sind eine Vielzahl vollzugspolizeilicher Organisationseinheiten untergebracht. Hierunter fallen neben dem Polizeirevier Tübingen, welches insbesondere allgemeinvollzugspolizeiliche Aufgaben zur Gefahrenabwehr und Strafverfolgung wahrnimmt, auch die Verkehrspolizei sowie verschiedene Inspektionen der Kriminalpolizei. Zurzeit wird das Gebäude in der Konrad-Adenauer-Straße 32 saniert. Nach Abschluss der Arbeiten wird ein Sanierungskonzept für das Polizeihochhaus in der Konrad-Adenauer-Straße 30 ausgearbeitet. Auf dem eingezäunten Areal von Polizei und Staatsanwaltschaft werden auch alle Einsatzfahrzeuge untergebracht.

2.10 Wohngebäude für Bedienstete des Universitätsklinikums Tübingen (UKT) und das Studierendenwerks (Stuwe), Neubau Verwaltung und Neubau Lebensmittelmarkt

Aufgrund des Flächenbedarfes der Kliniken müssen die Personalwohnungen dort abgebrochen werden, zumal hier erheblicher Sanierungsbedarf besteht. Die Ersatzgebäude werden im Mühlbachäcker vorgesehen. Die Gebäude sollen über mehrere Bauabschnitte realisiert werden. Der 1. Bauabschnitt bis 2031 sieht 50 Wohneinheiten für das UKT vor. Ab 2040 sollen weitere 100 Wohnungen zur Verfügung stehen.

Mit dem geplanten Neubau von Wohnheimen für das Studierendenwerk soll zudem dringend benötigter, bezahlbarer Wohnraum für Studierende geschaffen werden. Der Standort eignet sich aufgrund seiner stadtnahen Lage sowie der guten Anbindung an den Nahverkehr und die Bahn besonders. Nach aktuellem Planungsstand sind 330 Wohnheimplätze in Einzelapartments und Wohngemeinschaften vorgesehen.

Im Bereich der Einmündung der Brühlstraße in die Derendinger Straße ist auf einer städtischen Fläche die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes vorgesehen. Geplant ist eine Verkaufsfläche von maximal 800 m². Der Lebensmittelmarkt soll im Erdgeschoss untergebracht werden, während in den darüberliegenden Geschossen Wohnnutzungen vorgesehen werden können. Die Erschließung des Marktes erfolgt über die Brühlstraße. Im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Kundinnen und Kunden den Markt künftig zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen wird. Daher ist nur ein vergleichsweise geringer Stellplatzbedarf zu erwarten, beispielsweise wie bei der Aldi-Süd-Filiale im Güterbahnhof.

2.11 Neubau auf Fläche DHL (Konrad-Adenauer-Straße 49-51), Fläche Stadt und Fläche Derendinger Straße 86

Die Fläche am südlichen Ende der Konrad-Adenauer-Straße wird derzeit von der DHL genutzt, die voraussichtlich Mitte 2028 dort auszieht. Angrenzend befindet sich eine städtische Fläche, die landwirtschaftlich genutzt wird sowie die Fläche in der Derendinger Straße 86, die für die Telekommunikation genutzt wird. Nach dem Auszug der DHL stehen die Flächen für eine neue Bebauung zur Verfügung. Geplant ist, auf dem Areal ein gemischt genutztes Quartier zu errichten, das durch eine neue Verbindungsstraße zwischen der Konrad-Adenauer-Straße und der Derendinger Straße erschlossen werden soll. Auf der Fläche eines privaten Eigentümers (heutige Nutzung DHL) sind acht neue Gebäude vorgesehen. Auf der städtischen Fläche sind fünf zusätzliche Gebäude geplant und auf der Fläche Derendinger Straße 86 weitere zwei. Im Westen des Geländes ist der Bau eines höheren Gebäudes angedacht, um einen markanten städtebaulichen Akzent zu setzen. Geplant sind Wohnnutzungen, wobei in der Erdgeschosszone entlang der Erschließungsstraßen ergänzende Nutzungen vorgesehen sind.

Der Beschluss „Fairer Wohnen“ (202/2018) wird bei der Entwicklung der Fläche mit der heutigen DHL Nutzung umgesetzt. Entsprechend den Vorgaben des Beschlusses wird ein

Anteil von mindestens einem Drittel der entstehenden Wohnungen für bezahlbares Wohnen vorgesehen.

Der Eigentümer der heutigen DHL-Fläche führt derzeit ein Verkaufsverfahren für das Grundstück durch.

2.12 Kindergarten

Im südlichen Bereich des Plangebiets befindet sich eine städtische Fläche, die zusätzlich zu Wohnzwecken grundsätzlich auch für den Bau eines neuen Kindergartens vorgesehen ist. Die Ansiedlung einer sozialen Infrastruktur an dieser Stelle ist städtebaulich sinnvoll, da sie sowohl dem neuen Quartier als auch dem angrenzenden Stadtteil Derendingen zugutekommen kann und dort das bestehende Angebot ergänzt. Ob aufgrund der tatsächlichen Bedarfsentwicklung ein zusätzlicher Kindergarten erforderlich wird, ist derzeit jedoch noch offen. Sollte sich der Bedarf nicht bestätigen, kann die Fläche alternativ einer Wohnnutzung zugeführt werden.

2.13 Brühlstraße 4 und ehemaliger Walterparkplatz

Das Grundstück mit dem Gebäude Brühlstraße 4 befindet sich im städtischen Eigentum und wurde bisher durch die GWG verwaltet. Die städtische Verfügbarkeit der Fläche bietet eine besondere Entwicklungschance, da die zukünftige Nutzung unmittelbar durch die Stadt gesteuert und bedarfsgerecht umgesetzt werden kann. Aufgrund eines größeren Wasserschadens steht das Gebäude derzeit nicht mehr für eine Nutzung zur Verfügung und ein Abbruch ist für das Jahr 2028 vorgesehen. Anschließend besteht die Möglichkeit, das Grundstück sowie die angrenzende Fläche des ehemaligen Walterparkplatzes entsprechend der im Rahmenplan vorgesehenen Nutzungen zeitnah zu entwickeln. Insbesondere die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum kann auf diesen städtischen Flächen gezielt vorangetrieben werden.

2.14 Fernwärme

Mit dem Ausbau des Fernwärmenetzes schaffen die Stadtwerke Tübingen die Voraussetzungen für die weitere Dekarbonisierung der Wärmeversorgung im Süden Tübingens.

Im Bereich Mühlbachäcker entstehen mehrere neue Leitungsachsen, die das Entwicklungsgebiet Mühlbachäcker und Teile Derendingens an das bestehende Fernwärmenetz der Südstadt anbinden. Die neue Infrastruktur ermöglicht die Erschließung neuer Wohn-, Gewerbe- und Verwaltungsstandorte und schafft zugleich die Voraussetzungen für den Transport zusätzlicher erneuerbarer Wärme. Künftig können die angeschlossenen Gebäude unter anderem mit Wärme aus dem Solarthermiepark Au und perspektivisch aus der geplanten Großwärmepumpe an der Kläranlage versorgt werden. Der Leitungsbau ist damit ein wichtiger Baustein für die weitere Transformation des Tübinger Fernwärmenetzes.

Ergänzend entsteht im Bereich Mühlbachäcker eine Spitzenlast- und Reserveheizzentrale, die die Versorgungssicherheit insbesondere in Zeiten hoher Wärmenachfrage gewährleistet.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, den Grundsatzbeschluss zum Rahmenplan wie oben beschrieben, zu fassen.

4. Lösungsvarianten

Im Rahmen der Erarbeitung des städtebaulichen Entwurfs wurden verschiedene Planungsansätze geprüft. Der vorliegende Rahmenplan stellt die Variante dar, welche die städtebaulichen Ziele, die Flächenbedarfe der beteiligten Akteure sowie die Anforderungen an Erschließung, Freiraum und Nutzungsmischung am besten miteinander verbindet. Auf dieser Grundlage soll die weitere planerische Konkretisierung in den nachfolgenden Bebauungsplanverfahren erfolgen.

5. Klimarelevanz

Ein weiteres Ziel des Städtebaus ist es, die Auswirkungen der Baulanderschließung auf Natur und Mensch in allen Belangen so verträglich als möglich zu gestalten. Durch die Entwicklung von im Innenbereich liegenden Flächen wird eine Außenentwicklung vermieden. Gleichzeitig werden bisher untergenutzte Flächenpotenziale im bestehenden Siedlungsbereich genutzt. Insbesondere die heute teilweise als Brachflächen oder für eine wenig effiziente Nutzung als provisorische Parkierungsflächen genutzten Bereiche können einer neuen städtebaulichen Nutzung zugeführt werden. Dadurch wird der vorhandene Siedlungsraum besser genutzt und die Inanspruchnahme bislang unbebauter Flächen im Außenbereich vermieden. Mit der vorhandenen Versiegelung und Bebauung im Plangebiet Mühlbachäcker besteht bereits eine hohe Beeinträchtigung (Wärmeinseleffekte, Störung des Luftaustausches) für das Klima. Einzig die bestehenden Gehölze sind als positive Elemente für das Schutzgut Klima zu betrachten.

Für das Kleinklima sind die vorhandenen und geplanten Grünstrukturen unter anderem im Bereich des Mühlbachs ein wichtiges Element. Die Festlegungen zur Freiraumentwicklung wirken sich positiv aus und verbessern die klimatischen Einflüsse auf die Umgebung. In den folgenden Bebauungsplänen kann später festgesetzt werden, dass größere Fassadenflächen zu begrünen sind. Ebenfalls in folgenden Bebauungsplänen kann festgesetzt werden, dass geeignete Dachflächen u.a. in Anwendung der Photovoltaik-Pflicht-Verordnung (PVPf-VO) mit PV-Anlagen auszustatten sind. Dabei wird, wann immer technisch möglich, eine Vollbelegung der Dächer angestrebt. Die geplanten Gebäude werden an das Fernwärmenetz der Stadtwerke Tübingen angeschlossen

Für das Plangebiet wurde ein lokalklimatisches Gutachten erstellt. In den Abend- und Nachtstunden strömt Kaltluft aus dem Steinlachtal über das Plangebiet, wodurch derzeit eine gute Durchlüftung bis in Bodennähe gewährleistet wird. Die nächtliche Wärmebelastung ist gering und aufgrund der vorhandenen Grünflächen etwas niedriger als in den benachbarten Wohngebieten. Tagsüber wechseln sich warme versiegelte Flächen und kühlende Vegetationsbereiche ab. Die geplante Bebauung wird die bodennahe Durchlüftung verringern und an das Niveau der umliegenden Wohngebiete anpassen. Zur Verbesserung des Lokalklimas sollten die Gebäude parallel zur Kaltluftströmung ausgerichtet, der Grünzug am Mühlbach erhalten und weiterentwickelt sowie Versiegelung möglichst reduziert und bestehende Bäume erhalten bzw. ergänzt werden. Die aktuelle Planung entspricht diesen Forderungen.

Im Rahmen der Planung wurden Versickerungsversuche sowie eine Untersuchung zu Starkregenereignissen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Entwässerung des Plangebiets grundsätzlich unkritisch ist. Im weiteren Planungsprozess wird das Entwässerungskonzept weiter ausgearbeitet, so dass die Ableitung von Niederschlagswasser sichergestellt ist.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die Planungskosten belaufen sich auf ca. 150.000 Euro. Diese werden entsprechend einer vertraglichen Vereinbarung zwischen der Stadt Tübingen, dem Amt für Vermögen und Bau (VBA) und dem privaten Akteur aufgeteilt. Des Weiteren fallen Kosten im Bebauungsplanverfahrens an, welche ebenfalls mit den oben genannten Akteuren über Planungskostenverträge abgerechnet werden. Die erforderlichen Mittel stehen auf der Produktgruppe 5110-7 „Stadtentwicklung, Städtebauliche Planung" zur Verfügung.