

Beschlussvorlage

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

Betreff: **Bebauungsplan "Güterbahnhof"; Billigung des
Bebauungsplanentwurfs und des Entwurfs der
örtlichen Bauvorschriften sowie Auslegungsbeschluss**

Bezug: 556a/2009, 383/2011, 141/2012, 411/2012

Anlagen: 6

- Anlage 1_Bebauungsplan_Gbf_140905
- Anlage 2_Lärmkarte zum Bebauungsplan_Gbf_140905
- Anlage 3_Textliche Festsetzungen_Gbf_140905
- Anlage 4_Begründung_Gbf_140905
- Anlage 5_Auswertung Stellungnahmen_Gbf_140905
- Anlage 6_0_Umweltbericht_Gbf_140905
- Anlage 6_1.0_Gbf_Artenschutz_Beurteilung CEF-Konzept
- Anlage 6_1.1_Gbf_Karte_Biotoptypen
- Anlage 6_1.2_Gbf_Karte_Fauna
- Anlage 6_1.3_Gbf_Karte_CEF-Maßnahmen
- Anlage 6_2_Gbf_Ausnahmeantrag Artenschutz
- Anlage 6_3_Gbf_Ausnahmeantrag Artenschutz_Genehmigung
- Anlage 6_4_Gbf_Eingriff-Ausgleich-Kosten
- Anlage 6_5_Gbf_Hennental Flst7212
- Anlage 6_6.1_Gbf_Ausnahmeantrag WSZ II
- Anlage 6_6.2_Gbf_Ausnahmeantrag WSZ II_Genehmigung
- Anlage 6_6.3_Gbf_Ausnahmeantrag WSZ II_Änderung Genehmigung

Beschlussantrag:

Der Entwurf des Bebauungsplanes „Güterbahnhof“ und der Entwurf der örtlichen Bauvorschriften in der Fassung vom 05.09.2014 werden gebilligt und gemäß § 3 Abs. 2 BauGB auf die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden nach § 4 Abs. 2 BauGB zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Finanzielle Auswirkungen		Jahr.	Folgej.:
Investitionskosten:	€	€	€
Bei HHStelle veranschlagt:			
Aufwand/Ertrag jährlich	€	ab:	

Ziel:

Städtebauliche Entwicklung und Neuordnung des ehemaligen Güterbahnhofareals zwischen der Reutlinger Straße im Westen, den Bahngleisen im Norden, der Eisenbahnstraße im Süden und der bahneigenen Kleingartenanlage im Osten zu einem neuen hochwertigen Stadtquartier auf der Grundlage des Rahmenplans der Büros ANP/GTL.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die teilweise brachliegenden bzw. untergenutzten Flächen des Güterbahnhofs gehören zu den größten und bedeutendsten zentralen Innenentwicklungspotentialen, die in der Universitätsstadt Tübingen noch zur Verfügung stehen. Ziel der Eigentümer aurelis und DB Services Immobilien ist es, in enger Zusammenarbeit mit der Stadt diese zentrumsnahen Bahnflächen zu einem neuen hochwertigen Stadtquartier zu entwickeln.

Zu diesem Zweck wurde seitens der Eigentümer in Abstimmung mit der Stadt Tübingen ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb ausgelobt, der im März 2012 den Siegerentwurf der Büros ANP und GTL aus Kassel hervorgebracht hat. Bis Ende September 2012 wurde dieser Wettbewerbsentwurf im Rahmen intensiver Abstimmungsrunden unter Teilnahme aller Projektbeteiligten und der Stadt überarbeitet. Begleitend wurde das Projekt außerdem in sieben Sitzungen des Runden Tisches (bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung, des Ortsbeirates und der BI Südstadt, der Projektträger aurelis/DB und örtlicher Vereine, zudem aus Anwohnern und Gewerbetreibenden) diskutiert. Die Anregungen aus dem Teilnehmerkreis sind in die Überarbeitung eingeflossen. Das Ergebnis dieser gesamten Abstimmung ist der überarbeitete Rahmenplan mit Stand vom Oktober 2012 (siehe Vorlage 411/2012), dem der Gemeinderat in seiner Sitzung am 19.11.2012 zugestimmt hat.

Im Nachgang wurden im Projektverlauf nur noch in Teilbereichen geringfügige Änderungen des Rahmenplans vorgenommen, die jedoch zu weiteren städtebaulichen Verbesserungen geführt haben. Es sind dies im Einzelnen:

- Erhöhung der Gebäudetiefe der ost-west-gerichteten Baukörper von 12,50 m auf 14,00 m unter Beibehaltung der Abstände untereinander zur Verbesserung der Nutzungsflexibilität
- Integration von 3,00 m tiefen, eingeschossigen Anbauten bei geeigneten Gebäuderiegeln entlang der Eisenbahnstraße im rückwärtigen Bereich der Innenhöfe zur Erhöhung der Attraktivität für gewerbliche Nutzungen im EG
- Reduzierung der Geschossigkeit der Gebäuderiegel entlang der Bahn durch Ausbildung des 6. Geschosses als Staffelgeschoss mit Durchbrüchen und damit städtebauliche Ausdifferenzierung

- Reduzierung der Geschossigkeit im Baufeld MI 3 in den nord-süd-gerichteten Gebäudeteilen von 5 auf 4 Geschosse zur Verbesserung des städtebaulichen Übergangs zur Güterhalle
- Städtebauliche Optimierung des Gebäudekörpers entlang der nördlichen Verlängerung der Depotstraße im GE 2

Der überarbeitete Rahmenplan vom Juni 2013 stellt das Ergebnis der städtebaulichen Optimierungen dar. Dieser bildete die Grundlage für die nachfolgende Erarbeitung des Bebauungsplans. Im Rahmen der Bearbeitungsphase des Bebauungsplans bis August 2014 wurden die hierfür erforderlichen Gutachten angefertigt und in diesem Zusammenhang die Themen Art und Maß der baulichen Nutzung, Lärmschutz, Verschattung und Einzelhandel vertieft untersucht. Außerdem hat das Büro Reik aus Pfuldingen im Auftrag der Projektträger aurelis/DB und in enger Abstimmung mit der Stadt das Freiraumkonzept des Plangebiets überarbeitet und die Erschließungsplanung konkretisiert. Die Ergebnisse sind planungsrechtlich in den vorliegenden Bebauungsplan eingeflossen.

Folgende städtebauliche Zielsetzungen werden durch den Bebauungsplan umgesetzt: Vernetzung des neuen Quartiers in alle Richtungen mit der bestehenden Stadtstruktur, Konzeption einer nachhaltigen und robusten Grundstruktur für eine wirtschaftliche Entwicklung, Nutzungsvielfalt und flexible Parzellierbarkeit, Integration historisch wertvoller Bausubstanz als Identitätsträger für das Quartier, Schaffung hochwertiger öffentlicher Räume mit hohem Grünanteil, differenziertes Angebot an privaten Freiräumen sowie ein ökonomisches und hierarchisches Erschließungskonzept.

Diese Grundsätze stehen damit in der Tradition der Tübinger Quartiersentwicklungen und entsprechen den im Vorfeld erarbeiteten und vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Eckpunkten.

2. Sachstand

2.1 Städtebauliches Konzept

Die übergeordnete Betrachtung des Entwurfs zeigt die gute Vernetzung mit der Umgebung. Als Beispiel sei die neue Nord-Süd-Verbindung genannt, die durch eine zentrale Unterführung in Verlängerung der Hügelstraße die Südstadt über das Güterbahnhofsgelände mit dem Sidlerareal und dem Neckarufer verknüpft und über das sich anschließende Stauwehr die Gartenstraße einbezieht. Von zentraler Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch die Ausbildung der Eisenbahnstraße als attraktiver Quartiersboulevard, durch den sich das Güterbahnhofsquartier nach Süden hin öffnet. Er ergänzt in West-Ost-Richtung so das bestehende Fuß- und Radwegenetz der Südstadt.

Das städtebauliche Konzept als solches gliedert sich in drei Abschnitte: Westlicher Bereich mit mäanderförmiger Bebauung als Kopf, mittlerer Bereich mit aufgelöster Blockstruktur und zentraler Quartiersmitte vor der umgenutzten Güterhalle, östlicher Bereich mit Gewerbeflächen.

a) Westlicher Bereich

Der westliche Abschnitt ist durch einen Sonderbaukörper besetzt, der einen baulichen Auftakt für die Güterbahnhofsentwicklung und die Südstadt darstellt. Als Pendant zum Blauen Turm und der neuen Foyerbebauung entsteht hier ein maximal siebengeschossiger Kopfbau, dem im Westen ein Platzbereich vorgelagert ist und verschiedene Blickbeziehungen zur Stadt und zum Österberg ermöglicht. Er dient außerdem für Fußgänger und Radfahrer aus der Altstadt als räumlicher Verteiler ins Gebiet. Durch unterschiedliche Höhenstaffelungen findet eine Gliederung des Gesamtbaukörpers statt, während die Mäanderstruktur private Freibereiche umschließt, die möglichst lärmgeschützt und gut belichtet sind. Das mögliche Nutzungsspektrum aus einer vielfältigen Mischung aus Büros bzw. Dienstleis-

tungen, Einzelhandel und Wohnen mit Schwerpunkt auf die Zielgruppen Senioren bzw. Studenten sind zum einen nach städtebaulichen Kriterien gegliedert und tragen zum anderen der besonderen lärm-technischen Situation Rechnung. Wesentlich störende Gewerbebetriebe und Beherbergungsbetriebe sind im Kopfbau u.a. ausgeschlossen. Die Teilbarkeit des Komplexes in unterschiedliche Einheiten ist nachgewiesen.

Der westliche Bereich wird im Bebauungsplan in Teilen als Gewerbegebiet GE 1 und als Mischgebiet, gegliedert in MI 1a und MI 1b, ausgewiesen.

b) Mittlerer Bereich

Der mittlere Bereich zeichnet sich durch eine kompakte aufgelöste Blockstruktur aus. Nutzungsspezifisch soll er vorwiegend durch Wohnen in verschiedenen Größen und für unterschiedliche Zielgruppen sowie kleinteilige Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss insbesondere entlang der in West-Ost-Richtung verlaufenden Eisenbahnstraße geprägt sein. Die Blockstruktur ermöglicht eine flexible Parzellierbarkeit in unterschiedlichsten Größen, die sich gut sowohl für die in Tübingen erprobten Baugemeinschaften als auch für Bauträger oder Wohnungsbauunternehmen eignen.

Vier- bis sechsgeschossige Baukörper gruppieren sich um lärmgeschützte Innenhöfe, die private und gemeinschaftliche Freibereiche enthalten und durch ein Fußwegenetz miteinander verbunden werden sollen. Die Riegelbebauung entlang des Gleisbettes schließt das Gebiet baulich nach Norden hin ab. Die Ausbildung des 6. Geschosses wurde im Rahmen der Ausarbeitung des Bebauungsplans als Staffelgeschoss mit Durchbrüchen ausdifferenziert. Die durchgehende Baumallee bildet zusätzlich einen wirkungsvollen Filter zur Bahn und prägt das Bild der nördlichen Erschließungsstraße, die zusätzlich öffentliche bzw. private oberirdische Stellplätze aufnimmt. An der Schnittstelle zum Bestand wird die Eisenbahnstraße deutlich aufgewertet und als Rückgrat des neuen Quartiers zum Boulevard umgestaltet. Dadurch soll neben der bisherigen reinen Verkehrsfunktion die Aufenthaltsqualität des Stadtraums in den Vordergrund treten. Kleinteilige Einheiten mit unterschiedlichen gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss werden entlang des Boulevards konzentriert und sorgen für eine Belebung des breiten Fußgängerbereichs. Die Zulässigkeit von Einzelhandel ist in diesem Zusammenhang aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Innenstadt klar reglementiert. Vornehmlich soll Einzelhandel mit nichtzentrenrelevanten Sortimenten realisiert werden, um die vorhandene Einzelhandelsstruktur im Umfeld und in der Altstadt nicht negativ zu beeinträchtigen. Die breite Vorzone vor den Gebäuden entlang der Eisenbahnstraße wird durch den direkten Anschluss wichtiger öffentlicher Plätze zusätzlich in Wert gesetzt. Unterschiedliche Baumpflanzungen ergänzen den vorhandenen Baumbestand, und hochwertiges Stadtmobiliar (Beleuchtung, Bänke, etc) soll für eine Aufwertung des öffentlichen Raums sorgen.

Ein zentraler Baustein des Bebauungsplans ist der weitgehende Erhalt des historischen Gebäudekomplexes des ehemaligen Güterbahnhofs (bestehend aus Verwaltungsgebäude und Güterhalle), welcher als identitätsstiftendes Element die neue Quartiersmitte markiert. Sie stärkt wesentlich die Identifikation der Bewohner/innen mit ihrem Quartier und leistet einen Beitrag zur übergeordneten Adressbildung und Orientierung im Stadtgefüge. Die Güterhalle und das angeschlossene Verwaltungsgebäude prägen den vorgelagerten Quartiersplatz, sie sollen saniert und umgenutzt werden. Diskutiert werden derzeit die Nutzungen als Stadtarchiv, Flächen zur Realisierung einer nationalsozialistischen Gedenkstätte, die für die Güterbahnhofsentwicklung notwendige Kindertagesstätte sowie Gastronomie und Einzelhandel. Die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten werden von der Verwaltung untersucht und voraussichtlich in Form von Varianten dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt.

Einen zweiten wichtigen Projektbaustein stellt die räumliche Fuge in nördlicher Verlängerung der Hügelstraße dar, die das öffentliche Freiraumangebot ergänzt und eine wichtige übergeordnete Vernetzungsfunktion übernimmt. Der Bereich nimmt eine behindertengerechte Rampe und eine schräg abfal-

lende Grünfläche mit Rasenstufen auf, die zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten bietet. Als Alternative zu einem klassischen Rampeneinschnitt wird hier eine aufgeweitete Grünfuge angeboten, die in eine Unterführung mündet, die das Gleisbett unterquert und im Norden die Bereiche Sidlerareal und Neckarufer bis zur Gartenstrasse anbindet. Mit der neuen Unterführung kann auch die im Rahmen der Planungen zur Regionalstadtbahn projektierte Haltestelle Güterbahnhof im Norden des Gleisbetts eingebunden werden.

Der östliche Abschluss des mittleren Quartiers mit Mischnutzung wird durch ein leicht aus der Gebäudedefluht der Eisenbahnstraße heraustretendes Solitärgebäude akzentuiert. Der räumliche Übergang zum anschließenden Gewerbegebiet erfolgt durch die in nördlicher Richtung verlängerte Depotstraße.

Der mittlere Bereich wird im Bebauungsplan als Mischgebiet, gegliedert in MI 2 bis MI 8, ausgewiesen.

c) Östlicher Bereich

Eine ca. 30 m breite Fläche für eingeschränktes Gewerbe (GE 2) dient hier als Puffer zwischen dem vorwiegend durch Wohnen geprägten Standort im Westen und den gewerblichen Nutzungen im Osten.

Die im Osten sich anschließenden Gewerbeflächen (GE 3) sind auch Bahnflächen, werden jedoch nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt und sollen gleichfalls einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Die angrenzenden Tübinger Firmen Kemmler und Möck haben großes Interesse an dem Erwerb dieser Gewerbeflächen, um jeweils ihr Betriebsgelände nach Norden erweitern zu können. Sie sind sich mit den Grundstückseigentümern aurelis/DB bereits einig. Aus verkehrstechnischen und städtebaulichen Gründen und um den Firmen zusammenhängende Grundstücke zu ermöglichen, wird das betreffende Teilstück der Eisenbahnstraße in diesem Bereich nach Norden verlegt. Der Stadt entstehen hierdurch keine Kosten. Der bislang unter der bestehenden Eisenbahnstraße geplante Stauraumkanal wird nun unterhalb der umverlegten Eisenbahnstraße gebaut. Zur freiräumlich besseren Einpassung bzw. visuellen Abschirmung der Gewerbeflächen wird zur verlegten Eisenbahnstraße hin ein Grünstreifen angelegt, der mit einer Baumreihe besetzt wird. Der östliche Teil des Geltungsbereichs, der innerhalb der Wasserschutzzone II liegt, ist größtenteils als private Grünfläche ausgewiesen. Die Realisierung des hierin befindlichen Abschnitts der verlegten Eisenbahnstraße ist über eine Ausnahmegenehmigung des Landratsamtes Tübingen abgesichert. Das private Bahnanschlussgleis der Firma Möck bleibt in Benutzung, die sich hieraus ergebenden Verpflichtungen werden in einem Infrastrukturanschlußvertrag zwischen der Bahn und der Firma Möck geregelt. Sowohl aus städtischer als auch aus eisenbahnrechtlicher Sicht bestehen gegen die ebenengleiche Kreuzung des Privatgleises mit der verlegten Eisenbahnstraße keine Bedenken.

Der östliche Bereich wird im Bebauungsplan als Gewerbegebiet, gegliedert in GE 2 und GE 3, ausgewiesen.

d) Güterhalle

Im Zusammenhang mit der Entwicklung wurde der Umgang mit der denkmalgeschützten Güterhalle einschließlich des rückwärtigen Verladegleises intensiv diskutiert. Zur Umsetzung des Projektes sind aufgrund der hohen Freimachungskosten bestimmte wirtschaftliche Voraussetzungen im Hinblick auf die bauliche Dichte erforderlich. Auf dieser Grundlage wurde im Rahmen des städtebaulichen Entwurfes und auch über das durchgeführte Wettbewerbsverfahren der vollständige Erhalt der Güterhalle einschließlich der rückwärtigen überdachten Laderampe überprüft. Dabei konnte herausgearbeitet werden, dass eine Entwicklung der Fläche zu einem Mischgebiet bei einem vollständigen Erhalt des Kulturdenkmals nicht städtebaulich vertretbar durchführbar ist. Bei einem vollständigen Erhalt hätte auf die Entwicklung verzichtet werden müssen, eine Aktivierung dieser innenstadtnahen Entwick-

lungspotenziale wäre nicht möglich gewesen. Vor diesem Hintergrund ist nach Abwägung kein kompletter sondern lediglich ein wesentlicher Erhalt des Gebäudekomplexes möglich. Zum Umgang mit der Güterhalle gab es im bisherigen Verfahren einen engen Austausch mit dem Regierungspräsidium Tübingen (RP Tü). Mit der jetzt gefundenen Lösung können die relevanten Teile des Gebäudes erhalten werden, dennoch führt dieses Ergebnis formal zum Verlust der Denkmaleigenschaft. Ein entsprechender Teilabbruchantrag beim RP Tü wurde von Seiten der Projektträger aurelis/DB bereits gestellt und ist in Bearbeitung.

Gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 19.11.2012 (siehe Vorlage 411/2012) wird die Universitätsstadt Tübingen das Grundstück der Güterhalle mitsamt der Bestandsgebäude aufgrund der Bedeutung für das Gesamtprojekt in Absprache mit den Projektträgern aurelis/DB erwerben und in Eigenregie entwickeln. Der entsprechende Übertragungsvertrag soll nach erfolgter Entwidmung der Bahnflächen demnächst abgeschlossen werden. Die Bestandsgebäude stehen nach Ablauf der Kündigungsfristen mittlerweile leer und sind momentan im Rahmen eines Gestattungsvertrages bis zum Eigentumsübergang durch die Stadt für Besichtigungen und Bestandsanalysen zugänglich.

2.2 Verfahren

Als verfahrenstechnischer Startschuss des Projekts Güterbahnhof hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 14.05.2012 beschlossen, den Bebauungsplan „Güterbahnhof“ aufzustellen und ein frühzeitiges Beteiligungsverfahren durchzuführen (siehe Vorlage 141/2012). Der Aufstellungsbeschluss und das frühzeitige Beteiligungsverfahren für die Öffentlichkeit wurden am 19.01.2013 im Schwäbischen Tagblatt bekannt gemacht. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde in Form einer Planauslage in der Zeit vom 21.01.2013 bis einschließlich 01.02.2013 durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 16.01.2013 zur Abgabe einer Stellungnahme bis 15.02.2013 aufgefordert. Im frühzeitigen Beteiligungsverfahren ging aus der Öffentlichkeit keine Stellungnahme ein. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie deren Berücksichtigung in der Planung sind der Anlage 5 der Sitzungsvorlage zu entnehmen.

Bereits zu Beginn des Verfahrens wurde ein Runder Tisch eingerichtet, an dem neben den Vertretern der Stadtverwaltung und den Projektträgern aurelis/DB, Interessierte aus dem Ortsbeirat und der BI Südstadt, Interessierte der örtlichen Vereine und auch Anwohner und Gewerbetreibende teilnahmen. Dieser Runde Tisch beschäftigte sich bereits im Vorfeld des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs mit den Rahmenbedingungen, die in den Auslobungstext einfließen sollten, beteiligten sich an der Wettbewerbsjury und damit der Auswahl des Siegerentwurfes und stellten nicht zuletzt mit den sich anschließenden Sitzungen zur Überarbeitung des gewählten städtebaulichen Entwurfs sicher, dass die Wünsche und Bedürfnisse der verschiedenen Interessensgruppen durchgängig im Planungsprozess Berücksichtigung fanden.

Neben der umfassenden Abstimmung und Berücksichtigung der Belange der Bürgerschaft konnte auch im Innenverhältnis zwischen den Projektträgern aurelis/DB und der Stadtverwaltung nach intensiven Abstimmungsrunden Einigung im Hinblick auf die Umsetzung der Grundsätze Tübinger Quartiersentwicklungen (z.B. kleinteilige Grundstücksparzellierung, Freigabe von Baugruppengrundstücken) und die politischen Vorgaben zum Sozialen Wohnungsbau erzielt werden. Im Rahmen eines gemeinsamen Entwicklungsworkshops am 20.03.2013 haben sich die aurelis und DBSImm mit der Universitätsstadt Tübingen darauf verständigt, bei der Vermarktung der Baugrundstücke auf einen angemessenen Mix zu achten. Es wurde in diesem Zusammenhang grundsätzlich Einigung erzielt, 30% der Gesamt-BGF für Baugruppen und 15% für Sozialen Wohnungsbau vorzuhalten. Hierfür geeignete Baufelder wurden definiert, und ein gemeinsam erarbeitetes Parzellierungskonzept wurde als Basis für die weitere Abstimmung zugrundegelegt. Das obige Verhältnis wurde in den weiteren Abstimmungsrunden zugun-

ten des Sozialen Wohnungsbaus geändert, um diesem ein höheres Gewicht im Projekt Güterbahnhof zu geben (25% der Gesamt-BGF für Baugruppen und 20% für Sozialen Wohnungsbau).

Darüber hinaus konnten auf Initiative der Stadt die Erweiterungswünsche der angrenzenden Tübinger Firmen Kemmler und Möck berücksichtigt werden. Mit der geplanten Umverlegung der Eisenbahnstraße im östlichen Bereich des Plangebiets entstehen für die Firmen attraktive zusammenhängende Gewerbeflächen.

Die Entbehrlichkeit der Bahnflächen wurde bereits bahnintern bescheinigt und damit festgestellt, dass diese dauerhaft für den öffentlichen Bahnbetrieb nicht mehr benötigt werden. Nach erfolgtem Neubau einer Ladestraße im Osten des Plangebiets wurde auf Antrag von aurelis/DB Anfang 2014 das Entwidmungsverfahren für die aurelis- und die DB-Fläche beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingeleitet. Die Freistellung der beiden Flächen ist im Juli 2014 per Bescheid des EBA erfolgt, mit der Folge, dass die Bahnflächen dem Fachplanungsvorbehalt entzogen und in die kommunale Planungshoheit überführt sind.

Aus formalrechtlichen Gründen ist bei diesem komplexen Planungsverfahren eine umfassende Begründung erforderlich, in der die verschiedenen Aspekte der Planung noch einmal ausführlich dargestellt sind. Hierbei sind zu den oben genannten städtebaulichen Punkten insbesondere noch folgende Punkte relevant:

- *Einzelhandel:*

Die Zulässigkeit von Einzelhandel ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Innenstadt klar reglementiert. Auf der Basis der gutachterlichen Untersuchung „Stellungnahme zu Entwicklungspotenzialen im Bereich Einzelhandel für den Standort Güterbahnhofsareal in Tübingen“ wurde ein Zonierungskonzept entwickelt und planungsrechtlich im Bebauungsplan umgesetzt, welches die Verteilung der zentrenrelevanten und nichtzentrenrelevanten Sortimente entlang der Eisenbahnstraße regelt. Grundsätzlich soll vornehmlich Einzelhandel mit nichtzentrenrelevanten Sortimenten realisiert werden, um die vorhandene Einzelhandelsstruktur im Umfeld und in der Altstadt nicht negativ zu beeinträchtigen.
(detaillierte Ausführungen hierzu siehe Begründung ab S. 10 ff.)

- *Verschattung:*

Für das Plangebiet wurde eine Verschattungsstudie zur Beurteilung der ausreichenden Belichtung und Besonnung erstellt, welche die Verschattungs- und Besonnungsverhältnisse abgebildet und bewertet hat. Im Ergebnis ist festzustellen, dass für den weit überwiegenden Teil aller Fassaden des Plangebiets die Anforderungen nach Umsetzung der Planung erfüllt werden. In den wenigen typischerweise kritischen Bereichen (z.B. einzelner Erdgeschoss-Ecklagen) wurde durch planungsrechtliche Festsetzungen sichergestellt, dass gesunde Wohnverhältnisse überall gegeben sind. Darüber hinaus empfehlen sich hier optimierte Gebäudegrundrisse (z.B. in Form von Maisonettelösungen). Verschattungsauswirkungen der Planung auf bestehende Wohnbebauung im Umfeld bestehen nicht.
(detaillierte Ausführungen hierzu siehe Begründung ab S. 30 ff.)

- *Immissionsschutz:*

Bezüglich der Lärmsituation wurde im Schallgutachten aufgezeigt, dass die auf das Plangebiet einwirkenden Beeinträchtigungen durch Verkehrs- und Gewerbelärm durch verschiedene Maßnahmen bewältigt werden können. So sorgen planungsrechtliche Festsetzungen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Als Beispiele können Grundrissorientierung, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen und bestimmte Schalldämm-Maße an Fenstern je nach Lärmpegelbereich entlang des öffentli-

chen Raums genannt werden. Die Innenhöfe sind aufgrund der spezifischen Bebauungsstruktur an sich schon weitgehend lärmgeschützt. Zur Steuerung der gewerblichen Nutzungen wird das Mittel der Geräuschkontingentierung eingesetzt und damit sichergestellt, dass die maßgeblichen Orientierungswerte in den benachbarten Wohn-, Misch- und Sondergebieten und im Mischgebiet des Plangebiets selbst eingehalten werden.

(detaillierte Ausführungen hierzu siehe Begründung ab S. 37 ff.)

2.3 Verträge

Im weiteren Verfahren wird zwischen der Universitätsstadt Tübingen und den Projektträgern aurelis/DB ein städtebaulicher Vertrag nach § 11 BauGB ausgearbeitet, der auch die Regelungen des Erschließungsvertrags beinhaltet.

U.a. werden folgende Themen Bestandteil des städtebaulichen Vertrags:

- Herstellung der Freiflächengestaltung im Geltungsbereich des Bebauungsplans Güterbahnhof (gemäß Leitdetails und freiräumlichen Vertiefungen)
- Herstellung und Pflege der internen und externen Ausgleichsmaßnahmen inklusive Zahlung eines Ablösebetrags für eine bereits hergestellte Maßnahme aus dem Ökokonto der Stadt
- Verpflichtung zur Eintragung von Geh- und Leitungsrechten gemäß Bebauungsplan
- Verpflichtung, die gemäß Vereinbarung vorgesehenen Baufelder für Sozialen Wohnungsbau zu reservieren (in der Größenordnung von mind. 20% der Gesamt-BGF im Mischgebiet)
- Verpflichtung, die gemäß Vereinbarung vorgesehenen Baufelder für Baugruppen zu reservieren (in der Größenordnung von mind. 25% der Gesamt-BGF im Mischgebiet)
- Verpflichtung zur Parzellierung und zur Eintragung von Baulasten und Dienstbarkeiten entsprechend Realisierungskonzept zur Vermarktung von Grundstücken an private Baugemeinschaften
- Verpflichtung der künftigen Bauträger zur Entwicklung separater Häuser mit unterschiedlichen Architekten im Mischgebiet, zur Sicherstellung möglichst kleinteiliger architektonischer Vielfalt und zur Einbeziehung der privaten Baugruppen
- Verkauf von Stellplatzparzellen an die Stadt zur Unterbringung von Carsharing-Stellplätzen und an private Baugruppen zum Stellplatznachweis nach LBO
- Verpflichtung zur Einhaltung des Energiestandards KfW-Effizienzhaus 70
- Baukostenzuschuss für die Herstellung von Infrastrukturmaßnahmen in Höhe von 1,2 Mio. Euro (Kita, Vorbereitung Rampe Unterführung)
- Herstellung und Kostentragung der äußeren Erschließung (Eisenbahnstraße: Vollausbau von der Reutlinger Straße bis zur Hügelstraße, Belagererneuerung von der Hügelstraße bis zur Depotstraße / Verlegung der Eisenbahnstraße im östlichen Bereich / Linksabbiegespur Reutlinger Straße-Eisenbahnstraße)
- Herstellung und Kostentragung der inneren Erschließung des Güterbahnhofareals (Straßen, Plätze, Stützmauer an Westspitze / Verlegung eines Teilstücks Abwasserkanal)
- Übernahme eines Großteils der Kanalschließungskosten im Plangebiet
- Sonderregelungen für die Bebauung der Westspitze des Güterbahofsareals im Hinblick auf die Gestaltqualität und Vereinbarung zum Umgang mit der Güterhalle

Neben den vertraglichen Regelungen werden darüber hinaus planungsrechtliche Festsetzungen getroffen, um die gewünschte Nutzungsmischung in den Gebäuden entlang der Eisenbahnstraße zu gewährleisten. Außerdem wird in einem Kaufvertrag zwischen der Universitätsstadt Tübingen und den Firmen Kemmler und Möck der Verkauf der alten Eisenbahntrasse im Osten des Plangebiets geregelt. Schließlich wird nach erfolgter Entwidmung der Bahnflächen ein Übertragungsvertrag zwischen der Universitätsstadt Tübingen und aurelis/DB geschlossen, um den Gebäudekomplex der Güterhalle mitsamt

Grundstück ins Eigentum der Stadt zu überführen.

2.4 Vermarktung

Aus Gründen der einfacheren Abwicklung der Vermarktung der Grundstücke im Bebauungsplangebiet wird die DBSImm nach aktuellem Stand aller Voraussicht nach ihren Grundstücksanteil am Projekt Güterbahnhof an die aurelis vorab verkaufen. Vor diesem Hintergrund besteht für die Stadtverwaltung im laufenden Bebauungsplanverfahren theoretisch nun die Möglichkeit, über den Erlass einer Vorkaufsrechtssatzung nach § 25 BauGB sich ein Vorkaufsrecht zu dem Grundstücksanteil der DBSImm zu sichern.

Aus Sicht der Verwaltung sprechen allerdings folgende Gründe eindeutig dagegen:

Für die Ausübung eines Vorkaufsrechts ist es neben dem Vorhandensein einer entsprechenden Vorkaufsrechtssatzung erforderlich, dass nur auf diese Weise eine geordnete städtebauliche Entwicklung möglich wird. Wenn der Käufer aufzeigen kann, dass er auch selbständig in der Lage ist, binnen angemessener Zeit das städtebauliche Ziel zu realisieren, kann er nach § 27 BauGB die Ausübung des Vorkaufsrechts durch die Gemeinde abwenden. Da die Stadtverwaltung jedoch seit vielen Jahren zu diesem Zweck mit den Eigentümern aurelis/DB verhandelt hat und bereits zu einem frühen Zeitpunkt im Verfahren sogar eine gemeinsame Kooperationsvereinbarung abgeschlossen wurde, in der sich die beiden Projektträger (und damit auch der Käufer) dezidiert im Einvernehmen mit der Universitätsstadt Tübingen auf eine gewünschte städtebauliche Entwicklung verständigt haben, ist die Ausübung des Vorkaufsrechts im vorliegenden Fall ausgeschlossen. Außerdem wurde in zahlreichen konstruktiven Abstimmungsrunden Einigung im Hinblick auf die Umsetzung der Grundsätze Tübinger Quartiersentwicklung (z.B. kleinteilige Grundstücksparzellierung, Freigabe von Baugruppungsgrundstücken) und die politischen Vorgaben zum Sozialen Wohnungsbau erzielt, die im Städtebaulichen Vertrag fixiert werden. Vor diesem Hintergrund ist eine schlüssige Begründung für den Erlass einer Vorkaufsrechtssatzung und eine anschließende Ausübung, die vor Gericht standhält, nicht gegeben. Unabhängig von der rechtlichen Problematik, die aus Sicht der Verwaltung aus den obigen Gründen nicht gelöst werden kann, müsste die Universitätsstadt Tübingen dann in einem äußerst komplizierten Verfahren ein gemeinsames Projekt mit der aurelis realisieren und sämtliche Verpflichtungen und Leistungen aus dem Städtebaulichen Vertrag inhaltlich, kostenmäßig und durchführungstechnisch untereinander aufteilen, was ebenfalls nicht erstrebenswert ist.

In diesem Zusammenhang soll auch noch einmal auf die wiederholt erwähnte, angebliche frühere Möglichkeit der Ausübung eines Vorkaufsrechts mit Bezug auf das Reutlinger Verfahren eingegangen werden. Das Verfahren in Reutlingen ist mit Tübingen grundsätzlich nicht vergleichbar. In Tübingen ist in den letzten Jahren kein Verkaufsfall vorgekommen. Das wäre aber Voraussetzung dafür gewesen, dass ein Vorkaufsrecht ausgeübt werden kann. Bei der Stadt Reutlingen wurde das Thema verhandelt im Zusammenhang mit dem Verkauf der Flächen von der DB AG an die aurelis im Jahr 2003. Die Stadt Reutlingen hatte zum Zeitpunkt der damaligen Veräußerung für die Bereiche in Aufstellung befindliche Bebauungspläne, auf deren Grundlage sie eine Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 BauGB erlassen konnte. Unabhängig von dem Bestehen einer Vorkaufsrechtssatzung ist es aber grundsätzlich für einen Erwerber möglich, das Vorkaufsrecht abzuwenden, wenn er nachweisen kann, dass er das städtebauliche Ziel auch selbst umsetzen kann. Das war in Reutlingen nicht gegeben, da die Stadt als dezidiertes Planungsziel formuliert hatte, die Verknüpfung Schiene/Straße zu erhalten, während der Erwerber andere, deutlich höhere Verwertungsziele verfolgt hat. Hierdurch ergab sich die Tatbestandsvoraussetzung für die Ausübung des Vorkaufsrechts. Die Tatsache, dass für einen Güterbahnhof im Allgemeinen nur ein sehr geringer Marktwert besteht, erklärt auch den sehr geringen Bodenwert. In Tübingen war und ist die Situation vollkommen anders. Zum Zeitpunkt des damaligen Verkaufs an die aurelis war weder ein Aufstellungsbeschluss oder ähnliches gegeben, das den Erlass einer Vorkaufsrechtssatzung ermöglicht hätte. Seit sich die Stadt im Bebauungsplanverfahren befin-

det, ist bislang kein Verkauf von Flächen erfolgt. Darüber hinaus hat sich die Universitätsstadt Tübingen wie bereits beschrieben zu einem frühen Zeitpunkt über eine Kooperationsvereinbarung mit den Eigentümern auf die gewünschte Entwicklung der Fläche verständigt, sodass allein dadurch die Ausübung eines Vorkaufsrechts abwendbar gewesen wäre. Aufgrund der anderweitigen Planungsziele wäre zudem ein deutlich höherer Verkehrswert als in Reutlingen anzusetzen. Obwohl es zu dem Reutlinger Verfahren ein Gerichtsverfahren gab, kam es im Endeffekt auch dort nicht zu einem Eigentumswechsel über die Vorkaufsrechtsausübung. Vielmehr haben sich Stadt und Bahn nach dem Rückzug von aurelis unabhängig von dem ursprünglichen Verkaufsvorhaben über einen direkten Erwerb geeinigt.

Auf der Grundlage der unter Punkt 2.2 beschriebenen Ergebnisse aus dem Entwicklungsworkshop zwischen der Universitätsstadt Tübingen und den Projektträgern aurelis/DB vom 20.3.2013 haben im Nachgang gemeinsame Gespräche zur Frage der Beteiligung der WIT (Wirtschaftsförderungsgesellschaft Tübingen mbH) an der Vermarktung der Baugruppengrundstücke stattgefunden. Es wurde mittlerweile ein Vertrag zwischen den Projektträgern aurelis/DB und der WIT geschlossen, mit der Folge, dass die WIT aufgrund ihrer Erfahrung in Sachen Vermarktung an Baugruppen diesbezüglich eine Dienstleisterfunktion für aurelis/DB einnimmt. Zu diesem Zweck wird auch der Zeitplan der Vermarktung der einzelnen Blöcke im Zusammenspiel von Bauträgern und Baugruppen zwischen aurelis/DB und der WIT abgestimmt.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, dem Beschlussantrag zu folgen.

4. Lösungsvarianten

Die Verwaltung sieht grundsätzlich keine Alternative zur Aufstellung eines Bebauungsplans, da nur so eine geordnete städtebauliche Entwicklung möglich ist. Zu den Inhalten eines Bebauungsplans bestehen zahlreiche fachliche Lösungsvarianten.

5. Finanzielle Auswirkung

Die Projektträger aurelis/DB stellen auf eigene Kosten die komplette äußere und innere Erschließung des Projekts Güterbahnhof inklusive der Freianlagen her und übergeben die öffentlichen Flächen anschließend kosten- und lastenfrei an die Universitätsstadt Tübingen. Diese Kostenübernahmen durch aurelis/DB werden im Städtebaulichen Vertrag festgeschrieben.

In einem Kaufvertrag zwischen der Universitätsstadt Tübingen und den Firmen Kemmler und Möck wird der Verkauf der alten Eisenbahntrasse im Osten des Plangebiets geregelt. Hier sind jedoch nur geringe Einnahmen zu erwarten, da das Grundstück einen problematischen Zuschnitt besitzt und nicht an Dritte veräußert werden kann. Darüber hinaus sind erhebliche Kosten zum Rückbau der bestehenden Straße einschließlich der vorhandenen Leitungen erforderlich.

Die Universitätsstadt Tübingen und die Projektträger aurelis/DB haben sich darauf verständigt, dass das Grundstück Güterhalle mitsamt der historischen Bausubstanz in das Eigentum der Stadt übergeht, damit diese den Gebäudekomplex der Güterhalle sanieren und mit einem Nutzungsmix belegen kann.

Darüber hinaus werden sich die Projektträger aurelis/DB mit einem Baukostenzuschuss in Höhe von

1,2 Mio. Euro für die Herstellung von Infrastrukturfolgebmaßnahmen (wie z.B. den geplanten Kindergarten oder die Vorbereitung der Rampe Unterführung) im Plangebiet beteiligen.

6. Anlagen

Anlage 1_Entwurf des Bebauungsplans vom 05.09.2014

Anlage 2_Entwurf der Lärmkarte zum Bebauungsplan vom 05.09.2014

Anlage 3_Entwurf der Textlichen Festsetzungen vom 05.09.2014

Anlage 4_Entwurf der Begründung vom 05.09.2014

Anlage 5_Auswertung der Stellungnahmen vom 05.09.2014

Anlage 6_Umweltbericht vom 05.09.2014 (wird den Fraktionen im 12er-Verteiler zugeschickt)