
Begründung

zum Bebauungsplan „Güterbahnhof“



Tübingen
Universitätsstadt

1. Anlass / Problemstellung und Zielsetzung

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 zwei 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 Pfullingen 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. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel und Zweck des Bebauungsplanes ist die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung des ehemaligen Güterbahnhofsareals 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.

3. 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 Güterbahnhofsgebiet 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. Dienstleistungen, Einzelhandel und Wohnen mit Schwerpunkt

auf die Zielgruppen Senioren bzw. Studenten sind zum einen nach städtebaulichen Kriterien gegliedert und tragen zum anderen der besonderen lärmtechnischen 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 Wohnungsbaunternehmen 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 abfallende 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 Gebäudeflucht 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 Entwicklungspotenziale 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.

4. Erschließung

Das Plangebiet ist aufgrund seiner zentrumsnahen Lage sehr gut an das örtliche bzw. überörtliche Straßennetz angebunden. Von der Reutlinger Straße (B 28) aus wird ein neuer Linksabbieger in die Eisenbahnstraße eingerichtet, die anderen von der Reutlinger Straße in die Eisenbahnstraße einmündenden Querstraßen sorgen für eine Verteilung der Verkehrsströme.

Die Haupteerschließung des Areals selbst ist von außen organisiert: Im Norden des Plangebiets verläuft parallel zur Bahn eine west-ost-gerichtete Erschließungsstraße, welche als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet werden soll und öffentliche bzw. private oberirdische Stellplätze aufnimmt. Außerdem sollen hier schwerpunktmäßig die Zufahrten zu den Tiefgaragen der einzelnen Blöcke organisiert werden. An der Schnittstelle zum Bestand im Süden des Plangebiets 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. Dies soll durch folgende Maßnahmen gewährleistet werden: Das Tempo soll auf 30 km/h beschränkt werden, beidseitige

Schutzstreifen für Radfahrer begrenzen die Fahrbahn. Die nord-süd-gerichteten Querstraßen innerhalb des Quartiers sind als verkehrsberuhigte Bereiche geplant. Der zentrale Quartiersplatz vor der ehemaligen Güterhalle soll als Fußgängerbereich gestaltet werden, um den Fahrverkehr in diesem Bereich zu minimieren und den Platz in seiner Funktion als hochwertiger Aufenthalts-, Spiel- und Kommunikationsort für die Bewohnerinnen und Bewohner zu stärken.

Im Osten des Plangebiets wird die Eisenbahnstraße auf Höhe der Depotstraße nach Norden verschwenkt, entlang der Gleise geführt und im Bereich der Reutlinger Wiesen wieder auf die ursprüngliche Trasse der Eisenbahnstraße zurückgeführt. Dies bietet städtebauliche und verkehrstechnische Vorteile: Der Boulevard Eisenbahnstraße bekommt durch die Umlenkung städtebaulich ein Ende. Die Verkehrsströme können so gelenkt werden, dass die westliche Eisenbahnstraße verkehrlich entlastet wird, was die Attraktivität des öffentlichen Raums erhöht. Darüber hinaus können so den Tübinger Firmen Kemmler und Möck zusammenhängende Gewerbeflächen angeboten werden.

Im Hinblick auf die ÖPNV-Versorgung kann das Plangebiet aufgrund seiner zentrumsnahen Lage sehr gut in das bestehende ÖPNV-Netz eingebunden werden. Dafür sorgen eine neue Bushaltestelle in der Nähe des zentralen Quartiersplatzes und die geplante Anbindung des Areals an die Regionalstadtbahn über eine neue Haltestelle nördlich des Gleisbettes auf Höhe der Brückenstraße. Die Haltestellen selbst werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Am Nord-Süd-Platz in Verlängerung der Hügelstraße ist eine neue Unterführung projektiert, die das Gleisbett unterquert, die Haltestelle Regionalstadtbahn einbindet und das Plangebiet im Norden mit den Bereichen Sidlerareal und Neckarufer bis zur Gartenstrasse verknüpft. Die Unterführung wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie planerisch konkretisiert und überschlägig statisch und kostenmäßig berechnet. Sie soll im Rahmen der übergeordneten Planungen zur Regionalstadtbahn und der projektierten neuen Haltestelle Güterbahnhof mit Fördermitteln von Bund und Land umgesetzt werden. Die diesbezüglichen Fördermöglichkeiten werden derzeit geprüft.

5. Planbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes hat eine Größe von ca. 10 ha und wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die bestehenden Bahngleise und das Flurstück 6321/3,
- im Osten durch die bahneigene Kleingartenanlage und das Flurstück 6321/3,
- im Süden durch die südlich an die bestehende Eisenbahnstraße angrenzenden Flurstücke, wobei im Südwesten ein Teilstück der Reutlinger Straße einbezogen ist, und
- im Westen durch die Reutlinger Straße im Übergang zur Blauen Brücke

Im Vergleich zum Aufstellungsbeschluss wurde das Plangebiet folgendermaßen angepasst:

- Im Norden und Nordosten wurde der Geltungsbereich so angepasst, dass keine künftig noch gewidmeten Bahnflächen im Geltungsbereich enthalten sind.
- Im Süden wurde der Geltungsbereich um den bestehenden Straßenkörper der Eisenbahnstraße erweitert. Er verläuft nun entlang der südlich an die bestehende Eisenbahnstraße angrenzenden Grundstücke. Dadurch wird zweierlei ermöglicht: einerseits die geplante Umgestaltung des öffentlichen Raums zu einem Boulevard und

andererseits die Umwandlung der durch die Verlegung der Eisenbahnstraße im Osten funktionslos gewordene Bestandsstraße zu Gewerbefläche und deren Einbeziehung in die Flächen GE 2 und GE 3.

- Im Südwesten wurde ein Teilstück der Reutlinger Straße einbezogen, um die bauliche Integration eines neuen Linksabbiegers von der Reutlinger Straße in die Eisenbahnstraße zu gewährleisten.

6. Vorbereitende Bauleitplanung

Im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Reutlingen – Tübingen vom 08.03.2013 wird das Bebauungsplangebiet als Bahnfläche dargestellt. Der Flächennutzungsplan wird nach § 8 Abs. 3 BauGB parallel zum Bebauungsplanverfahren geändert.

Die Entbehrlichkeit der Bahnflächen wurde DB-intern bescheinigt und damit festgestellt, dass diese dauerhaft für den öffentlichen Bahnverkehr nicht mehr benötigt werden. Nach erfolgtem Neubau einer Ladestraße im Osten des Plangebiets wurde auf Antrag der aurelis/DB Anfang 2014 das Entwidmungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt eingeleitet. Die Bahnflächen wurden schließlich im Juli 2014 per Bescheid des Eisenbahnbundesamtes freigestellt. Sie unterliegen damit nicht mehr dem Fachplanungsvorbehalt und sind in die kommunale Planungshoheit überführt.

7. Bestehende Rechtsverhältnisse

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Güterbahnhof“ werden folgende bestehende Bebauungspläne/Ortsbaupläne tangiert:

- Nr. 461 „Ehemaliges Heeresdepot / Reutlinger Straße“, rechtskräftig seit 29.09.2007
- Nr. 405 „Reutlinger Straße, Westlicher Teil“, rechtskräftig seit 23.07.1990
- Nr. 216 „Eisenbahnstraße, Teil 1“, rechtskräftig seit 02.05.1964
- Nr. 178 „Ortsbauplan Fürst-Reutlinger-Eberhard-Eugenstraße“, genehmigt am 14.12.1961
- Nr. 36 Fasz 1 „Stadtbauplan Östlich der Karlstraße“, genehmigt am 23.10.1911

Mit Rechtskraft des Bebauungsplanes „Güterbahnhof“ werden diese Bebauungspläne/Ortsbaupläne inklusive der enthaltenen örtlichen Bauvorschriften überlagert und im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Güterbahnhof“ für unanwendbar erklärt.

8. Planinhalt

8.1 Planungsrechtliche Festsetzungen

a) Art der baulichen Nutzung

Baugebietstypen und Plangebietsgliederung (Festsetzung Nr. 1)

Zur Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzungen für das Quartier und des städtebaulichen Konzepts wird das Plangebiet planungsrechtlich in unterschiedliche Abschnitte unterteilt (§ 1 Abs. 4 BauNVO): Die westliche Spitze wird im Bebauungsplan als Gewerbegebiet (GE 1), der mittlere Bereich als Mischgebiet (Mischgebiete MI 1 a/b bis MI 8 und integrierte Teilbereiche *MI Boulevard*

1a, MI Boulevard 1b und MI Boulevard 2) und der östliche Bereich als Gewerbegebiet (Gewerbegebiete GE 2 und GE 3) festgesetzt.

Die Gliederung des Mischgebietes MI in die Gebiete MI 1a/b bis MI 8 dient der städtebaulichen Gliederung des Gebietes und insbesondere der Umsetzung der dort unterschiedlich festgesetzten Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung.

Die Festsetzung der Teilbereiche *MI Boulevard 1a, MI Boulevard 1b und MI Boulevard 2* in den Mischgebieten MI 2, MI 4, MI 5, MI 6, MI 7 und MI 8 dient der planungsrechtlichen Umsetzung der dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Einzelhandelskonzeption: In diesen Teilbereichen sind unterschiedliche Zulässigkeitsregelungen zu Einzelhandelsbetrieben festgesetzt. Sofern für diese Teilbereiche nicht gesonderte Regelungen in den textlichen Festsetzungen ausdrücklich vorgesehen sind, gelten für sie die für das MI und für die jeweiligen Mischgebiete MI 2, MI 4, MI 5, MI 6, MI 7 und MI 8 geltenden Festsetzungen. Die Teilbereiche sind farblich in der Planzeichnung hervorgehoben.

Die Festsetzung der Teilbereiche *GE Teil 1* und *GE Teil 2* dient der planungsrechtlichen Umsetzung der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung, wonach für die festgesetzten Teilbereiche unterschiedlichen Emissionskontingente festgesetzt werden.

Zulässigkeitsregelungen für Nutzungen im Mischgebiet (Festsetzung Nr. 2)

Mischgebiete nach § 6 BauNVO dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Die vorliegenden Festsetzungen bilden einen Zulässigkeitsrahmen, der im Wesentlichen den Regelungen des § 6 BauNVO entspricht. Durch den Ausschluss bestimmter allgemein zulässiger Nutzungen (§ 1 Abs. 5, 6 BauNVO) wird der allgemeine Nutzungszweck des Mischgebiets, für das ein gleichwertiges Nebeneinander von Wohnen und nicht wesentlich störendem Gewerbe entscheidend ist, nicht in Frage gestellt. Im Mischgebiet MI sind folgende Nutzungen allgemein zulässig: Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Mit diesen Nutzungen soll ein gemischt genutztes Quartier entstehen, mit belebten öffentlichen Räumen, die als attraktive Begegnungs- und Aufenthaltsorte für eine aktive Stadtgemeinschaft wahrgenommen werden. Die Nutzungen sollen auf das Wohnen abgestimmt sein, dieses ergänzen und im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ aufwerten. Nutzungen, die nicht mit den städtebaulichen Zielvorstellungen der Stadt für das Güterbahnhofsareal vereinbar sind, werden im Mischgebiet ausgeschlossen. Darunter fallen Gartenbaubetriebe, Tankstellen, Vergnügungsstätten aller Art sowie Bordelle und bordellartige Betriebe.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen widersprechen aufgrund ihrer städtebaulichen Ausprägung, des damit einhergehenden Flächenverbrauchs und der Verkehrserzeugung dem Ziel, das Gebiet zu einem urbanen Stadtquartier zu entwickeln, das sich durch eine vielfältige Mischung unterschiedlicher Nutzungen und eine innenstadttypische Bebauungsdichte auszeichnet. Auch dem Ziel, städtebauliche Raumkanten auszubilden, würde eine Bebauung mit Tankstellen oder mit Gartenbaubetrieben widersprechen. Darüber hinaus gehen von Tankstellen regelmäßig erhebliche Beeinträchtigungen für die Umgebung aus, die bei den üblichen Öffnungszeiten auch in den späten Abendstunden stattfinden. Neben Lärmemissionen insbesondere durch den Ziel- und Quellverkehr und Reparatur- oder Autowascheinrichtungen kommt es zu olfaktorischen Auswirkungen

(Benzolgeruch, Abgase). Die Mischgebiete sollen daher nicht durch an dieser Stelle städtebaulich unverträgliche und immissionsträchtige Nutzungen belegt werden.

Ausgeschlossen werden weiterhin dem sogenannten „Rotlicht-Milieu“ zugeordnete Nutzungen sowie Vergnügungsstätten aller Art (wie z.B. Spielhallen etc.). Von diesen können negative städtebauliche Auswirkungen, insbesondere Trading-Down-Effekte, ausgehen. Es handelt sich bei diesem Effekt um eine Entwertung von Gebieten, die sich nicht ausschließlich auf monetäre Effekte beschränkt, sondern sich insbesondere in der allgemeinen Wahrnehmung und Wertschätzung eines Quartiers oder Stadtteils niederschlägt. Unterstützt wird die Wirkung einer sinkenden Wahrnehmung und Wertschätzung eines Quartiers häufig durch eine spezifische Beeinträchtigung des Stadt- und Straßenbildes durch diese Stätten, z. B. durch aus dem Rahmen fallende Werbeanlagen, geschlossene und nicht einsehbare Fassaden etc. Insgesamt entstehen dadurch ein abweisender Charakter und eine Beeinträchtigung des subjektiven Sicherheitsgefühls. Aufgrund dieser Auswirkungen kann es zur Abwanderung der Wohnbevölkerung im Umfeld, dem Ausbleiben von Kunden- und Besucherströmen in den benachbarten Betrieben oder der Schließung ansässiger Betriebe kommen, was schließlich zu einem weiteren Attraktivitätsverlust führt. Vergnügungsstätten sowie Bordelle und bordellartige Betriebe sollten daher grundsätzlich nicht in direkter Nähe zu Wohnnutzungen entstehen.

Einzelhandelskonzeption für das Mischgebiet im Plangebiet

Auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs sollen entlang des neu geschaffenen Boulevards Eisenbahnstraße zu dessen Belegung quartiersbezogene Einzelhandelsflächen in räumlicher Konzentration entstehen. Als qualitativer Maßstab können hierbei die Tübinger Quartiersentwicklungen im Lorettoareal oder im Französischen Viertel herangezogen werden.

Umsetzung eines Zonierungskonzeptes

Die Unterbringung von Einzelhandelsnutzungen entlang des Boulevards soll in Form einer Zonierung, bestehend aus dem Mischgebiet MI 1a sowie den Teilbereichen *MI Boulevard 1a*, *MI Boulevard 1b* und *MI Boulevard 2*, erfolgen. Dagegen soll in anderen Teilen des Plangebietes Einzelhandel ausgeschlossen (nördliche Teile der festgesetzten Mischgebiete) bzw. nur in eingeschränkter Form zugelassen werden (Gewerbegebiete GE 1, GE 2, GE 3).

Für den Einzelhandel sind verschiedene Zonen angedacht:

In der *ersten Zone* im Bereich der Westspitze des Plangebiets (Mischgebiet MI 1a) ist schwerpunktmäßig nahversorgungsrelevanter Einzelhandel vorgesehen; vorrangig und geeignet wäre in dem Bereich Reutlinger Straße / Ecke Eisenbahnstraße ein kleinflächiger Supermarkt mit knapp 800 m² Verkaufsfläche. Grundsätzlich denkbar in diesem Bereich sind auch Betriebe mit einem nicht-zentrenrelevanten Angebot. Der Standort hat städtebaulich-räumlich eine Scharnierfunktion in Richtung Innenstadt und bildet den Auftakt für den Boulevard Eisenbahnstraße. Es sollen in diesem Zusammenhang vor allem bestehende Flächenpotenziale für weitere Sortimente entlang dieses Boulevards erhalten bleiben und zur Belegung des großzügigen Fußgängerbereichs südlich der straßenbegleitenden Neubebauung beitragen.

In einer *zweiten Zone* (Teilbereiche *MI Boulevard 1a* und *MI Boulevard 1b*) soll in einer räumlichen Konzentration entlang des Boulevards Eisenbahnstraße bis zum künftigen Quartierszentrum an der

umgenutzten Güterhalle weiterer nahversorgungsrelevanter Einzelhandel sowie Einzelhandel mit zentrenrelevanten und nicht-zentrenrelevanten Sortimenten entstehen. Der westliche Bereich *MI Boulevard 1a* übernimmt dabei eine „Brückenfunktion“ zum Quartierszentrum an der Güterhalle (*MI Boulevard 1b*). Hier soll ein Besatz mit zentrenrelevanten Sortimenten angestrebt werden, um Führungsvorteile zum Nahversorger und zur Innenstadt aufbauen zu können. Es soll jedoch eine Beschränkung auf einzelne Sortimente erfolgen, um auch im Quartierszentrum eine möglichst hohe Sortimentsvielfalt anbieten zu können. In Ergänzung können jedoch auch nicht-zentrenrelevante Sortimente angeboten werden. Im Bereich *MI Boulevard 1b* am Quartierszentrum ist eine Konzentration von kleinteiligem zentrenrelevantem Einzelhandel mit einer möglichst hohen Sortimentsflexibilität zur Stärkung des Zentrum-Charakters vorgesehen. Weitere öffentlichkeitswirksame Nutzungen wie Gastronomie, Kindertagesstätte, Dienstleistungen, soziale und weitere öffentlichkeitswirksame Nutzungen sind geeignet, an dieser zentralen Stelle im Plangebiet einen belebten Platz entstehen zu lassen, der als neue Quartiersmitte fungiert. Entsprechend dieser Zielsetzung soll in einem Teilbereich der Güterhalle Einzelhandel entstehen und die Einzelhandelsnutzung entsprechend planungsrechtlich begrenzt werden. Damit soll einerseits gewährleistet werden, dass am Quartiersplatz in der Güterhalle attraktive Einzelhandelsflächen in einer besonderen Immobilie entstehen können, andererseits jedoch auch größere Teile der Güterhalle für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Weiterhin kann mit der räumlichen Beschränkung des Einzelhandels in der Güterhalle dem Umstand Rechnung getragen werden, dass für bestimmte Sortimente lediglich geringere Verkaufsflächenpotenziale ermittelt wurden, um eine Schädigung der Innenstadt zu verhindern.

Östlich des neuen Quartierszentrums an der Güterhalle soll in einer *dritten Zone* (Teilbereich *MI Boulevard 2*) aufgrund höherer Realisierungschancen der Schwerpunkt der Nutzungen bei Dienstleistungsbetrieben liegen, die durch Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten bzw. Werkverkauf ergänzt werden können. Hier soll ebenfalls ein kleinteiliger und abwechslungsreicher Besatz erreicht werden.

Für die flankierenden Gewerbegebiete GE 1 im Westen und GE 2 bzw. GE 3 im Osten sind weitere einzelhandelsspezifische Regelungen, insbesondere im Hinblick auf die Zulässigkeit von nicht-zentrenrelevantem Einzelhandel, vorgesehen.

Schaffung kleinteiliger Einzelhandelsstrukturen

Grundsätzlich zeichnet sich die Stadt Tübingen durch eine sehr kleinteilige Einzelhandelsstruktur in der Innenstadt aus. Dies zeigt sich auch im Vergleich der durchschnittlichen Verkaufsfläche pro Einzelhandelsbetrieb im Vergleich zu anderen Städten: Im zentralen Versorgungsbereich verfügt Tübingen über eine durchschnittliche Verkaufsfläche (VK) von 166 qm je Einzelhandelsbetrieb, Reutlingen hingegen über 259 qm VK pro Einzelhandelsbetrieb und Ulm über 246 qm VK pro Einzelhandelsbetrieb. Diese kleinteilige Struktur mit vergleichsweise geringen Verkaufsflächen pro Betrieb beschränkt sich nicht nur auf die Innenstadt, sondern wurde auch in den bekannten Innenentwicklungsgebieten wie dem Französischen Viertel oder dem Lorettoareal fortgesetzt. Hier bilden Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe mit einer Verkaufsflächengröße von durchschnittlich ca. 50 bis 150 qm in Erdgeschosslage bei Wohngebäuden eine typische Struktur, die in Städten ähnlicher Größenordnung nur noch rudimentär vorzufinden ist. Es handelt sich vor allem um inhabergeführte Betriebe, sowohl kleinere Lebensmittelbetriebe wie Bäckereien oder Bioläden als auch kleinere Ladeneinheiten mit zentrenrelevanten Sortimenten wie Bekleidungs- oder Bücherläden. Diese Einzelhandelsbetriebe werden durch Dienstleistungsbetriebe ergänzt.

Eine ähnliche Struktur wird auch auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs als sinnvoll erachtet und angestrebt. Daher ist die Zielsetzung, im Bebauungsplan die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung möglichst kleinteiliger Einzelhandelsstrukturen und somit insbesondere ein Angebot für inhabergeführte Betriebe zu schaffen.

Berücksichtigung von Verkaufsflächenpotenzialen

Bei der Definition zulässiger und unzulässiger Einzelhandelsnutzungen und deren Dimensionierung in den einzelnen Zonen sind verschiedene Vorgaben zu berücksichtigen, insbesondere dürfen durch einzelhandelsbezogene Regelungen im Bebauungsplan keine in der Nähe liegenden und funktionierenden Einzelhandelszentren (im vorliegenden Fall die Altstadt von Tübingen) geschädigt werden. Aufgrund der Nähe des Plangebietes zur Tübinger Altstadt wurde daher eine gutachterliche „Stellungnahme zu Entwicklungspotenzialen im Bereich Einzelhandel für den Standort Güterbahnhofsareal in Tübingen“ der imakomm Akademie GmbH (August 2014) erarbeitet, welche Aufschluss über Möglichkeiten und Grenzen zu Einzelhandelsregelungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gibt.

Wesentliche Grundlage für die Umsetzung des Zonierungskonzeptes (s.o.) im Bebauungsplan sind die in der Stellungnahme ermittelten Verkaufsflächenpotenziale für einzelne zentren- und nicht-zentrenrelevante Sortimente, die sich – unter Berücksichtigung des Beeinträchtigungsverbots der Altstadt Tübingens – aus der Abschätzung der grundsätzlichen Ansiedlungspotenziale sowie der Umverteilungsquoten zusammensetzen. Die einzelnen Arbeitsschritte zur Ermittlung des Verkaufsflächenpotenzials für einzelne Sortimente sind der fachgutachterlichen Stellungnahme zu entnehmen.

Es wird im Ergebnis (siehe hierzu auch untenstehende Abbildung) festgestellt, dass in den Sortimentsbereichen „Elektrowaren“, „Bücher / PBS (Papier, Büroorganisation Schreibwaren) / Spielwaren“ sowie „Bekleidung / Schuhe / Sport“ das höchste Verkaufsflächenpotential besteht (zwischen 1.900 – 2.300 qm). In den zentrenrelevanten Sortimentsbereichen „Gesundheit / Körperpflege“, „Blumen“ sowie „Foto“ bestehen hingegen kaum Ansiedlungspotenziale. Da von diesen Sortimenten eine Beeinträchtigung bestehender Angebote in der Innenstadt nicht ausgeschlossen werden kann, sollen diese Sortimente lediglich als Randsortiment im Plangebiet angeboten werden. Bei den ermittelten Verkaufsflächenpotenzialen für die einzelnen Sortimente handelt es sich um Maximalangaben, welche die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Einzelhandelskonzeption und die Festsetzungen im Bebauungsplan maßgeblich bestimmen. Bei Einhaltung dieser Flächenpotenziale kann davon ausgegangen werden, dass Standortlagen in der Innenstadt oder Standortlagen mit Nahversorgungsfunktion im Umfeld des geplanten, klein strukturierten Vorhabens nicht maßgeblich geschädigt werden. Dies wird durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.

Abbildung „Theoretisch verfügbare Flächenpotenziale nach grundversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten für den Standort Güterbahnhof in Tübingen“ (Quelle: imakomm Akademie, 2014):

Sortiment	Verkaufsflächenpotenzial in m ²
Nahrungs- und Genussmittel	1.400 – 1.500
Gesundheit / Körperpflege	Nur Randsortimente
Blumen	100
Bücher / PBS / Spielwaren	2.000
Bekleidung / Schuhe / Sportbekleidung	1.900 – 2.000
Elektrowaren Foto	2.300 nur als Randsortiment
Hausrat / Einrichtung	800 – 900
Sonstiger zentrenrelevanter Einzelhandel (Kleinteilige Baby- und Kinderartikel, Optik, Uhren / Schmuck, Sport- / Campingartikel (inkl. Fahrräder), Waffen, Angler-, Reit und Jagdbedarf)	800 - 900
GESAMT	9.300 – 9.700

Hinweis des Fachgutachters: Die dargestellten Verkaufsflächenpotenziale stellen keine Obergrenzen für einzelne großflächige Vorhaben dar. Diese sind im Einzelfall zu prüfen. Mit dargestellten Flächen ist lediglich gewährleistet, dass nicht davon auszugehen ist, dass Standortlagen in der Innenstadt oder Standortlagen mit Nahversorgungsfunktion im Umfeld des geplanten, klein strukturierten Vorhabens maßgeblich geschädigt werden. Die dargestellten Werte stellen ausdrücklich keine Verkaufsflächenobergrenzen im Sinne einer Sensitivitätsanalyse für einzelne Sortimente dar.

Ergänzend wird auf die fachgutachterliche Stellungnahme der imakomm Akademie GmbH, dort Kap. 1.1 und zur näheren Erläuterung Kap. 4, verwiesen.

Zulässigkeitsregelungen zum Einzelhandel im Mischgebiet

Im Abgleich der ermittelten Verkaufsflächenpotenziale mit der städtebaulichen Zielsetzung werden auf Grundlage der Ergebnisse der fachgutachterlichen Stellungnahme der imakomm Akademie GmbH unterschiedliche Festsetzungen für einzelne Teilbereiche des Mischgebiets getroffen.

Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen im Mischgebiet MI (Festsetzung Nr. 3)

Zugunsten einer räumlichen Konzentration von Einzelhandelsnutzungen entlang des vorgesehenen Boulevards im Mischgebiet MI 1a sowie den Teilbereichen *MI Boulevard 1a*, *MI Boulevard 1b* und *MI Boulevard 2* werden in Anwendung von § 1 Abs. 5 BauNVO Einzelhandelsbetriebe in den übrigen Mischgebieten ausgeschlossen. Dies entspricht der Einzelhandelskonzeption bzw. der vorgesehenen Zonierung der Einzelhandelsnutzungen und dient der Belebung des geplanten Boulevards Eisenbahnstraße (s.o.).

Geschossweise Gliederung des Gewerbegebiets GE 1, des Mischgebiets und von Teilbereichen (Festsetzungen Nr. 4, 5, 6 und 7)

Die der Belebung des Boulevards Eisenbahnstraße dienenden (öffentlichkeitswirksamen) Nutzungen entfalten effektiv ihre Wirkung bei direktem Zugang auf bodengleichem Niveau. Daher werden in Anwendung von § 1 Abs. 7 BauNVO für das Erdgeschoss – neben den ohnehin unzulässigen Nutzungen Gartenbaubetriebe, Tankstellen, Vergnügungstätten aller Art, Bordelle und bordellartige Betriebe (siehe oben: Textliche Festsetzung Nr. 2) – weitere weniger öffentlichkeitswirksame Nutzungsarten ausgeschlossen. Wohnungen im Erdgeschoss sind deshalb hier nicht zulässig. Dies betrifft das Mischgebiet MI 1a sowie die Teilbereiche *MI Boulevard 1a*, *MI Boulevard 1b* und *MI Boulevard 2*. Im Mischgebiet MI 8 sind aufgrund dessen nordöstlicher Randlage hingegen Wohnungen zulässig.

Außerdem sind im Gewerbegebiet GE 1 und im gesamten Mischgebiet (MI 1a/b bis MI 8) oberirdische Garagen im Erdgeschoss ausgeschlossen. Dadurch wird gewährleistet, dass keine unattraktiven, geschlossenen EG-Bereiche entstehen, die den öffentlichen Raum entwerten. Städtebaulich werden vielmehr belebte EG-Zonen erzeugt, die sich sowohl nach innen zu den Höfen als auch nach außen zum öffentlichen Raum hin öffnen. Folgende Ausnahmetatbestände können in diesem Zusammenhang zugelassen werden: Aufgrund der hohen Gebäudetiefen im Mischgebiet MI 1b können hier oberirdische Garagen im Erdgeschoss ausnahmsweise zugelassen werden, wenn diese um mindestens 10,00 m von den Außenfassaden zur Reutlinger Straße und östlichen Erschließungsstraße zurückversetzt sind. Im Gewerbegebiet GE 1 können oberirdische Garagen im Erdgeschoss ebenfalls ausnahmsweise zugelassen werden, wenn diese um mindestens 10,00 m von der Außenfassade der Reutlinger Straße zurückversetzt sind. Diese Ausnahmeregelungen bieten größere Flexibilität in der Nutzung der EG-Flächen in den genannten Bereichen. Das oben formulierte städtebauliche Ziel als solches bleibt mit dem zwingenden Versatz nach innen an den städtebaulich-räumlich sensiblen Abschnitten (West-, Süd- und Ostseite) erhalten.

Regelungen zum Einzelhandel im Mischgebiet MI 1a (Festsetzung Nr. 8)

Zur Steuerung von Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevanten Sortimenten für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs unter der Prämisse, dass von der Planung keine schädigenden Wirkungen auf die Innenstadt Tübingens oder sonstige Nahversorgungszentren ausgehen dürfen, ist zentrenrelevanter Einzelhandel lediglich für das Mischgebiet MI 1a sowie für die Teilbereiche *MI Boulevard 1a* und *MI Boulevard 1b* vorgesehen.

Im Mischgebiet MI 1a (an der Westspitze des Plangebiets) sind nur Einzelhandelsbetriebe mit den Kernsortimenten „Lebensmittel“, „Getränke“ und „Genussmittel, Tabakwaren“ mit weiteren maximal 10 % Verkaufsflächenanteil an zentrenrelevanten Randsortimenten zulässig. Entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung kann hier somit ein kleinflächiger Supermarkt entstehen, der der Nahversorgung im Quartier dient. Insgesamt wurde für die Sortimente „Lebensmittel“, „Getränke“ und „Genussmittel, Tabakwaren“ fachgutachterlich ein Verkaufsflächenpotenzial von 1.500 qm ermittelt, sodass bei Realisierung eines mit den genannten, üblichen Sortimenten bestückten Supermarktes ein Restpotenzial von ca. 700 qm Verkaufsfläche für die genannten Sortimente für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs verbleibt.

Zentrenrelevante Randsortimente sind bis zu maximal 10 % Verkaufsflächenanteil zulässig. Dies ergibt sich aus der betriebstypologischen Erforderlichkeit: So führen viele Einzelhandelsbetriebe mit den festgesetzten Sortimenten „Lebensmittel“, „Getränke“ und „Genussmittel, Tabakwaren“ weitere branchentypische, zentren- oder nahversorgungsrelevante Sortimente. Beispielsweise werden

Produkte aus den Bereichen „Körperpflege / Drogeriewaren, Parfümerie und Kosmetikartikel, Putz-, Wasch- und Reinigungsmittel“, „Blumen“ oder „Bekleidung, Lederwaren, Schuhe“ in Supermärkten allgemein angeboten. Durch die Beschränkung auf 10 % Randsortiment (bezogen auf die Verkaufsfläche), was bei der Errichtung eines Supermarktes mit einer maximalen Verkaufsfläche von 800 qm einer randsortimentsspezifischen Verkaufsfläche von 80 qm entsprechen würde, wird vermieden, dass zu große Flächenanteile für diese Sortimente entstehen. Die Beschränkung der Randsortimente auf 10% Verkaufsflächenanteil ergibt sich auch aus den Vorgaben des künftigen „Regionalplans Neckar-Alb 2013“ (vgl. dort Z (7) in Kap. 2.4.3.1) sowie aus dem „Zentren- und Märktekonzept“ der Stadt Tübingen.

Darüber hinaus sind im Mischgebiet MI 1a Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten unter der Einschränkung zulässig, dass der Anteil des angebotenen zentrenrelevanten Randsortiments maximal 10 % Verkaufsflächenanteil beträgt. Nicht-zentrenrelevante Sortimente wie „Möbel“, „Brennstoffe“ oder „großteilige Elektrowaren“ sind grundsätzlich zulässig, da mit ihnen keine negativen Auswirkungen auf das Zentrum Tübingens oder auf Nahversorgungszentren in der Umgebung verbunden sind. In diesem Zusammenhang wird – mit Blick auf die mit diesen Sortimenten in aller Regel verbundene Form der Großflächigkeit – ergänzend darauf hingewiesen, dass im Mischgebiet MI 1a großflächige Einzelhandelsbetriebe, von denen Wirkungen im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO ausgehen können, nicht zulässig bzw. im Übrigen aufgrund der Größe des Baugebietes nicht realisierbar sind.

Die maßgeblichen zentrenrelevanten und nicht-zentrenrelevanten Sortimente sind in der Tübinger Liste des Zentren- und Märktekonzepts enthalten.

Regelungen zum Einzelhandel in den Teilbereichen MI Boulevard 1a und MI Boulevard 1b (Festsetzungen Nr. 9 und 10)

Zur Vermeidung schädigender Auswirkungen durch ein zu großes Angebot zentrenrelevanter Sortimente (s.o.) wird darüber hinaus für die Teilbereiche *MI Boulevard 1a* und *MI Boulevard 1b* die Zulässigkeit zentrenrelevanten Einzelhandels geregelt:

Im Teilbereich *MI Boulevard 1a* konzentriert sich die Zulässigkeit schwerpunktmäßig auf die zentrenrelevanten Sortimente mit den aus fachgutachterlicher Sicht höchsten Verkaufsflächenpotenzialen: Hier sind deshalb Einzelhandelsbetriebe mit den Sortimenten „Bücher / Zeitschriften / Papier / Schreibwaren / Büroorganisation“, „Musikalienhandel“, „Spielwaren“ und „Bekleidung, Lederwaren, Schuhe“ sowie „Unterhaltungselektronik / Computer, kleinteilige Elektrowaren (bspw. Toaster, Rühr- und Mixgeräte)“ zulässig. Außerdem sind Einzelhandelsbetriebe mit den Sortimenten „Sport- / Campingartikel (inkl. Fahrräder)“ unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit (also kleiner als 800 qm Verkaufsfläche) zulässig, die laut Abbildung auf Seite 12 (aus der gutachterlichen „Stellungnahme zu Entwicklungspotenzialen im Bereich Einzelhandel für den Standort Güterbahnhofsareal in Tübingen“ der imakomm Akademie GmbH, August 2014) zum sonstigen zentrenrelevanten Einzelhandel gehören. Insgesamt steht im Teilbereich *MI Boulevard 1a* ein Potenzial von bis zu ca. 1.335 qm realisierbarer Verkaufsfläche zur Verfügung. Die Wahrscheinlichkeit, dass in diesem Bereich das fachgutachterlich ermittelte Verkaufsflächenpotenzial von 800-900 qm für sonstigen zentrenrelevanten Einzelhandel, insbesondere „Sport- / Campingartikel (inkl. Fahrräder)“, durch Mehrfachansiedlungen nebeneinander überschritten werden könnte, ist als äußerst gering einzustufen. Darüber hinaus stellen die in der Abbildung auf Seite 13 der Begründung dargestellten Werte laut Fachgutachter

keine Verkaufsflächenobergrenze im Sinne einer Sensitivitätsanalyse für einzelne Sortimente dar. Die Gefahr der Entstehung von Einzelhandelsagglomerationen kann aufgrund der vorgesehenen kleinteiligen Strukturen, die mit den Festsetzungen des Bebauungsplans planungsrechtlich gesichert sind, nicht konstatiert werden.

Im Teilbereich *MI Boulevard 1b* sind hingegen sämtliche Einzelhandelsbetriebe mit einem zentrenrelevanten Warensortiment zulässig. Hiervon ausgenommen sind jedoch Betriebe mit den Sortimenten „Körperpflege / Drogeriewaren, Parfümerie und Kosmetikartikel, Putz-, Wasch- und Reinigungsmittel“, „Apothekerwaren“, „medizinische und orthopädische Artikel“, „Foto / Optik“ sowie „Blumen“, da bei diesen Sortimenten eine Beeinträchtigung bestehender Angebote in der Innenstadt nicht ausgeschlossen werden kann. Es wird fachgutachterlich empfohlen, ein Ausreizen des Verkaufsflächenpotenzials zu vermeiden. Es wird außerdem festgestellt, dass die Stadt Tübingen insgesamt in diesem Sortimentsbereich bereits eine sehr hohe Zentralität besitzt und weitere Ansiedlungen daher nicht notwendig sind, da hier bereits eine gute Grundversorgung gegeben ist (vgl. Tabelle „Verkaufsflächenobergrenzen für das Quartier Güterbahnhof“ in Kap. 4 i.V.m. Anhang 6 der fachgutachterlichen Stellungnahme). Außerdem sind Einzelhandelsbetriebe mit den Sortimenten „Sport- / Campingartikel (inkl. Fahrräder)“ nicht zulässig, da diese im Teilbereich *MI Boulevard 1a* verortet werden sollen. Wegen der festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche in Form enger Baugrenzen kann im Teilbereich *MI Boulevard 1b* lediglich maximal eine Verkaufsfläche von bis zu 610 qm, aufgeteilt auf zwei Baufenster, realisiert werden. Damit wird weitgehend sichergestellt, dass die fachgutachterlich ermittelten Verkaufsflächenpotenziale, unter Berücksichtigung der Zulässigkeitsregelungen für das Mischgebiet MI 1a und den Teilbereich *MI Boulevard 1a*, nicht überschritten werden. Eine weitergehende Einschränkung auf die Zulässigkeit bestimmter Sortimente ist nicht erforderlich.

Analog zum Mischgebiet MI 1a sind in den Teilbereichen *MI Boulevard 1a* und *MI Boulevard 1b* Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten zulässig; es wird auf die diesbezügliche Begründung der Einzelhandelsfestsetzung im Mischgebiet MI 1a verwiesen (s.o.). Mit der differenzierten Festsetzungsregelung wird sichergestellt, dass die fachgutachterlich ermittelten Verkaufsflächenpotenziale ausgeschöpft werden können, ohne dass damit negative städtebauliche Auswirkungen auf die bestehende Zentrenstruktur Tübingens verbunden sind. Die räumliche Konzentration des zentrenrelevanten Einzelhandels an zentraler Stelle im Plangebiet kann damit hergestellt werden.

Regelungen zum Einzelhandel im Teilbereich *MI Boulevard 2* (Festsetzung Nr. 11)

Die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben in der sogenannten dritten Zone (s.o.) im Teilbereich *MI Boulevard 2* beschränkt sich zum einen auf Einzelhandelsbetriebe, deren Verkaufstätigkeit mit einem im Plangebiet angesiedelten Handwerks- oder Produktionsbetriebs im sachlichen und räumlichen Zusammenhang steht und eine Verkaufsfläche von höchstens 10% der Grundfläche des Betriebes aufweist (Werkverkauf). Damit werden Verkaufsstellen ortsansässiger Handwerksbetriebe ermöglicht (sogenanntes „Handwerkerprivileg“). Dabei muss die angebotene Ware/Sortiment aus eigener Herstellung oder Bearbeitung auf dem Betriebsgrundstück bzw. im Betriebsgebäude stammen oder im Zusammenhang mit hier hergestellten Waren oder angebotenen Handwerksleistungen stehen. Innerhalb dieses Werkverkaufs sind bspw. Handwerksbetriebe zur Schmuck- oder Taschenherstellung oder ähnliches denkbar. Damit besteht die Möglichkeit, im Plangebiet Handwerksbetriebe anzusiedeln, die ihre eigenen Waren in der Werkstatt verkaufen und die gleichfalls zur Belebung und Attraktivitätssteigerung des Quartiers beitragen.

Die Verkaufsfläche muss dabei untergeordnet zum eigentlichen Gewerbebetrieb, diesem räumlich zugeordnet sein und mit diesem in betrieblichem Zusammenhang stehen. Die in den Erdgeschosslagen maximal realisierbaren Grundflächen der Betriebe erlauben lediglich eine sehr geringe Verkaufsfläche. Es wird klarstellend darauf hingewiesen, dass die Verkaufsflächen des Einzelhandelsbetriebs mit einem Produktions- oder Handelsbetrieb verbunden sein müssen, um ausschließlich dort hergestellte oder weiter zu verarbeitende oder weiter verarbeitete Produkte zu veräußern. Da das Handwerkerprivileg auch zentrenrelevante Sortimente umfassen kann, ist für diese eine Verkaufsflächenobergrenze festzusetzen: Mit der Beschränkung auf 10 % Verkaufsfläche wird sichergestellt, dass die städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt Tübingen umgesetzt werden und keine zentrenschädlichen Auswirkungen entstehen können.

Im Teilbereich *MI Boulevard 2* sind zum anderen Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten und mit einem maximalen Anteil zentrenrelevanter Randsortimente von 10 % an der Verkaufsfläche zulässig. Es wird auf die diesbezügliche Begründung der Einzelhandelsfestsetzung im Mischgebiet MI 1a verwiesen (s.o.).

Zulässigkeitsregelungen für Nutzungen in den Gewerbegebieten (Festsetzung Nr. 12)

Gewerbegebiete nach § 8 BauNVO dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben. Für die einzelnen Gewerbegebiete GE 1, GE 2 und GE 3 werden unterschiedliche Zielsetzungen definiert und daher verschiedene Festsetzungen zu den zulässigen Nutzungsarten getroffen. Für alle Gewerbegebiete gilt jedoch der Ausschluss von Tankstellen, Vergnügungsstätten aller Art sowie Bordellen und bordellartigen Betrieben. Es wird hinsichtlich der Unzulässigkeit dieser Nutzungen auf die oben stehenden Ausführungen verwiesen, die aufgrund der räumlichen Nähe zur Mischnutzung auch für die Gewerbegebiete gelten.

Zulässigkeitsregelungen für Nutzungen im Gewerbegebiet GE 1 (Festsetzung Nr. 13)

Dem Gewerbegebiet GE 1 kommt aufgrund der exponierten Lage als baulicher Auftakt bzw. repräsentatives Entrée für das Plangebiet des Güterbahnhofs eine besondere Bedeutung zu. Der zur Blauen Brücke im Westen hin orientierte, baulich markante Komplex mit bis zu sieben Vollgeschossen bietet sich für hochwertige gewerbliche (Büro-) Nutzung an. Entsprechend sind lediglich Nutzungen zulässig, die an dieser Stelle städtebaulich verträglich sind. Diese sind Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Schank- und Speisewirtschaften, Anlagen für sportliche Zwecke, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke. Gemäß städtebaulichem Rahmenplan von ANP und GTL soll im Erdgeschoss eine öffentliche Nutzung in Form von Gastronomie und/oder Einzelhandel ihren Platz finden.

Das Gewerbegebiet GE 1 entspricht in seiner Festsetzungssystematik einem eingeschränkten Gewerbegebiet. Gewerbebetriebe, die das Wohnen wesentlich stören (produzierendes Gewerbe und ähnliche flächen- und lärmintensive Betriebe) sind unzulässig. Dies ergibt sich aus den unmittelbar angrenzenden Mischgebieten, in denen eine Wohnnutzung zulässig ist. Eine direkte Nachbarschaft von wesentlich störenden Gewerbebetrieben und Wohnnutzung ist nicht verträglich. Entsprechende Flächen stehen jedoch in größerem Umfang im östlichen Teil des Plangebiets in den dort festgesetzten Gewerbegebieten zur Verfügung.

Die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben beschränkt sich auf Betriebe mit einem nicht-zentrenrelevanten Sortimentsangebot. Die Einzelhandelskonzeption sieht eine räumliche Konzentration von Einzelhandelsbetrieben entlang des Boulevards vor. Daher sind sonstige

Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig. Ferner bestehen hier aufgrund der Topographie keine optimalen Standortanforderungen für typische Betriebe mit zentrenrelevantem Einzelhandel. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass großflächige Betriebstypen mit einem entsprechenden Sortimentsangebot („Kofferraumware“), von denen Wirkungen im Sinne von § 11 Abs. 3 ausgehen können, im GE 1 nicht zulässig sind.

Ebenfalls ausgeschlossen werden Betriebe des Beherbergungsgewerbes. Eine Hotel- oder Pensionsnutzung kann aufgrund der fehlenden Nahbereichsrandienung (Vorfahrt) und der komplizierten Verkehrsanbindung nicht konzeptionell sinnvoll eingebunden werden. Darüber hinaus könnte sich mit einer derartigen Nutzung ein mögliches, für das Quartier nicht zuträgliches hohes Verkehrsaufkommen verbinden.

Weiterhin unzulässig sind im GE 1 Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe (beispielsweise Betriebe für Gemeindebedarfs-, Verkehrs-, Versorgungs- und Entsorgungsaufgaben). Diese können aufgrund ihrer räumlichen Ausprägung nachteilig auf die Umgebung wirken und das Ortsbild negativ beeinträchtigen. Durch die exponierte Lage am Quartierseingang ergeben sich für das Gewerbegebiet GE 1 und die anschließenden Mischgebiete besonders hohe Ansprüche an eine qualitätvolle Gestaltung und hochwertige Nutzung. Die Reutlinger Straße soll in diesem Bereich räumlich gefasst werden, was beispielsweise durch Lagerplätze nicht der Fall wäre.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, werden für das GE 1 aufgrund der dort ermittelten hohen Lärmbelastung und des Fehlens ruhiger Innenbereiche ausgeschlossen.

Regelung zur Zulässigkeit einzelner Nutzungen im Gewerbegebiet GE 2 (Festsetzung Nr. 14)

Analog zum Gewerbegebiet GE 1 werden im GE 2 Einzelhandelsbetriebe – mit Ausnahme von Betrieben mit einem nicht-zentrenrelevanten Warensortiment – grundsätzlich als nicht zulässig festgesetzt. Es wird auf diesbezügliche Ausführungen zur Regelung im GE 1 verwiesen.

Ausgeschlossen werden im GE 2 auch Lagerplätze. Im Übergang zum westlich angrenzenden MI sind diese als visueller Endpunkt der Achse Eisenbahnstraße im Hinblick auf die prominente Lage und der Nachbarschaft zu den Wohnnutzungen an dieser Stelle städtebaulich nicht gewünscht. Auch sollen Raumkanten entlang der Straße im Zusammenspiel mit der gegenüberliegenden Bebauung im Mischgebiet gefasst werden. Dieses Ziel könnte mit Lagerplätzen auf der gegenüberliegenden Straßenseite nicht erreicht werden.

Regelung zur Zulässigkeit einzelner Nutzungen im Gewerbegebiet GE 3 (Festsetzung Nr. 15)

Analog zu den Gewerbegebieten GE 1 und GE 2 werden Einzelhandelsbetriebe grundsätzlich als nicht zulässig festgesetzt. Es wird auf diesbezügliche Ausführungen zur Regelung im GE 1 verwiesen.

Der Werkverkauf („Handwerkerprivileg“, s.o.) wird auch für das Gewerbegebiet GE 3 als zulässig festgesetzt, auch um den Erweiterungsabsichten eines südlich des Plangebiets gelegenen Gewerbebetriebs Rechnung zu tragen, jedoch mit anderen Sortimenten und in anderer Dimensionierung: Es ist eine Verkaufsfläche von maximal 30% der Grundfläche des Betriebes zulässig, und es muss sich um lediglich nicht-zentrenrelevante Sortimente handeln. Die Zulässigkeit

von maximal 30% der Grundfläche des Betriebes entspricht dem Tübinger Standard und wird in den übrigen Gebieten im Stadtgebiet gleichsam angewandt. Die Beschränkung auf 30 % soll die Nutzung der Fläche für „klassische“ gewerbliche Nutzung, bspw. produzierender Art, fördern. Dies ist zur Vermeidung städtebaulich unerwünschter bodenrechtlicher Spannungen, die zur Verdrängung städtebaulich erwünschter Nutzungen führt bzw. führen kann, gerechtfertigt. Eine Verdrängungswirkung tritt immer dann auf, wenn eine Konkurrenzsituation zwischen Betrieben mit typischerweise geringem Investitionsbedarf und vergleichsweise hoher Ertragsstärke sowie „normalen“ Gewerbebetrieben mit deutlich höherem Investitionsbedarf und geringerer Ertragsstärke besteht. Zudem erzeugt bereits eine Zulässigkeit ertragsstarker Nutzungen ein höheres Boden- und Mietpreisniveau, was i.d.R. ebenfalls zu einer Verdrängung von Gewerbebranchen mit schwächerer Finanzkraft führt (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 22.02.2011, Az. 3 S 445/09). Einzelhandelsnutzungen sind (von der Rechtsprechung bestätigt) vergleichsweise ertragsstarke Nutzungen und sollten daher bei einer angestrebten schwerpunktmäßigen Nutzung eines Gewerbegebietes für produzierendes Gewerbe und artverwandten Nutzungen ausgeschlossen oder begrenzt werden.

Planungsrechtlicher Abgleich der Einzelhandelskonzeption

Mit Einzelhandelsbetrieben können grundsätzlich nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung einhergehen, insbesondere bei nahversorgungs- oder zentrenrelevanten Sortimenten, wie sie im vorliegenden Fall festgesetzt werden.

Einzelhandelsagglomeration

Liegt ein Einzelhandelsvorhaben vor, welches die raumordnerisch definierte Grenze zur Großflächigkeit überschreitet (ab 800 qm Verkaufsfläche), ist auf Basis der Regelvermutung von § 11 Abs. 3 BauNVO zu prüfen, welche Auswirkungen auf die städtebauliche Ordnung und Entwicklung in der Standortgemeinde sowie in Umlandgemeinden durch das Vorhaben zu erwarten sind. Auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs sind Flächeneinheiten von jeweils unter 800 qm Verkaufsfläche geplant. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass es sich um mehrere Flächeneinheiten handelt, die in der Summe eine Fläche von ca. 800 qm überschreiten. Das Entstehen einer künftigen Einzelhandelsagglomeration, mit der im Sinne des § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO möglicherweise negative Auswirkungen auf die vorhandene Einzelhandelsstruktur in Tübingen zu befürchten wären, kann allerdings nicht konstatiert werden. Aufgrund der vorgesehenen kleinteiligen Strukturen, die mit den Festsetzungen des Bebauungsplans planungsrechtlich gesichert sind, liegen nämlich keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die allgemeinen Voraussetzungen für das Eintreten raumordnerischer oder städtebaulicher Auswirkungen erfüllt wären. Dies gilt gleichermaßen für die künftige Nutzung der ehemaligen Güterhalle.

Regionalplanung

In Bezug auf regionalplanerische Vorgaben gilt derzeit der rechtsgültige „Regionalplan Neckar-Alb 1993“. Die Fortschreibung des Regionalplans „Regionalplan Neckar-Alb 2013“ liegt als Satzungsbeschluss der Verbandsversammlung (26.11.2013) vor. Das Genehmigungsverfahren durch das Ministerium wird durchgeführt, und die Rechtskraft des fortgeschriebenen Regionalplans kann bis Ende 2014 erwartet werden. Die im fortgeschriebenen Regionalplan enthaltenen

Regelungen werden bereits in der Praxis angewandt. Im „Regionalplan Neckar-Alb 1993“ sind in Bezug auf das Thema Einzelhandel lediglich Aussagen zu großflächigem Einzelhandel enthalten. Grundsätzlich sind keine großflächigen Einzelhandelsflächen am Standort des ehemaligen Güterbahnhofsareals geplant. Eine mögliche Summenwirkung der Einzelvorhaben ist unbeachtlich, da Vorgaben im Sinne einer Agglomerationsregelung nicht aufgeführt sind und die Regelungen des Einzelhandelserlasses Baden-Württemberg aufgrund der fehlenden Funktionseinheit nicht zutreffend sind.

Der künftige „Regionalplan Neckar-Alb 2013“ enthält für den Standort Güterbahnhofsareal folgende Ziele und Grundsätze: Die Westspitze liegt in einem Bereich, der als zentralörtlicher Versorgungskern ausgewiesen ist. Zulässig sind an diesem Standort Einzelhandelsgroßprojekte mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten (Vorranggebiet). Das übrige Areal liegt in einem Ergänzungsstandort. Zulässig sind damit an diesem Standort Einzelhandelsgroßprojekte mit nicht-zentrenrelevanten Hauptsortimenten (Vorbehaltsgebiet) mit einer Beschränkung der zentrenrelevanten Randsortimente auf maximal 10% der Gesamtverkaufsfläche bzw. höchstens 350 qm. Aus den Zielen des Regionalplans 2013 ergeben sich keine Einschränkungen für die Einzelhandelskonzeption im Plangebiet.

Zentren- und Märktekonzept

Stadtinterne Vorgaben ergeben sich aus dem Zentren- und Märktekonzept. Im Jahr 1999 hat der Gemeinderat der Stadt Tübingen das „Zentren- und Märktekonzept“ zustimmend zur Kenntnis genommen. Einige Zielsetzungen wurden als „Handlungsrahmen für die Weiterentwicklung der Tübinger Zentrenstruktur und die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe“ beschlossen. Für den Standort des ehemaligen Güterbahnhofsareals bedeutet dies, dass Ansiedlungen bestehende Lücken im Tübinger Angebot schließen und innenstadtverträglich gestaltet werden sollen: Das Areal entlang der Reutlinger Straße dient als Standort für nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel und damit dem Ziel einer Ergänzung von Einzelhandel an bestehenden Standorten. Es soll eine Begrenzung der zentrenrelevanten Randsortimente auf maximal 10% Verkaufsflächenanteil Anwendung finden. Zu zentren- bzw. grundversorgungsrelevanten Sortimenten wird keine eindeutige Aussage getroffen. Ein Ausschluss kleinflächiger zentrenrelevanter Sortimente erscheint obsolet, da diese in der Planungspraxis (siehe Lorettoareal und Französisches Viertel mit ähnlichen Wohnquartieren) nicht durchgeführt wird. Zentraler Punkt ist für solche Ansiedlungen allerdings die nachzuweisende Innenstadtverträglichkeit.

Den Zielen im Zentren- und Märktekonzept von 1999 wird mit der Planung weitestgehend entsprochen, da Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten mit maximal 10 % Verkaufsflächenanteil an zentrenrelevanten Randsortimenten zulässig sind. Für die Festsetzung der kleinflächigen zentrenrelevanten Sortimente wird die Innenstadtverträglichkeit in der gutachterlichen Stellungnahme nachgewiesen. Derzeit findet eine Fortschreibung des Zentren- und Märktekonzeptes statt.

Verwendung der „Tübinger Liste“ (Entwurf) (Festsetzung Nr. 16)

Grundlage für die Festsetzungen mit einzelhandelsrelevantem Inhalt sind die Sortimente der sogenannten „Tübinger Liste“ (Entwurf).

Hierzu heißt es in der fachgutachterlichen Stellungnahme der imakomm Akademie GmbH in Kap. 2.3.3: „Die derzeit bestehende Entwurfsfassung der Tübinger Liste kann als kommunal angepasste Sortimentsliste, die basierend auf der Regionalen Sortimentsliste der Region Neckar-Alb unter Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten entwickelt wurde, als Bewertungsmaßstab zur Einstufung der Zentrenrelevanz verwendet werden. Zwar wurde die Tübinger Liste noch nicht durch den Gemeinderat beschlossen, allerdings widerspricht sie in ihren Grundzügen nicht der Regionalen Sortimentsliste, sodass davon ausgegangen werden kann, dass sie aufgrund einer fundierten Datenbasis auf lokaler Ebene entwickelt wurde und somit eine ausreichende Bewertung des vorhandenen Angebotsbestandes in Tübingen erfolgt ist. Da sich die Liste noch in einer Entwurfsfassung befindet, wurden die Einstufungen hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft – Ergebnis: Der Entwurf der ‚Tübinger Liste‘ stellt eine ortsspezifische Sortimentsliste dar. Sie ist somit die aktuellste vorhandene ortsspezifische Sortimentsliste. Die Tübinger Liste aus dem Jahr 1999 kann damit als nicht mehr zeitlich und inhaltlich auf aktuellem Stand bewertet werden (zudem ist auch zu beachten: Die Sortimentsliste aus dem Jahr 1999 wurde nicht im Rahmen eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen).“

Des Weiteren wird in der fachgutachterlichen Stellungnahme der imakomm Akademie GmbH darauf hingewiesen, dass davon ausgegangen wird, dass „der (...) derzeit noch in Erarbeitung befindliche Entwurf der Sortimentsliste für die Fortschreibung des Zentren- und Märktekonzeptes aus dem Jahr 2013 die örtlichen Gegebenheiten ausreichend berücksichtigt und die Anforderungen der Rechtsprechung an ortsspezifische Sortimentslisten, wonach jeweils die örtlichen Gegebenheiten (und somit der spezifischen Begründung für einen Standort) entscheidende Bedeutung für diese Einteilungen zukommen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 02.05.2005, 8 S 1848/04, Urteil vom 30.01.2006, 1 S 1259/05), ausreichend aufgegriffen werden. Da der Entwurf der Sortimentsliste noch nicht vom Gemeinderat der Stadt Tübingen beschlossen wurde und keine Rechtsverbindlichkeit besitzt, wurden die angeführten zentrenrelevanten Sortimente hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft, um zu gewährleisten, dass die Liste bereits in der derzeitigen Entwurfsfassung die ortsspezifische Angebotsstruktur ausreichend berücksichtigt. Die Plausibilität erscheint nach dieser Prüfung gegeben.“ (imakomm Akademie GmbH: „Stellungnahme zu Entwicklungspotenzialen im Bereich Einzelhandel für den Standort Güterbahnhofsareal in Tübingen“ , Kap. 1.2, Mai 2014).

Das Ergebnis der Plausibilitätsprüfung ist in der fachgutachterlichen Stellungnahme in Kapitel 2 2.3 ausführlich dargestellt. Ferner wird in Kap. 1.2 klargestellt: „Als Grundlage zur Einstufung der Zentrenrelevanz wird (...) der Entwurf der ‚Tübinger Liste‘ aus dem Jahr 2013 verwendet. Diese ist nur für den Bereich Güterbahnhofsareal anzuwenden, bis eine vom Gemeinderat beschlossene, ortsspezifische ‚Tübinger Liste‘ vorliegt.“

Geräuschkontingentierung für die Gewerbegebiete GE 2 und GE 3 (Festsetzung Nr. 17)

Zur Steuerung der gewerblichen Nutzungen in den Gewerbegebieten GE 2 und GE 3 wird das Mittel der Geräuschkontingentierung eingesetzt. Anhand der festgesetzten Emissionskontingente nach DIN 45 691 und den ermittelten Zusatzkontingenten in verschiedene Richtungssektoren hinein wird die Verträglichkeit der geplanten gewerblichen Bauflächen zu den Bestandsnutzungen und den geplanten Nutzungen innerhalb des Plangebietes sichergestellt. In der Konsequenz sind hier jeweils nur Vorhaben (Betriebe und Anlagen) zulässig, deren Geräusche die angegebenen Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691 weder tags (06-22 Uhr) noch nachts (22-06 Uhr) überschreiten. Die Festsetzung unterschiedlicher Emissionskontingente bedingt eine Differenzierung im Gewerbegebiet GE 3 (Teilbereiche *GE 3 Teil 1* und *GE 3 Teil 2*).

Durch die Einhaltung der Lärmwerte aus den Kontingenten (bestehend aus Grundkontingent und Zusatzkontingent innerhalb der Richtungssektoren), die in den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren nachgewiesen werden muss, wird sichergestellt, dass die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 in den benachbarten Wohn-, Misch- und Sondergebieten sowie in den geplanten Mischgebieten des Bebauungsplans „Güterbahnhof“ eingehalten werden. Dies gilt im Übrigen ausdrücklich auch für die in Hanglage befindlichen Wohngebiete auf der Nordseite des Neckars. Das bedeutet, dass die Wohngebiete des Österbergs durch die Neuplanungen im Güterbahnhofsareal lärmtechnisch nicht beeinträchtigt werden. Es gibt grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten, wie die Begrenzung durch die Kontingentierung und damit die Einhaltung des entsprechenden Anteils an den Orientierungswerten am betreffenden Immissionsort zu bewerkstelligen ist. Als Beispiele können eine geeignete Auswahl der Gewerbebetriebe, eine Minderung des abgestrahlten Lärms (Schallschutzmaßnahmen), Betriebszeitbeschränkungen oder Kombination/Tausch von Kontingenten genannt werden.

Für das Gewerbegebiet GE 1 und das gesamte Mischgebiet MI werden keine Kontingente festgesetzt, da hier lediglich Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, zulässig sind. Im Rahmen der Bauleitplanung wird mit den festgelegten Emissionskontingenten somit sichergestellt, dass die zukünftigen Gesamtmissionen aus Gewerbelärm in der Nachbarschaft die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht überschreiten.

b) Maß der baulichen Nutzung

Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung (Festsetzungen Nr. 1, 6 und 11)

Das Maß der baulichen Nutzung wird bestimmt durch:

- die Gebäudehöhe, maximal zulässig
- die Anzahl an Vollgeschossen, zwingend
- die Anzahl an Vollgeschossen, Mindest-/Höchstmaß
- die Anzahl an Vollgeschossen, Höchstmaß
- die Grundflächenzahl, maximal zulässig
- die Geschossflächenzahl, maximal zulässig
- die Baumassenzahl, maximal zulässig
- im MI 4 zusätzlich durch die maximal zulässige Trauf- bzw. Firsthöhe

Die Gebäudehöhen und Dichtekennwerte orientieren sich am überarbeiteten Rahmenplan der Büros ANP und GTL, der das Ergebnis der städtebaulichen Optimierungen des Siegerentwurfs aus dem Wettbewerb ist. Die Höhen werden der besonderen städtebaulichen Situation gerecht als Antwort auf die heterogene Umgebung mit ihrem Wechsel aus vereinzelt eher kleinteiliger und dann wieder großmaßstäblicher Bebauung. Die in der Planzeichnung eingetragenen Gebäudehöhen beziehen sich auf das Tübinger Höhensystem und werden als absolute Höhe in Metern angegeben (Tübinger Höhe = Höhe ü.NN – 11,5 cm).

Oberer Bezugspunkt für die maximal zulässige Gebäudehöhe ist bei Flachdachgebäuden die Oberkante der Attika. Sollte keine Attika vorgesehen werden, gilt analog zu § 5 Abs. 4 LBO als Gebäudehöhe das Maß vom Schnittpunkt der Wand mit der Geländeoberfläche bis zum Schnittpunkt der Wand mit der Dachhaut. Oberer Bezugspunkt für die maximal zulässige

Gebäudehöhe bei geneigten Dächern ist der First (FH). Oberer Bezugspunkt für die maximal zulässige Traufhöhe ist der Schnittpunkt der Außenwand mit der Dachhaut.

Die Festsetzung maximaler Gebäudehöhen dient der Begrenzung der Gebäudekubatur und gewährleistet, dass sich das neue Quartier des Güterbahnhofs stadtbildverträglich in das vorhandene bauliche Umfeld einfügt. Im Mischgebiet MI 4 befindet sich der identitätsstiftende Bestand aus Verwaltungsgebäude und ehemaliger Güterhalle, welcher weitgehend erhalten und ins städtische Eigentum übergehen soll. Die Festsetzungen der Traufhöhe im Bereich des Hallenkörpers bzw. der Firsthöhe beim Verwaltungsgebäude orientieren sich an der bestehenden Situation und sichern damit die denkmalgeschützte Kubatur. Der Städtebau insgesamt sieht eine differenzierte Höhengliederung innerhalb des Plangebietes vor, die sich nach Süden zur Bestandsbebauung entlang der Eisenbahnstraße hin abstaffelt. An drei markanten Stellen (an der westlichen Spitze des Plangebiets zur Blauen Brücke hin, am Quartiersplatz und am östlichen Ende der Eisenbahnstraße) sind dezente Gebäudehochpunkte geplant, die als Orientierungspunkte innerhalb des Quartiers fungieren und diese städtebaulich besonderen Orte baulich hervorheben. Bei den Gebäuderiegeln des MI entlang der nördlichen Grenze des Bebauungsplangebiets ist ein Staffelgeschoss oberhalb des 5. Geschosses zulässig, dessen Geschossfläche bis zu maximal 75% der darunterliegenden Geschossfläche betragen kann. Die städtebaulich gewünschte Gliederung und Ausdifferenzierung der Baukörper wird somit auch architektonisch und nutzungsspezifisch unterstützt, indem private Außenwohnbereiche in Form von Dachterrassen ermöglicht werden.

In einigen Bereichen des Plangebietes wird mit der Festsetzung von Baulinien – das nach der geltenden Landesbauordnung Baden-Württemberg erforderliche Mindestmaß der Tiefe von Abstandsflächen in Höhe von 0,4 H (§ 5 Abs. 7 LBO) unterschritten, wodurch es zu Überdeckungen von Abstandsflächen künftiger Gebäude kommen kann (Konflikt mit § 5 Abs. 3 LBO: „Überdeckungsverbot“). Des Weiteren reicht die jeweilige Abstandsfläche westlich und östlich des Mischgebiets MI 3 über die Mitte der dort festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsfläche hinaus (Konflikt mit § 5 Abs. 2 S. 2 LBO: „Lagegebot“). Diese Unterschreitung der abstandsrechtlichen Mindestanforderungen begründet sich in der städtebaulichen Zielsetzung, wonach auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs zukünftig Arbeiten und Wohnen in einem kompakten, gemischt genutzten Quartier im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ ermöglicht werden soll, und der damit verbundenen (bereits im Rahmenplan entworfenen) städtebaulichen Dichtekonfiguration, die in Teilbereichen ein Überschreiten der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO erfordert (s.u.). Die Unterschreitung der nachbarschutzrechtlichen Abstandsflächen nach § 5 Abs. 7 LBO ist zur Durchführung baugestalterischer Absichten erforderlich und wird durch eine örtliche Bauvorschrift gemäß § 74 Abs. 1 Nr. 7 LBO ermöglicht. Die Mindesttiefe der Abstandsfläche wird in diesem Zusammenhang auf 2,50 m festgesetzt. Es ist jedoch darauf zu achten, dass eine ausreichende Belichtung mit Tageslicht und Belüftung gewährleistet bleiben, Gründe des Brandschutzes nicht entgehen und nachbarliche Belange nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Zur Prüfung, ob eine ausreichende Belichtung mit Tageslicht in den Gebäuden im Quartier grundsätzlich möglich ist, wurde eine Verschattungsstudie vom Büro ANP - Architektur- und Planungsgesellschaft mbH aus Kassel angefertigt, in der die Verschattungs- bzw. Besonnungsverhältnisse aufgezeigt werden. Im Ergebnis wird festgestellt, dass für den weit überwiegenden Anteil aller Fassaden der künftigen Gebäude im Plangebiet die Anforderungen an eine ausreichende Besonnung nach Umsetzung der Planung erfüllt werden. Im Bereich von verschatteten Fassadenbereichen werden optimierte Gebäudegrundrisse empfohlen, z.B. in Form von durchgesteckten Wohnungsgrundrissen bzw. Maisonettewohnungen. Lediglich an einer Stelle

im Plangebiet (nämlich im nördlichen Baufeld des Mischgebietes MI 5) ist die Festsetzung einer Mindest-Sockelhöhe von 0,45 m erforderlich, um die Anforderungen an die Besonnungsdauer von Wohn- und Aufenthaltsräumen nach DIN 5034-1 im Erdgeschoss sicherzustellen. Auf diese Mindest-Sockelhöhe kann nur verzichtet werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, dass die obigen Anforderungen auf anderem Wege erfüllt werden. Es wird in diesem Zusammenhang schließlich auf die ausführlichen Erläuterungen zur festgesetzten Grundflächenzahl und zur Geschossflächenzahl (s.u.) verwiesen. Insgesamt kann konstatiert werden, dass eine ausreichende Belichtung mit Tageslicht auch bei geringeren Abstandsflächentiefen bei den künftigen Gebäuden vorhanden ist bzw. hergestellt werden kann.

Eine ausreichende Belüftung kann ebenfalls angenommen werden: Die Be- und Durchlüftung sowie die Abkühlung des Gebiets werden insbesondere durch die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen mit umfangreichen Baumpflanzungen sichergestellt. Des Weiteren sind Regelungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen Bestandteil des Bebauungsplans. Dadurch reduziert sich eine Aufheizung dieser Flächen durch Verdunstung bzw. durch verminderte Rückstrahlung.

Gründe des Brandschutzes können zwar im Einzelfall der Unterschreitung von Abstandsflächentiefen entgegenstehen, dies kann jedoch mit Blick auf die Aussageschärfe des Bebauungsplans nicht abschließend beurteilt werden. Es wird davon ausgegangen, dass in den Innenbereichen der künftigen Blockstrukturen geeignete und von öffentlichen Verkehrsflächen erreichbare Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr hergestellt werden können. Ebenso wird davon ausgegangen, dass der brandschutztechnisch erforderliche Gebäudeabstand gewahrt ist. Weitere Aspekte des Brandschutzes im Sinne von § 15 LBO sind dann Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens, bei dem u.a. Rettungswege und sonstige technische Vorkehrungen in Gebäuden zur Vorbeugung der Brandausbreitung geprüft werden und die Baugenehmigung ggf. mit entsprechenden brandschutztechnischen Auflagen erteilt wird.

Ebenfalls sind die nachbarlichen Belange, die nicht bereits im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt werden, Prüfgegenstand des Baugenehmigungsverfahrens, so zum Beispiel die Anforderungen an die Standsicherheit von Gebäuden (§ 13 LBO) oder der Schutz baulicher Anlagen (§ 14 LBO).

Ergänzend zu den Festsetzungen der Gebäudehöhen und Trauf- bzw. Firsthöhen wird auch die Anzahl an Vollgeschossen festgesetzt, um städtebaulich auch in der horizontalen Schichtung der Gebäude eine gewisse Homogenität zu erreichen. Dabei werden zum Schutz vor einwirkendem Verkehrslärm die Anzahl der Vollgeschosse zwingend, als Mindest- und Höchstmaß sowie als Maximalangabe unterschiedlich festgesetzt.

Zulässigkeit von Überschreitungen der festgesetzten Gebäudehöhen (Festsetzungen Nr. 2, 3, 4 und 5)

Die Gebäudehöhen in den Gewerbegebieten (GE 1 bis GE 3) dürfen mit Solaranlagen und betriebsbedingten Aufbauten (wie z. B. Aufzugsüberfahrten, Lüftungsanlagen) max. 2,50 m überschritten werden, sofern die Einrichtungen um mindestens 3,00 m von allen Außenwänden zurückversetzt sind. Die maximal zulässige Gebäudehöhe darf bei den Flachdachgebäuden in den Mischgebieten MI 1a/b bis MI 8 mit Solaranlagen und betriebsbedingten Aufbauten (wie z. B. Aufzugsüberfahrten, Lüftungsanlagen) max. 1,00 m überschritten werden, sofern die Einrichtungen

um mindestens 1,50 m von allen Außenwänden zurückversetzt sind. Innerhalb der im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans eingetragenen Fläche zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Mischgebiet MI 1a, die eine maximal zulässigen Gebäudehöhe von 329,0 m aufweist, ist auf dieser eine transparente Lärmschutzwand mit einer Mindesthöhe von 333,0 m zu errichten. Die tatsächliche Höhe der transparenten Lärmschutzwand im MI 1a ist auf die Höhe der westlich und östlich angrenzenden Nachbarbebauung auszurichten, wobei die geringere der beiden Höhen maßgeblich ist. Die transparente Lärmschutzwand ist mindestens 1,00 m von der südwestlichen Baulinie zurückzusetzen. Diese Regelungen tragen einerseits den technischen bzw. schallschutztechnischen Notwendigkeiten Rechnung (s.u.) und sorgen andererseits städtebaulich durch die spezifisch an die Höhe der Aufbauten gekoppelten Abstandsvorgaben von allen Außenwänden dafür, dass von den besagten Anlagen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Höhenentwicklung des Quartiers ausgehen und dass die Aufbauten vom öffentlichen Straßenraum aus nicht einsehbar sind.

Die im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans eingetragene Gebäudehöhe in den Baugebieten GE 1 und MI 1a/b bis MI 8 darf ausnahmsweise durch Absturzsicherungen bis zu einer maximalen Höhe von 1,10 m und Pergolen (mit oder ohne Überdachung) bis zu einer maximalen Höhe von 3,00 m überschritten werden, sofern dieses Gebäude an ein mindestens 3,00 m höheres Gebäude direkt angrenzt. Die privaten Außenwohnbereiche sind damit durch Absturzsicherungen geschützt und können über Pergolen individuell ausgestaltet werden, was die Aufenthaltsqualität erhöht. Die Höhenvorgabe der Pergolen stellt sicher, dass diese sich unterhalb der Attika in die städtebauliche Kubatur integrieren.

Festlegungen zur Lage der Erdgeschossfußbodenhöhe und zur Höhe des Erdgeschosses (Festsetzungen Nr. 7, 8, 9, 10 und 12)

Die Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH), definiert als Höhe des Fertigfußbodens, muss mindestens ebenengleich mit der angrenzenden Geländehöhe sein und darf maximal 0,90 m über der angrenzenden Geländehöhe liegen. Städtebaulich wird so sichergestellt, dass die EFH nicht unterhalb der angrenzenden Geländehöhe liegt und somit ein ebenengleicher Übergang von innen und außen gewährleistet ist. In Bereichen, in denen z.B. Wohnnutzungen im Erdgeschoss vorgesehen sind, die eine größere Privatheit zum öffentlichen Raum erfordern, kann mit der obigen Regelung ein Sockel bis zu 0,90 m entstehen, der vor unerwünschten Einblicken von außen schützt, ohne dass der Kontakt zum öffentlichen Raum verloren geht.

Folgende abweichende Regelungen gelten: Die Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH) muss in den Teilbereichen *MI Boulevard 1a*, *MI Boulevard 1b (mit Ausnahme des MI 4)* und *MI Boulevard 2* zum öffentlichen Raum hin zwingend ebenengleich mit der angrenzenden Geländehöhe sein. Dadurch wird gewährleistet, dass die in diesem Bereich vorgesehenen öffentlichkeitswirksamen Nutzungen behindertengerecht zugänglich sind und der städtebaulich gewünschte Übergang zwischen Innen und Außen hergestellt wird. Im gesamten Mischgebiet MI 4 darf die EFH bis zu 1,50 m über der angrenzenden Geländehöhe liegen, um der bestehenden Höhensituation des Bestandsgebäudes Rechnung zu tragen. Im nördlichen Baufeld des Mischgebiets MI 5 muss die EFH mindestens 0,45 m über der angrenzenden Geländehöhe liegen, um die Anforderungen an die Besonnungsdauer von Wohn- und Aufenthaltsräumen nach DIN 5034-1 im Erdgeschoss sicherzustellen. Auf diese Mindest-Sockelhöhe kann nur verzichtet werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wird, dass die Anforderungen der DIN 5034-1 auf anderem Wege erfüllt werden. In Teil 1 der DIN 5034 ist für Wohngebäude eine minimale

Besonnungsdauer der Fassaden am Stichtag 17. Januar von einer Stunde in der Fensterebene als Mindestmaß angegeben. Dieses Kriterium sollte für mindestens einen Wohnraum je Wohnung erfüllt sein. An Arbeitsräume werden diesbezüglich keine Anforderungen gestellt. Als Besonnungsdauer wird der Zeitraum abgegrenzt, in welchem die Sonnenstrahlen bei einer Sonnenhöhe von mindestens 6° in den Raum einfallen können. Dies ist in Tübingen am 17. Januar grundsätzlich im Zeitraum von 9:00 bis 16:00 Uhr gegeben. Als Nachweisort ist in der DIN 5034-1 die Fenstermitte in Brüstungshöhe von 1,00 m Höhe auf Fassadenebene definiert. Es wird auf die Verschattungsstudie des Büros ANP - Architektur- und Planungsgesellschaft mbH aus Kassel verwiesen.

Im Bereich des GE 1 entlang der westlichen Baulinie, im Bereich des MI 1b entlang der südwestlichen Baulinie und im Bereich des MI 1a entlang der südlichen Baulinie ist jeweils eine Zugangssituation herzustellen, die zwingend ebenengleich mit der angrenzenden Geländehöhe ist. Somit wird die ca. 120 m lange Fassadenfront des dort vorgesehenen Baukörpers trotz des vorhandenen Gefälles auf Straßenniveau gegliedert und eine abschnittsweise Adressbildung ermöglicht, die zur nachhaltigen Belebung des öffentlichen Raums beiträgt.

Für das Erdgeschoss der Teilbereiche *MI Boulevard 1a*, *MI Boulevard 1b (mit Ausnahme des MI 4)* und *MI Boulevard 2 (mit Ausnahme des MI 8)* wird eine lichte Erdgeschosshöhe von mindestens 3,50 m festgesetzt. Die städtebaulich gewünschte Nutzung der Erdgeschosse entlang des Boulevards Eisenbahnstraße mit öffentlichkeitswirksamen, gewerblich geprägten Einrichtungen wird höhentechisch durch die Mindestvorgabe gesichert und bindet so darüber hinaus die Erdgeschosszone als Ganzes entlang des Boulevards räumlich zu einer Einheit zusammen. Im MI 4 wird auf die Festsetzung der lichten Erdgeschosshöhe von 3,50 m verzichtet, da es sich um das Bestandsgebäude der Güterhalle handelt. Im MI 8 gilt die obige Regelung ebenfalls nicht, da der Bereich an der verlegten Eisenbahnstraße in Verlängerung der Depotstraße liegt und Wohnen im Erdgeschoss hier nicht ausgeschlossen ist.

Erläuterungen zur festgesetzten Grundflächenzahl und zur Geschossflächenzahl (siehe zeichnerischer Teil des Bebauungsplans i.V.m. Festsetzung Nr. 13)

Grundflächenzahl (GRZ)

Die Grundflächenzahl (GRZ) gibt an, wie viel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind. Die Grundflächenzahl soll die Versiegelung der Böden begrenzen und zugleich eine intensive Nutzung der Flächen in Verbindung mit einem hohen Freiflächenanteil ermöglichen. Im Mischgebieten MI 2 bis MI 8 des Bebauungsplans dürfen max. 60% der Grundstücksfläche und in den Gewerbegebieten GE 2 und GE 3 max. 80% der Grundstücksfläche überbaut werden. Dies gilt für die Hauptbaukörper. Im westlichen Teil des Plangebietes (GE 1 bzw. MI 1a und 1b) wird eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Damit wird die GRZ-Obergrenze nach § 17 BauNVO (für Gewerbegebiete 0,8 und für Mischgebiete 0,6) überschritten.

Darüber hinaus wird gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO unter Nr. 13 der planungsrechtlichen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung festgesetzt, dass die in den (weiteren) Mischgebieten MI 2 bis 8 (mit Ausnahme des MI 4) festgesetzte GRZ von 0,6 durch die Grundflächen von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche (Tiefgaragen sowie sonstige unterirdische Abstellräume, Technikräume, Fahrradabstellanlagen und sonstige Nebenräume) bis zu einer Grundflächenzahl von maximal 1,0 überschritten werden darf.

Geschossflächenzahl (GFZ)

Die Geschossflächenzahl (GFZ) gibt an, wie viel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind. Es werden GFZ-Werte von 1,2 bis 3,6 in den Mischgebieten festgesetzt.

Überschreitung der Obergrenzen nach § 17 Abs. 1 BauNVO

Es wird festgestellt, dass mit den Festsetzungen im Bebauungsplan die nach § 17 Abs. 1 BauNVO einzuhaltenden Obergrenzen für die GRZ und GFZ teilweise überschritten werden:

Im westlichen Teil des Plangebietes (GE 1 und MI 1a und 1b) wird eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Damit wird die GRZ-Obergrenze nach § 17 BauNVO (für Gewerbegebiete 0,8 und für Mischgebiete 0,6) überschritten. Auch die festgesetzte Überschreitungsregel nach § 19 Abs. 4 BauNVO für die Grundflächen von Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, wonach eine GRZ von 1,0 durch diese Anlagen zulässig ist, führt zu einer Überschreitung der Obergrenze. In den Mischgebieten MI 1a, MI 1b, MI 2, MI 3, MI 5, MI 6, MI 7 und MI 8 werden Geschossflächenzahlen (GFZ) festgesetzt, die über der zulässigen Obergrenze von 1,2 liegen. Im GE 1 wird eine deutlich über den Zulässigkeitsmaßstab nach § 17 Abs. 1 BauGB hinausgehende GFZ festgesetzt (4,3).

Dem Bebauungsplan und damit den Regelungen für die GRZ und GFZ liegt ein auf einem Wettbewerbsentwurf basierender städtebaulicher Rahmenplan zugrunde, der die Ausformung und Struktur der künftigen Entwicklung auf dem Gelände des Güterbahnhofs darstellt. Diesem Konzept wurde am 19.11.2012 vom Gemeinderat der Stadt Tübingen in öffentlicher Sitzung zugestimmt. Damit dient es als von der Gemeinde beschlossenes Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als Grundlage für den Bebauungsplan und ist in der Abwägung zu berücksichtigen. In diesem Konzept ist die Überschreitung der zulässigen GRZ und GFZ in der im Bebauungsplan detailliert festgesetzten Bebauungsstruktur bereits enthalten.

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und wenn nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Die festgesetzte zulässige Überschreitung der Obergrenzen folgt der Intention der Neuregelung des § 17 Abs. 2 BauNVO im Zuge der BauNVO-Novelle 2013, wonach die Voraussetzungen für Überschreitungen, nämlich das Vorliegen „besonderer städtebaulicher Gründe“, im Interesse der Innenentwicklung gelockert worden sind. Die Überschreitungsregelung trägt insgesamt dazu bei, dass in den in Betracht kommenden Fällen den Erfordernissen der Innenentwicklung und den unterschiedlichen städtebaulichen Situationen besser Rechnung getragen werden kann.

Städtebauliche Gründe für die Überschreitung der Obergrenzen nach § 17 Abs. 1 BauNVO

Ziel der Stadt Tübingen ist es, möglichst lange auf die Neuausweisung von Baugebieten auf der „Grünen Wiese“ zu verzichten und stattdessen konsequent Flächenpotentiale im innerstädtischen Raum für die künftige Stadtentwicklung zu nutzen. Dabei sollen insbesondere bereits erschlossene, besiedelte Bereiche genutzt werden. Diesem Ziel soll auch die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung des ehemaligen Güterbahnhofsareals gerecht werden:

Im Bereich des Güterbahnhofs soll zukünftig ein Nebeneinander von Arbeiten und Wohnen in einem gemischt genutzten Quartier im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ ermöglicht werden. Durch den Wohnungsanteil im Plangebiet kann der angespannte Wohnungsmarkt in Tübingen entlastet werden. Gemäß Wohnraumbericht 2012¹ steigt die Einwohnerzahl in Tübingen seit Jahren kontinuierlich an. Zwar gibt es eine hohe Bautätigkeit (insbesondere im Rahmen der Innenentwicklung), jedoch ist die Lage auf dem Wohnungsmarkt trotz großer Anstrengungen und Aktivitäten auf dem Bausektor angespannt. Die Nachfrage liegt deutlich über dem Angebot. Daher steigen auch die Grundstückspreise, und das Mietniveau wird als sehr hoch eingeschätzt. Die Wohnungsnachfrage in Tübingen soll gemäß dem Leitbild „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ weiterhin vorzugsweise auf einer bereits vormals genutzten Fläche im Siedlungsgefüge wie im vorliegenden Fall befriedigt werden. Damit wird den Vorgaben von § 1a Abs. 2 BauGB Rechnung getragen, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll und zur Verringerung von zusätzlicher Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen insbesondere Flächen durch Nachverdichtung und Innentwicklung wieder nutzbar gemacht sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß begrenzt werden sollen. Dieser Zielsetzung entspricht die Neuentwicklung des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs: Auf dem Gelände wird eine untergenutzte und bereits versiegelte Fläche einer neuen hochwertigen Nutzung zugeführt. Mit dieser Konversionsmaßnahme werden außerhalb der Stadt liegende Bereiche, die noch nicht in Anspruch genommen wurden bzw. nicht versiegelt sind, vor baulichen Eingriffen geschützt und weitere Bodenversiegelungen begrenzt.

Der Überbauungsgrad in den festgesetzten Mischgebieten sowie im Gewerbegebiet GE 1 entspricht dem einer hochverdichteten innerstädtischen Bebauung, die bereits an anderen Stellen in der Stadt Tübingen (beispielsweise im „Französischen Viertel“) realisiert worden ist. Eine den Obergrenzen des § 17 BauNVO entsprechende GFZ von 1,2 für Mischgebiete lässt lediglich eine weniger verdichtete Bebauung zu, die dem innerstädtischen Standort an dieser Stelle nicht gerecht würde. Durch ihre innenstadt- und bahnhofsnahe, gut erschlossene Lage eignet sich das Mischgebiet für eine dichtere Bebauung. Die vorgesehene Dichte schafft eine urbane Eigenart des Quartiers in einem heterogenen Umfeld, was der Stärkung des Gewerbeangebotes und der Wohnfunktion im innerstädtischen Bereich zugute kommt sowie der Attraktivitätssteigerung des gesamten Umfeldes dient. Eine intensive bauliche Nutzung in dieser Lage ist außerdem stadtgestalterisch überaus sinnvoll, um eine kompakte Siedlungsentwicklung zu unterstützen, die sich durch kurze Wege und einen geringen Flächenverbrauch auszeichnet. Diese höhere Quartiersdichte in unmittelbarer Nähe zum ÖPNV wie im vorliegenden Fall ist aus Gründen der Nachhaltigkeit angemessen. Sie dient nicht zuletzt u. a. auch dazu, das motorisierte Verkehrsaufkommen in der Stadt und in der Nachbarschaft zu senken. Mit der im Bebauungsplan vorgesehenen baulichen Dichte können schließlich eine Vielzahl von Wohnungen bereitgestellt werden, um der hohen Nachfrage an Wohnraum Rechnung zu tragen. Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass die hohe bauliche Dichte im Quartier Güterbahnhof nicht nur der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum sowie eines urbanen innerstädtischen Quartierscharakters dient, sondern dass darüber hinaus auch die Flächen-Neuinanspruchnahme im Außenbereich weitestgehend vermieden wird.

Westspitze: Bereiche MI 1a, MI 1b und GE 1

¹ Vgl. *Universitätsstadt Tübingen (Hrsg.) (2013): Wohnraumbericht 2012*

Die Baugebiete an der Westspitze (MI 1a, MI 1b) und das Gewerbegebiet GE 1 liegen an einer städtebaulich besonders prägnanten Stelle im Stadtgefüge, wobei die Topographie (stark ansteigendes Gelände nach Westen) und der Zuschnitt des Grundstücks (dreieckige, spitz zulaufende Form) die Bebauung erschwert. Die heterogene, vom Verkehr geprägte Umgebung verlangt städtebaulich nach einem kompakten Baukörper mit einer gewissen Höhe, der geeignet ist, ein repräsentatives Entrée für das neue Stadtquartier zu bilden. An dieser Stelle soll ein Auftakt für das Areal geschaffen werden, der einen innerstädtischen urbanen Charakter mit entsprechender Dichte aufweist. Dafür wurde im städtebaulichen Rahmenplan von ANP und GTL ein baulich markanter Baukörper an der Westspitze mit bis zu sieben Vollgeschossen vorgesehen. Direkt angrenzend befindet sich mit der Reutlinger Straße eine sehr breite Haupterschließungsstraße, die durch den zusammenhängenden, in der Höhe gestaffelten Gebäudekomplex räumlich adäquat gefasst werden soll, um eine raumbildende Wirkung mit maßstäblichen Straßenraumproportionen zu erzeugen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass in diesem Bereich aufgrund des großen Gefälles der Reutlinger Straße von West nach Ost und der Tallage der Westspitze des Plangebietes ein niedrigeres Gebäude hinter bzw. unter der Brücke kaum wahrnehmbar wäre. Somit würde also auf die städtebauliche Entrée-Situation baulich-räumlich nicht angemessen reagiert werden. Der städtebaulich gewünschte Mix aus verschiedenen Nutzungen und einem Wohnanteil an der Schnittstelle zwischen Altstadt und Güterbahnhof erfordert außerdem große zusammenhängende Erdgeschossflächen und gleichzeitig geschützte Innenhöfe für die lärmsensiblen Nutzungen in den Obergeschossen. Die vorgesehene städtebauliche Mäanderstruktur mit westlichem Kopfbau auf einem gemeinsamen Sockel mit umschließenden, begrünten Höfen auf der Ebene +1 wird den oben beschriebenen komplexen Anforderungen gerecht. Daher ist die Festsetzung einer GFZ von 4,3 im GE 1 und 3,4 bzw. 3,6 im MI 1a bzw. MI 1b aus städtebaulichen Gründen erforderlich.

Die festgesetzte GRZ von 1,0 in der Westspitze ergibt sich neben der Erforderlichkeit der Ausweisung einer großflächigen Tiefgarage auch aus der vorgesehenen Baustruktur auf dem dreieckigen, spitz zulaufenden Zuschnitt des Grundstücks: Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Bebauung sind auf dem Grundstück keine nicht überbaubaren Grundstücksflächen möglich.

Zentraler Bereich: Mischgebiete MI 2 bis MI 8

Im Kern des Plangebietes werden laut städtebaulichem Konzept vier- bis sechsgeschossige Baukörper um gemeinsame Innenhöfe gruppiert, die so großzügig sind, dass die sie umgebenden Baumassen in der vorgesehenen Geschossigkeit städtebaulich angemessen sind. Zudem verlangt die heterogene, teils großmaßstäbliche Bebauung des Umfeldes städtebaulich nach einer robusten Antwort. Entlang der Bahnlinie im Norden des Gebietes (MI 2, MI 3, MI 5, MI 6, MI 7, MI 8) sind Gebäuderiegel mit 5 Vollgeschossen plus zurückgesetzter Staffelgeschosse geplant. Diese Riegel bilden das bauliche Rückgrat des Gebietes nach Norden. Darüber hinaus kommt ihnen aufgrund der wirkungsvollen Abschirmung der dahinterliegenden Gebäude gegenüber der Bahnlinie im Hinblick auf Immissionen eine besondere Bedeutung zu. Hier sollen durch entsprechend hohe und geschlossene Gebäuderiegel Schall- oder sonstige Emissionen von den dahinterliegenden Gebäuden abgehalten werden (Stichwort: Lärmschutzbebauung). Dieser Funktion tragen auch die Festsetzungen zur maximalen Höhe der baulichen Anlagen Rechnung, die höher als in den übrigen Baufenstern sind. Durch die Südorientierung der Wohn- und Aufenthaltsbereiche können diese Gebäude gut die Funktion als Lärmschutzbebauung erfüllen, da die attraktiveren Gebäudefassaden auf der lärmabgewandten Seite und in optimaler Ausrichtung zur Sonne liegen. Die vorgesehenen

Höhen der Gebäude in den einzelnen Baublöcken sind baukörperspezifisch gestaffelt und ergeben in Verbindung mit der Anzahl der Vollgeschosse eine höhere bauliche Ausnutzung der Mischgebiete.

In den Mischgebieten MI 3 und MI 8 ist in diesem Zusammenhang aufgrund der Lage und des Zuschnitts der Baugebiete eine noch höhere GFZ erforderlich als in den übrigen Mischgebieten. Die städtebauliche Erforderlichkeit für die Festsetzung einer GFZ von 2,7 im Mischgebiet MI 3 nördlich der Güterhalle ist in erster Linie aus folgenden Gründen gegeben: Die Lage und Länge der erhaltenswerten Güterhalle sowie der nördlich angrenzenden Straße ergeben einen langen, schmalen Zuschnitt des Baugebiets. Um eine einheitliche Gebäudeflucht entlang der Bahnlinie zu erreichen, die sowohl gestalterisch als auch hinsichtlich der Schallabschirmung von der Bahnlinie in Richtung Kernbereich des Gebietes gewünscht ist, stellt sich die hohe bauliche Dichte in diesem Bereich ein. Die GFZ in Höhe von 2,7 im Mischgebiet MI 8 ist ebenfalls vornehmlich der Lage geschuldet: Der besondere Zuschnitt des Baugebiets kommt dadurch zustande, dass einerseits die einheitliche Gebäudeflucht entlang der Bahnlinie gehalten und andererseits die Flucht der östlich angrenzende Straße aufgenommen werden soll. So entsteht ein trichterförmiges Baugebiet mit einem geringen Anteil nicht überbaubarer Grundstücksfläche, welches mit einem Gebäude bebaut werden soll, das vorwiegend für die Aufnahme nichtstörender Gewerbebetriebe vorgesehen ist.

In Zusammenhang mit der Zulassung der höheren GFZ besteht in den Mischgebieten (mit Ausnahme von MI 4 aufgrund des Erhalts bestehender Gebäudesubstanz) auch die Erforderlichkeit, die Obergrenzen der GRZ nach § 17 BauNVO bis 1,0 zu überschreiten. Dies liegt in der Unterbringung des ruhenden Verkehrs begründet, der – in Anbetracht des Ziels, die Innenhöfe der Quartiere als attraktive private und gemeinschaftliche Freiflächen auszugestalten – in Tiefgaragen untergebracht wird. Dadurch kann der oberirdische Freibereich von Parkierung weitgehend freigehalten werden, was die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und der privaten Außenbereiche deutlich erhöht. Trotz der Überschreitung der Obergrenzen nach § 17 BauNVO können die Funktionen des Bodens weitgehend erhalten werden, weil eine intensive Begrünung der Tiefgaragen von 60 bis 100 cm Mindestgesamtaufbau vorgesehen wird. Weitere Anlagen wie z. B. offene oberirdische Stellplätze werden durch den Bebauungsplan in erster Linie im Norden entlang der Bahnlinie räumlich konzentriert und somit auf das notwendige Maß begrenzt.

Allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Obergrenzen können aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Hinsichtlich der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse kann auf die Begriffsbestimmung in § 136 Abs. 3 BauGB zurückgegriffen werden (BVerwG, Urt. vom 12. 12. 1990, – 4 C 40.87). Wesentlich sind insbesondere die Kriterien Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten, die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten, die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand sowie die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen (insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen).

Belichtung, Besonnung

Zur Beurteilung einer ausreichenden Belichtung und Besonnung für Wohnungen werden die Werte der DIN 5034-1 (2011-07) „Tageslicht in Innenräumen, Teil 1: Allgemeine Anforderungen“ herangezogen, die bei der Gebäudeplanung angewandt wird. Die Norm hat Empfehlungscharakter, die die Anforderungen über die Vorgaben der Landesbauordnung hinaus unverbindlich beschreibt und als Planungshilfe zu verstehen ist. Insbesondere wird für Wohngebäude eine minimale Besonnungsdauer der Fassaden am Stichtag 17. Januar von einer Stunde in der Fensterebene als Mindestmaß angegeben. Dieses Kriterium sollte für mindestens einen Wohnraum je Wohnung erfüllt sein. Darüber hinaus werden Vorgaben für die ausreichende Besonnung von Außenwohnbereichen (mindestens 4-stündige Besonnungsdauer zu den Stichtagen 21. März und 21. September) gegeben.

Für das Plangebiet wurde auf Grundlage dieser DIN-Norm und des städtebaulichen Rahmenplans eine Verschattungsstudie vom Büro ANP - Architektur- und Planungsgesellschaft mbH aus Kassel angefertigt, in der die Verschattungs- bzw. Besonnungsverhältnisse aufgezeigt werden. Dort heisst es: „Zusammenfassend ist festzustellen, dass für den weit überwiegenden Anteil aller Fassaden im untersuchten Plangebiet die Anforderungen der DIN 5034-1 nach Umsetzung der Planung erfüllt werden. Verschattungsauswirkungen der Planung auf bestehende Wohnbebauung im Umfeld bestehen nicht. Wie anhand der Visualisierung dargestellt, werden zum relevanten Stichtag 17. Januar in einzelnen Bereichen die Mindestanforderungen der DIN 5034-1 nicht erreicht. (...) Die Verschattungen befinden sich (...) im Wesentlichen in zwei Bereichen: Den Erdgeschoss-Ecklagen der nördlichen Baufelder und in den innenhoforientierten Seiten der östlichen und westlichen Baufelder in den Nutzungseinheiten MI a/b, 1-2 sowie 5-7. In MI 3 und MI 4 hingegen werden die Mindestanforderungen der DIN 5034-1 in sämtlichen Bereichen erfüllt. Aufgrund der differierenden Besonnungssituation, die sich teilweise auf mehrere Fassadenseiten erstrecken, sind für die oben genannten Bereiche optimierte Gebäudegrundrisse, z.B. in Form von durchgesteckten Wohnungsgrundrissen bzw. Maisonettelösungen empfehlenswert. Die Anforderungen an die Besonnung der Fassaden gemäß DIN 5034-1 gelten für mindestens einen Wohnraum je Wohnung, so dass somit die Kriterien in Abhängigkeit von der Grundrissorganisation für alle Wohnungen zu erfüllen sind“ (Verschattungsstudie S. 36).

In diesem Zusammenhang wurden die genannten, besonders verschatteten Bereiche (siehe hierzu die Darstellung der „Verschattungsbereiche“) im Hinblick auf die Realisierbarkeit von Wohnungsgrundrissen, die sowohl den Anforderungen der DIN 5034-1 als auch den im Bebauungsplan enthaltenen Festsetzungen zum Immissionsschutz entsprechen, unter folgenden Aspekten näher betrachtet: Zum einen ist gemäß DIN 5031-4 die Besonnung für mindestens einen Wohnraum („Aufenthaltsraum in einer Wohnung wie Wohnzimmer, Schlafzimmer, Arbeitszimmer, Kinderzimmer oder ein Aufenthaltsraum in einer Einrichtung, der Zwecken dient, die dem Wohnen vergleichbar sind“, Begriffsbestimmung aus der DIN 5034-1, siehe dort Kap. 3.2) dahingehend sicherzustellen, dass diese am 17. Januar mindestens 1 Stunde beträgt. Zum anderen ist gemäß den schallschutztechnischen Regelungen im Bebauungsplan bei Gebäudefassaden mit Beurteilungspegeln > 67 dB(A) am Tag oder Gebäudefassaden mit Beurteilungspegeln > 57 dB(A) in der Nacht bei Wohnungen durch Grundrissorientierung sicher zu stellen, dass mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume im Sinne der DIN 4109 („Wohnräume, einschließlich Wohndielen, Schlafräume (...), Unterrichtsräume (...), Büroräume (...), Praxisräume, Sitzungsräume und ähnliche Arbeitsräume“, Begriffsbestimmung aus der DIN 4109, siehe dort Kap. 4.1) auf der lärmberuhigten Seite angeordnet wird. Unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan enthaltenen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und zu den überbaubaren Grundstücksflächen (Baufenster) wurden bei künftig möglichen Gebäuden, deren Fassadenseiten von

Verschattungsbereichen betroffen wären, unterschiedliche Grundrissorganisationen überschlägig ermittelt, die den genannten Anforderungen entsprechen. Es kann festgestellt werden, dass die in der Verschattungsstudie genannten Lösungsansätze (durchgesteckte Wohnungen, Maisonettelösungen) grundsätzlich umsetzbar sind. Darüber hinaus können weitere Verbesserungen zur Besonnung von Wohnungen im Rahmen der Detailplanung für einzelne Gebäude erzielt werden, beispielsweise in Form von Gebäudeeinschnitten bzw. Gebäuderücksprüngen. Ferner kann mit einer eingehenden Lichtplanung für Wohnungen und der Einplanung großer Fensterflächen ebenfalls die allgemeine Belichtungssituation einer Wohnung optimiert werden. Es wird darauf hingewiesen, dass als Grundlage für die Bewertung der Besonnungssituation eine maximale Ausnutzung der bauplanungsrechtlichen Festsetzungen in der Verschattungsstudie angenommen wurde. Im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität privater Freiflächen gelten fassadenbezogen in analoger Weise die Ergebnisse der Fassadenuntersuchung: „Für die Innenhöfe MI 1-3 sowie 5-7 wird die Empfehlung der DIN 5034-1 einer mindestens vierstündigen Besonnungsdauer zu den Stichtagen 21. März und 21. September erreicht. Lediglich die Innenhöfe MI a/b und MI 4 erreichen die empfohlene Besonnungsdauer nicht“ (Verschattungsstudie, S. 36).

Im Ergebnis wird festgestellt, „dass sich mit der Umsetzung der Planung eine für innerstädtische Lagen typische Besonnungssituation für Fassaden und private Freibereiche ergibt. Für den weit überwiegenden Anteil aller Fassaden werden die Anforderungen der DIN 5034-1 erfüllt“ (Verschattungsstudie, S. 36). Im Hinblick auf die festgestellten Verschattungsbereiche wird darauf hingewiesen, dass ausschließlich die im Mischgebiet allgemein zulässige Wohnnutzung mit entsprechend hohen Schutzansprüchen Gegenstand der Untersuchung ist. Gleichwohl sind im Mischgebiet weitere „robustere“ Nutzungen zulässig, für die u.U. ein geringeres Schutzniveau heranzuziehen ist und die auch in verschatteten Bereichen grundsätzlich realisiert werden können (z.B. gewerbliche Nutzung, Büronutzung).

Verkehrsberuhigte Bereiche

Weitere Maßnahmen tragen zur Wohnqualität im Quartier bei: Es ist vorgesehen, dass die nord-süd-gerichteten Querstraßen innerhalb des Quartiers verkehrsberuhigt und der zentral gelegene Quartiersplatz autofrei ausgestaltet werden, wodurch Aufenthaltsqualitäten im unmittelbaren Wohnumfeld geschaffen werden.

Kleinklima, Belüftung

Die klimatischen Anforderungen, die für eine ausreichende Belüftung der Wohn- und Arbeitsstätten bestehen, werden im Plangebiet ebenfalls erfüllt. Die Be- und Durchlüftung sowie die Abkühlung des Gebiets werden insbesondere durch die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen mit umfangreichen Baumpflanzungen sichergestellt. Des Weiteren sind Regelungen zur Dachbegrünung und zur Begrünung von Tiefgaragen Bestandteil des Bebauungsplans. Dadurch reduziert sich eine Aufheizung dieser Flächen durch Verdunstung bzw. verminderte Rückstrahlung.

Weitere Maßnahmen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Bezüglich der Schallsituation, die bei einer Lärmbelastigung ebenfalls eine Beeinträchtigung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen bedeuten kann, wurde im Schallgutachten aufgezeigt, dass mögliche Beeinträchtigungen im Plangebiet durch Verkehrs- oder Gewerbelärm über

verschiedene Maßnahmen bewältigt werden können. Als Beispiele können die vorgesehene Bebauungsstruktur oder Festsetzungen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen genannt werden, wie bspw. Grundrissorientierung oder schallgedämmte Lüftungseinrichtungen und bestimmte Schalldämmmaße an Fenstern je nach Belastungshöhe und Lärmpegelbereich. Weitergehende Ausführungen zum Thema Lärm sind dem Kapitel „Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen“ zu entnehmen.

Ziel der städtebaulichen Konzeption des Rahmenplans ist es, innerhalb der Blockinnenbereiche gut erreichbare, nutzbare und attraktive Außen- und Freiraumbereiche zur privaten und gemeinschaftlichen Nutzung (bspw. mit Spielplätzen) für Bewohner und Beschäftigte als Ausgleich für die hohe bauliche Dichte zu entwickeln. Die Begrünung dieser Flächen wird durch die im Bebauungsplan enthaltenen Regelungen, u.a. zur Tiefgaragenbegrünung und zur Pflanzung von Kleinbäumen und Großsträuchern, sichergestellt. Die Schaffung attraktiver Innenbereiche trägt zu einer hohen Wohn- und Aufenthaltsqualität bei.

Darüber hinaus stehen mehrere öffentliche Flächen zum urbanen, wohnungsnahen Aufenthalt zur Verfügung, z.B. die Platzbereiche an der Blauen Brücke, an der Güterhalle, an der Unterführung sowie entlang des Boulevards. Diese sollen nach der Planung wichtige Orte mit hochwertiger Aufenthaltsqualität sein, die als Treffpunkte für Besucher und Bewohner des Quartiers dienen und sowohl von jungen als auch alten Menschen als Spiel- und Kommunikationsorte verstanden werden. Diese Bereiche wurden im Rahmen einer ausgearbeiteten Freiraumkonzeption entwurflich konkretisiert und mit Vorschlägen zur Begrünung mit Bäumen ergänzt, welche als Anpflanzungen im Bebauungsplan festgesetzt wurden. Damit soll eine Be- und Durchgrünung im gesamten Plangebiet gewährleistet sein. Schließlich beinhaltet die besagte Freiraumkonzeption auch Gestaltungsvorschläge zum öffentlichen Raum mit Materialien und Möblierung für ein qualitativ hochwertiges Erscheinungsbild, das dem Charakter des ehemaligen Güterbahnhofs gerecht wird.

Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt

Der Geltungsbereich ist bereits heute durch eine starke anthropogene Überprägung der Flächen mit Aufschüttungen und Altablagerungen gekennzeichnet. Die Bedeutung der Schutzgüter im Geltungsbereich für den Naturhaushalt wird mit sehr gering bis mittelwertig eingestuft. Im Gebiet Güterbahnhof wird durch die Konversion einer ehemaligen Bahnanlage mit bereits überwiegend baulicher Nutzung durch die Planung eines neuen Quartiers der Anteil an voll- und teilversiegelten Flächen insgesamt kaum verändert. Durch die Sanierung bestehender Altlasten/Bodenbelastungen wird jedoch eine Verbesserung gegenüber dem Status-quo erreicht.

Festsetzungen zu Bepflanzungen dienen ebenfalls der Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt. So sind im Osten entlang der verlegten Eisenbahnstraße Bereiche für Anpflanzflächen als Extensivwiese vorgesehen. Diese sowie die festgesetzten Baumpflanzungen können Schadstoffe filtern sowie eine abkühlende Wirkung in Bezug auf das Kleinklima entfalten. Durch die verbindliche Festsetzung einer Tiefgaragen- und Dachbegrünung reduziert sich außerdem eine Aufheizung dieser Flächen durch Verdunstung bzw. verminderte Rückstrahlung. Daneben dienen diese auch der Regenwasserrückhaltung bzw. gedrosselten Ableitung, so dass trotz des hohen Versiegelungsgrades Niederschlagswasserspitzen ausgeglichen werden können. Insgesamt ist so gewährleistet, dass nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

c) Bauweise

Im räumlichen Geltungsbereich wird entsprechend den Eintragungen im zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes die geschlossene Bauweise festgesetzt. Für die Staffelgeschosse oberhalb des 5. Geschosses gemäß Nr. 2 Abs. 11 der planungsrechtlichen Festsetzungen kann ausnahmsweise von der Einhaltung der geschlossenen Bauweise abgesehen werden, sofern die Regelungen unter Nr. 1 Abs. 5 und 6 der örtlichen Bauvorschriften eingehalten werden.

Im Bereich der Westspitze (Baugebiete GE 1, MI 1a und MI 1b) und in den Mischgebieten MI 2 bis MI 8 wird die geschlossene Bauweise festgesetzt, wonach die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand errichtet werden (§ 22 Abs. 3 BauNVO). An der Westspitze soll ein kompakter, geschlossener Gebäudekomplex entstehen, der geeignet ist, ein repräsentatives Entrée für das neue Stadtquartier zu bilden. Direkt angrenzend befindet sich mit der Reutlinger Straße eine sehr breite Haupterschließungsstraße, die durch einen geschlossenen Baukörper gefasst werden soll. Neben stadtgestalterischen Gesichtspunkten dient eine lückenlose Randbebauung auch der Bildung von lärmgeschützten Innenbereichen: Im Zusammenspiel von Gebäude(teilen) und transparenter Lärmschutzwand entstehen ruhige Innenbereiche, zu denen die schützenswerten Aufenthaltsräume orientiert werden. In den Mischgebieten MI 2 bis MI 8 sollen geschlossene Raumkanten zum öffentlichen Raum und den Innenhöfen entstehen, die nur durch die städtebaulich gewünschten Öffnungen unterbrochen werden. Dadurch werden aufgelockerte Blockrandbebauungen mit attraktiven lärmgeschützten Innenbereichen geschaffen, die den Straßenraum gliedern und durch ein differenziertes Fußwegenetz miteinander verbunden sind.

d) Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch die Festsetzung von Baugrenzen und Baulinien bestimmt. Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden. Ist eine Baulinie festgesetzt, so muss auf dieser Linie gebaut werden.

Die Baugrenzen definieren das Baufeld und werden auf der Grundlage des überarbeiteten Rahmenplans der Büros ANP und GTL festgelegt. In den Mischgebieten MI 2, MI 6 und MI 7 sind entlang der Eisenbahnstraße im rückwärtigen Bereich der Innenhöfe Baugrenzen für ein tieferes Erdgeschoss festgesetzt. Dies liegt darin begründet, dass gewerblich genutzte Gebäude in der Regel über eine größere Gebäudetiefe verfügen als Wohngebäude. Im Erdgeschoss ist hier zwingend eine andere Nutzung als Wohnen festgesetzt. Um dem entsprechenden Raum- bzw. Flächenbedarf Rechnung zu tragen, können die Gebäude an dieser Stelle tiefer sein als die darüber liegenden Geschosse.

In den Bereichen, in denen entsprechend dem städtebaulichen Konzept möglichst geschlossene Hofsituationen bzw. klar gefasste Straßenräume geschaffen werden sollen, werden Baulinien festgelegt. Die Baulinien spiegeln die städtebaulich an diesen Stellen gewünschte Verdichtung bzw. räumliche Hofbildung wieder. Gleichzeitig wird auch hier eine ausreichende Belichtung mit Tageslicht sowie Belüftung gewährleistet.

Unterhalb der Geländeoberfläche sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen in den Mischgebieten MI 2 bis MI 8 Tiefgaragen mit Abstellräumen, Technikräumen, Fahrradabstellanlagen und sonstigen Nebenräumen zulässig. Damit soll die Möglichkeit eröffnet werden, unterirdische Parkieranlagen mit Nebenräumen zu errichten. Die oberirdischen Freibereiche werden dadurch

weitgehend von Bebauung freigehalten, können gestaltet werden und gewinnen dadurch deutlich an Aufenthaltsqualität.

Baulinien und Baugrenzen dürfen ab dem 1. Obergeschoss durch offene Balkone (nicht überdacht und nicht seitlich eingehaust) und Erker bis zu den angegebenen Größen überschritten werden. Diese Überschreitungsmöglichkeit gilt für Vorbauten jeglicher Art nicht für das Erdgeschoss und das oberste Geschoss. Dadurch wird sichergestellt, dass die klaren Raumkanten und Kubaturen des städtebaulichen Entwurfs umgesetzt werden. Bezüglich der Größenvorgaben der Balkone und Erker wird differenziert zwischen zum öffentlichen Raum und zum Innenhof hin orientierten Fassadenbereichen. Die etwas engeren Vorgaben zum öffentlichen Raum hin werden der Stringenz des städtebaulichen Entwurfs gerecht, während die Regelungen in Richtung der privaten Innenbereiche größere Gestaltungsspielräume lassen. Die Beschränkung der Gesamtlänge von Vorbauten im Verhältnis zur jeweiligen Fassadenlänge in Verbindung mit dem einzuhaltenden Grenzabstand zu angrenzenden Gebäuden soll gewährleisten, dass die Vorbauten in ihrer Gesamtheit in Bezug auf die Hauptfassade untergeordnet erscheinen und sich gestalterisch gut integrieren.

e) Nebenanlagen, Tiefgaragen und Stellplätze

Oberirdische Nebenanlagen sind mit Ausnahme von Wegen, Terrassen, Spielplätzen und Pergolen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Terrassen sind nur bis zu einer Tiefe von maximal 3,00 m, gemessen ab der jeweiligen Gebäudeaußenwand, zulässig. In den Baugebieten GE 1 und MI sind Tiefgaragen grundsätzlich und offene, nicht überdachte Stellplätze (St) nur in den hierfür separat ausgewiesenen Bereichen zulässig. Mit diesen Regelungen wird gewährleistet, dass Nebenanlagen grundsätzlich in die Baukörper integriert werden und die oberirdischen Freibereiche möglichst frei von Parkierung gehalten werden, damit attraktive und gestaltete Freiräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität entstehen können. Die oberirdischen Stellplätze werden räumlich konzentriert, in erster Linie entlang der Nordkante des Plangebiets zur Bahn hin. Dies minimiert den Parksuchverkehr und erhöht auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Mit der Regelung zur Begrenzung der Tiefe der Terrassen soll sichergestellt werden, dass angemessen große Terrassenflächen entstehen können und gleichzeitig ein ausreichender Anteil an begrüntem Gartenflächen verbleibt.

Weitere offene Stellplätze sind in den Querstraßen zwischen dem MI 1a/b und MI 2 bzw. am östlichen Ende des MI 7 bzw. 8 vorgesehen, um den angrenzenden gewerblichen Nutzungen eine angemessene Anzahl an zusätzlichen oberirdischen Stellplätzen für Kundinnen und Kunden bereitzustellen. Diese könnten bewirtschaftet und als Kurzzeitparkplätze ausgewiesen werden. Überdachte Stellplätze (Carports) und Garagen sind in den Mischgebieten MI nicht vorgesehen. So wird verhindert, dass unattraktive Garagenfronten entstehen, die das Quartiersbild negativ beeinflussen. Die mit „CS“ markierten Stellplatzbereiche sind nur für Carsharing-Stellplätze vorgesehen (siehe Hinweise zum Bebauungsplan). Diese Maßnahme kommt den Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers zugute, die das erfolgreiche Carsharing-Modell des Tübinger Teilautos nutzen. Dadurch wird der Verzicht auf ein eigenes Auto erleichtert, insgesamt das Mobilitätsspektrum erhöht und die Anzahl an Autos im Quartier reduziert.

Tiefgaragenzu- und -abfahrten sind nur außerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt und nur integriert in die Gebäude zulässig. Damit werden Zu- und Abfahrtsrampen zu Tiefgaragen von verkehrstechnisch und städtebaulich-räumlich sensiblen

Bereichen im öffentlichen Raum ferngehalten: Im Westen des Plangebiets entlang der Reutlinger Straße und im Süden entlang des neugestalteten Boulevards Eisenbahnstraße. Die vorgeschriebene Integration der Tiefgaragenrampen in die Gebäudekörper dient dem Schutz qualitätsvoller Freibereiche und der attraktiven inneren Durchwegung des Quartiers. An der nordöstlichen Ecke des MI 8 wird aus Gründen der Verkehrssicherheit im Kurvenbereich der verlegten Eisenbahnstraße ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt.

In den Gewerbegebieten GE 2 und 3 sind Parkieranlagen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Im Gewerbegebiet GE 2 sind Parkieranlagen an der Westseite im Übergangsbereich zum MI ausgeschlossen. Die Regelungen bieten den Gewerbebetrieben die notwendigen oberirdischen Parkierungsmöglichkeiten, sorgen an der Schnittstelle zum öffentlichen Raum allerdings gleichzeitig dafür, dass dessen Erscheinungsbild nicht negativ beeinträchtigt wird.

Mit den obigen Regelungen wird somit eine geordnete Unterbringung von Nebenanlagen und Parkieranlagen unter Berücksichtigung von Qualitäten im Freibereich sichergestellt.

f) Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Gemäß § 45 b Wassergesetz Baden – Württemberg soll das Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1. Januar 1999 bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, durch Versickerung oder ortsnahe Einleitung in ein oberirdisches Gewässer beseitigt werden. Eine Versickerung des Niederschlagswassers auf den Baugrundstücken ist aufgrund der notwendigen vollständigen Unterbauung der Baublöcke mit Tiefgaragen nicht möglich. Das anfallende Niederschlagswasser wird deshalb weitgehend durch extensive Dachbegrünung der Gebäude mit Flachdach und intensive Begrünung der Tiefgaragen zurückgehalten und kontrolliert in das bestehende Mischwasserkanalnetz eingeleitet. Die Festsetzung der Dachbegrünung sorgt aber nicht nur für eine Entlastung der Kanalisation sondern erfolgt auch und vor allem aus ökologischen und klimatischen Gründen. Abgesehen von bautechnischen Vorteilen können über die Dachbegrünung Lebens- und Rückzugsräume für Tiere und Pflanzen geschaffen sowie Staub und Schadstoffe gebunden werden. Als Beitrag zum Klimaschutz wirkt eine Dachbegrünung der zunehmenden Flächenversiegelung entgegen und sorgt für eine Abkühlung der Luft und ein angenehmeres Klima. Bei kombiniertem Einsatz von Solartechnik und Dachbegrünung verbessern Gründächer außerdem den Wirkungsgrad von Sonnenkollektoren, da die Leistungsfähigkeit von Silizium-Solarzellen bei zunehmender Dacherwärmung abnimmt. Auf Gründächern werden in der Regel deutlich kühlere Temperaturen als auf unbegrüntem Dächern gemessen. Aufgrund der bewegten Topographie in Tübingen sind die Dachflächen der Gebäude von verschiedenen Höhenpunkten der Umgebung vielfach einsehbar, sodass schließlich auch stadtgestalterische Gründe für eine Dachbegrünung sprechen.

Aus diesen Gründen wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass die Dachflächen der Gebäude mit Flachdach im gesamten Plangebiet (mit Ausnahme des Gewerbegebiets GE 3) extensiv mit einem Mindestgesamtaufbau von 10 cm zu begrünen sind. Hiervon ausgenommen sind Flächen für Dachterrassen, technische Aufbauten und Glaskuppeln. Diese Flächen dürfen insgesamt nur bis zu maximal 20 % der Summe der gebäudebezogenen Dachfläche einnehmen. Allgemein gilt: Auf den Dachflächen der obersten Geschosse der jeweiligen Baufelder sind Dachterrassen unzulässig. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der Anteil an begrüntem Dachflächen im Plangebiet

eindeutig überwiegt und dass damit die oben beschriebenen, ökologischen und stadtklimatischen Erfordernisse in ausreichendem Maße Berücksichtigung finden.

Tiefgaragen sind mit einer durchwurzelbaren Mindestaufbaustärke für Rasen und Staudenbeete von 30 cm bzw. 50 cm intensiv zu begrünen. An Strauchstandorten ist eine durchwurzelbare Mindestaufbaustärke von 50 cm notwendig, bei Großsträuchern und Kleinbäumen 60 cm bzw. 100 cm. Von dieser Regelung ausgenommen sind Flächen für befestigte Wege, Terrassen, Spielplätze und Pergolen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Flächen auf der Tiefgarage ausreichend begrünt werden. Außerdem werden so für die jeweiligen Bepflanzungen die notwendigen Tiefen der Vegetationsschichten vorgehalten und die Bodenfunktionen weitgehend erhalten. Es entstehen attraktive Außenräume zum Aufenthalt für die Bewohnerinnen und Bewohner. Im Gewerbegebiet GE 3 wird auf die Festsetzung von Dachbegrünung verzichtet, da diese bei der großflächigen gewerblichen Nutzung statisch schwieriger umsetzbar ist, da hier in der Regel spezifische Baukörper mit höheren Decken-Spannweiten zu erwarten sind. Außerdem sind im GE 3 lagebedingt geringere Anforderungen an die Gestaltqualität zu stellen.

Offene, nicht überdachte Parkierungsflächen sind mit wasserdurchlässigen Belägen herzustellen, wie z. B. Porenbetonpflaster, Pflaster mit Dränfuge, Rasenpflasterbelag und wassergebundener Decke. So wird eine komplette Versiegelung dieser Flächen vermieden und eine gewisse Versickerungsfunktion aufrechterhalten. Schmutzwasser ist in jedem Fall für eine Versickerung ohne Vorreinigung nicht geeignet und wird daher direkt in das öffentliche Kanalnetz eingeleitet.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind insektenschonende und Streulicht vermeidende Leuchtmittel, z. B. Natrium-Hochdrucklampen oder warmweiße LED-Leuchten einzusetzen. Eine horizontale Abstrahlung und eine Abstrahlung nach oben sind zu vermeiden. Diese Regelungen dienen der Vermeidung von Beeinträchtigungen der freilebenden Tierwelt durch Lichtimmissionen mittels insektenfreundlicher Leuchtmittel, die möglichst wenig Strahlung im kurzwelligen und UV-Bereich des Farbspektrums abstrahlen. Da nächtliche Beleuchtungen in großen Mengen Insekten anlocken können, die an den Beleuchtungskörpern verenden, werden geeignete Leuchtkörper wie beispielsweise Natrium-Hochdrucklampen oder warmweiße LED-Leuchten vorgeschlagen. Im Sinne eines effizienten Energieeinsatzes und zur Vermeidung von Störungen nachts ziehender Vögel ist die Abstrahlung horizontal und nach oben möglichst zu vermeiden. Ziel ist die Bündelung des Lichtes auf jene Plätze, Straßen oder Objekte, die tatsächlich beleuchtet werden sollen.

g) Geh- und Leitungsrechte

Die im Bebauungsplan eingetragenen Gehrechte im MI 2 und MI 6 werden zugunsten der Öffentlichkeit festgesetzt. Sie sollen eine öffentliche Durchwegung sicherstellen. Darüber hinaus soll hiermit auch die Zugänglichkeit der inneren Gebäuderiegel und Belebung des gemeinsamen Vorbereichs gewährleistet werden. Die Flächen bleiben im Privateigentum. Sie sind ergänzend zur Festsetzung als Gehrecht im Bebauungsplan mit einer Dienstbarkeit im Grundbuch dauerhaft zu sichern.

Die im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans eingetragenen Leitungsrechte mit der Bezeichnung LR 1 (im Mischgebiet MI 2) und LR 2 (im Mischgebiet MI 6), flächenmäßig jeweils deckungsgleich mit dem Gehrecht an gleicher Stelle, werden zugunsten der Stadtwerke Tübingen festgesetzt. Innerhalb dieser Flächen können die Ver- und Entsorgungsleitungen für die Hinterlieger hergestellt

werden. Außerdem dient das Leitungsrecht mit der Bezeichnung LR 2 der Unterhaltung bzw. Erneuerung der hierin befindlichen Gasmitteldruckleitung. Die Leitungen inklusive Trassierung sind ergänzend zum Leitungsrecht im Bebauungsplan durch eine Dienstbarkeit im Grundbuch dauerhaft zu sichern.

Das im Bebauungsplan eingetragene Leitungsrecht mit der Bezeichnung LR 3 (im Gewerbegebiet GE 3) wird zugunsten der Universitätsstadt Tübingen festgesetzt. Es dient der Unterhaltung eines Mischwasserkanals. Die zu diesem Zweck mit Leitungsrecht belegten Flächen sind von jeglicher Bebauung freizuhalten und ergänzend zum Leitungsrecht im Bebauungsplan durch eine Dienstbarkeit im Grundbuch dauerhaft zu sichern.

h) Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Lärmimmissionen

Lärmimmissionen können die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse beeinträchtigen. Das Plangebiet und das Umfeld sind sowohl von Verkehrs- als auch von Gewerbelärm betroffen. Aus diesem Grund wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine schalltechnische Untersuchung angefertigt. Diese untersucht die Auswirkungen des von den umliegenden Straßen (Reutlinger Straße, Eisenbahnstraße, Ludwigstraße, Hügelstraße, Depotstraße) ausgehenden Verkehrslärms. Außerdem werden die Auswirkungen der verlegten Eisenbahnstraße im östlichen Bereich des Plangebiets sowie der Lärm des Neckarwehrs nördlich des Gleisbetts berücksichtigt. Daneben werden die Lärmauswirkungen der vorhandenen bzw. neu geplanten Gewerbe- und Industrieansiedlungen auf das neue Baugebiet bzw. das Umfeld untersucht (Gewerbelärm). Ergebnis der Untersuchung ist, dass Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen erforderlich werden, die gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB im Bebauungsplan festgesetzt werden.

Einwirkender Verkehrslärm auf das Plangebiet (Straßen- und Bahnlärm)

Wesentliche Verkehrsstrassen, von denen Verkehrslärm auf die im Plangebiet vorgesehenen künftigen Nutzungen einwirken, sind insbesondere die nördlich gelegene Bahnstrecke und die viel befahrene Reutlinger Straße im Süden. Der in der schalltechnischen Untersuchung ermittelte und begutachtete Verkehrslärm hat insbesondere für die im Rahmen der Festsetzung eines Mischgebietes (Mischgebiete MI 1a/b bis MI 8) zulässige schützenswerte Wohnnutzung Bedeutung und wird in der schalltechnischen Untersuchung in Kap. 5.2 ausführlich erläutert.

Westspitze (MI 1a, MI 1b, GE 1)

Im Bereich der Westspitze (Baugebiete MI 1a, MI 1b, GE 1) werden die maßgeblichen und für die Bewertung von Lärmimmissionen heranzuziehenden Orientierungswerte der DIN 18005 deutlich überschritten:

An den zur Reutlinger Straße hin orientierten Fassadenseiten werden Werte von bis zu 71 dB(A) am Tag erreicht, womit der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete in Höhe von 60 dB(A) um bis zu 11 dB(A) deutlich überschritten wird. An den zur Bahnstrecke hin orientierten Fassadenseiten sind ebenfalls Überschreitungen von bis zu 8 dB(A) feststellbar. Auch der Orientierungswert der DIN 18005 von 50 dB(A) für Mischgebiete nachts ist an den zur Reutlinger

Straße hin orientierten Fassadenseiten um bis zu 12 dB(A) deutlich überschritten. An den zur Bahnstrecke hin orientierten Fassadenseiten wird der Orientierungswert teilweise sogar um bis zu 14 dB(A) überschritten.

Es wird festgestellt, dass sowohl entlang der Reutlinger Straße als auch entlang der Bahnstrecke eine Geräuschbelastung vorhanden ist, die sich an der *Schwelle für Gesundheitsbeeinträchtigungen* bewegt. Nach einschlägiger Rechtsprechung wird in der Planungspraxis davon ausgegangen, dass bei Werten von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts die Schwelle der Zumutbarkeit erreicht ist. Bei Überschreiten von 75 dB(A) und 65 dB (A) nachts ist in der Regel davon auszugehen, dass diese Schwelle überschritten ist.

In den lärmabgewandten Innenbereichen der Mischgebiete MI 1a bzw. MI 1b (Innenhöfe) wird der Orientierungswert der DIN 18005 am Tag größtenteils und unter der Voraussetzung eingehalten, dass im Mischgebiet MI 1a in dem Bereich, in dem eine gegenüber der Nachbarschaft geringere Gebäudehöhe festgesetzt ist (GH max. 329,0 m), als „Lückenschluss“ eine (transparente) Lärmschutzwand errichtet wird. Nachts werden die Werte in den obersten Geschossen um bis zu 4 dB(A) überschritten.

Mischgebiete (MI 2 bis MI 8)

In den Mischgebieten MI 2 bis MI 8 erreichen die Beurteilungspegel sowohl an den zur Eisenbahnstraße hin orientierten Fassadenseiten als auch entlang der nördlich verlaufenden Bahnstrecke tags bis zu 68 dB(A), womit der Orientierungswert der DIN 18005 (60 dB(A)) um bis zu 8 dB(A) überschritten wird. Auch nachts kann der maßgebliche Orientierungswert von 50 dB(A) nicht eingehalten werden: Insbesondere im Mischgebiet MI 2 wird an den zu den Verkehrswegen orientierten Fassadenseiten ein Wert von bis zu 64 dB(A) erreicht, also eine Überschreitung von 14 dB(A). Im südlichen Bereich kann eine Überschreitung von bis zu 10 dB(A) ermittelt werden.

Auch für diese Bereiche bewegen sich die Lärmeinwirkungen an der *Schwelle für Gesundheitsbeeinträchtigungen* (s.o.). In den von den Hauptschallquellen abgewandten Innenbereichen werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für MI – mit Ausnahme des Mischgebietes MI 8 – eingehalten. Ergänzend hierzu wird auf die schalltechnische Untersuchung, Kap. 5.2, verwiesen.

Hinweise zu den ermittelten Lärmemissionen der Bahnstrecke 4600

In der schalltechnischen Untersuchung wird bezüglich der von der Bahnstrecke ausgehenden Emissionen darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf künftige gesetzgeberische Änderungen ab dem 01.01.2015 die Ermittlung des Schienenverkehrslärms ohne Berücksichtigung des sogenannten „Schienenbonus“ erfolgt ist.

Hierzu heißt es im Schallgutachten (Kap. 5.1): „Die Bundesregierung hat beschlossen, dass der sogenannte „Schienenbonus“ abgeschafft wird, der die - auf den gleichen Mittelungspegel bezogene - geringere Lästigkeit von Schienenverkehrslärm gegenüber Straßenlärm durch einen Abschlag in Höhe von 5 dB(A) berücksichtigen sollte. Für neue Planfeststellungsabschnitte bei Neu- und Ausbaurvorhaben von Eisenbahnen tritt damit ab dem 01.01.2015 die Abschaffung des Schienenbonus in Kraft. Die Konsequenzen für die Bauleitplanung sind derzeit noch nicht geklärt. Rein formal ist die Berechnungsvorschrift ‚Schall 03‘, die den Schienenbonus beinhaltet, noch gültig. Es ist zu erwarten, dass zu dem genannten Stichtag 01.01.2015 auch die bereits fertig

entwickelte neue Berechnungsvorschrift als Anlage zur 16. BImSchV in Kraft treten wird, die in manchen Situationen etwas andere Ergebnisse erwarten lässt. Vor dem Hintergrund der hier dargestellten Situation werden die Pegel aus dem Schienenverkehr ohne Berücksichtigung des Schienenbonus berechnet.“

Die bei der schalltechnischen Untersuchung angesetzte Nicht-Berücksichtigung des Schienenbonus führt zu wesentlich höheren Beurteilungspegeln, als dies bei entsprechender Berücksichtigung der Fall wäre.

Bewertung der Lärmsituation im Plangebiet

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die zugrunde zu legenden Orientierungswerte der DIN 18005 (Mischgebiete 60 dB(A) tags, 50 dB(A) nachts) in Teilbereichen, teilweise um bis zu 14 dB (A), deutlich überschritten werden. Auch die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV, für Mischgebiete 64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) werden erreicht bzw. deutlich überschritten. Des Weiteren wird festgestellt, dass die von den Hauptschallquellen abgewandten Innenbereiche aus schalltechnischer Sicht für Wohnen im Mischgebiet grundsätzlich geeignet sind. Es wird festgestellt, dass in Teilbereichen des Plangebietes eine Geräuschbelastung vorhanden ist, die sich an der *Schwelle für Gesundheitsbeeinträchtigungen* bewegt. Nach einschlägiger Rechtsprechung wird in der Planungspraxis davon ausgegangen, dass bei Werten von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts die Schwelle der Zumutbarkeit erreicht ist. Bei Überschreiten von 75 dB(A) und 65 dB (A) nachts ist in der Regel davon auszugehen, dass diese Schwelle überschritten ist.

Es wird deutlich gemacht, dass die Nicht-Berücksichtigung des Schienenbonus wie im vorliegenden Fall zu wesentlichen höheren Beurteilungspegeln führt und die Überschreitung von Orientierungswerten aufgrund der Vielzahl von Verkehrsgereuschen in innerstädtischen Bereichen in der Nähe hoch belasteter Verkehrswege eine nicht ungewöhnliche Situation darstellt (vgl. Schalltechnische Untersuchung, Kap. 7). Nichtsdestotrotz wird für die Planung insgesamt ein schallschutztechnischer Konflikt im Hinblick auf die Zulässigkeit von schützenswerten Nutzungen im Bereich der festgesetzten Baugebiete festgestellt. Im Folgenden werden daher die grundsätzlichen Möglichkeiten der Konfliktbewältigung beschrieben und bewertet.

Prioritär zu untersuchende Möglichkeiten zur Konfliktbewältigung bei Verkehrslärm

Bezugnehmend auf das in der Verkehrslärmschutzverordnung geregelte vierstufige System des Verkehrslärmschutzes werden folgende Möglichkeiten zur Konfliktlösung untersucht:

- Ausweisung alternativer Baugebietstypen mit geringerer Störanfälligkeit
- Differenzierte Festsetzungen zulässiger Nutzungsarten in einzelnen Baugebieten
- Konzeptionelle Möglichkeiten zur Reduzierung des einwirkenden Verkehrslärms
- Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen

Ausweisung alternativer Baugebietstypen mit geringerer Störanfälligkeit

Bei der Bauleitplanung ist grundsätzlich der Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG zu berücksichtigen, wonach die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem

Wohnen dienende Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Es ist also zu prüfen, ob für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs grundsätzlich auch andere „robustere“ Baugebietstypen im Sinne der BauNVO mit einer geringeren Störanfälligkeit für schützenswerte Nutzungen im Hinblick auf einwirkenden Verkehrslärm als Alternativen in Frage kommen (z.B. Kerngebiet (MK), Gewerbegebiet (GE) oder Industriegebiet (GI)).

Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzung des Bebauungsplans, das zentrumsnah gelegene, ehemalige Güterbahnhofsareal zu einem neuen hochwertigen Stadtquartier auf der Grundlage des überarbeiteten und optimierten Rahmenplans von ANP und GTL (Juni 2013) zu entwickeln, der als Nutzung insbesondere eine vielfältige Mischung aus Einzelhandel, Büros bzw. Dienstleistungen und Wohnungen vorsieht, scheidet die Festsetzung eines Industriegebietes GI im Innenbereich von vornherein aus.

Die Festsetzung eines Gewerbegebietes GE ist nur eingeschränkt und nur in Teilbereichen (GE 1 im Bereich der Westspitze / GE 2 und GE 3 im Osten des Plangebiets) möglich bzw. gewünscht, da in einem Gewerbegebiet eine allgemeine Wohnnutzung nicht zulässig ist, diese jedoch für die erfolgreiche Entwicklung des Areals im Sinne der städtebaulichen Zielsetzung essentiell ist: Im Bereich des Güterbahnhofs soll zukünftig Arbeiten und Wohnen in einem gemischt genutzten Quartier im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ ermöglicht werden. Durch den Wohnungsanteil kann der angespannte Wohnungsmarkt in Tübingen entlastet werden. Gemäß Wohnraumbericht 2012 (vgl. Universitätsstadt Tübingen (Hrsg.) (2013): Wohnraumbericht 2012) steigt die Einwohnerzahl in Tübingen seit Jahren kontinuierlich an. Zwar gibt es eine hohe Bautätigkeit, insbesondere im Rahmen der Innenentwicklung, jedoch ist die Lage auf dem Wohnungsmarkt trotz großer Anstrengungen und Aktivitäten auf dem Bausektor angespannt. Die Nachfrage liegt deutlich über dem Angebot. Daher steigen auch die Grundstückspreise, und das Mietniveau wird als sehr hoch eingeschätzt. Die Wohnungsnachfrage in Tübingen soll gemäß dem Leitbild „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ weiterhin vorzugsweise auf einer bereits vormals genutzten Fläche im Siedlungsgefüge wie im vorliegenden Fall befriedigt werden. Damit wird den Vorgaben von § 1a Abs. 2 BauGB Rechnung getragen, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll und zur Verringerung von zusätzlicher Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen insbesondere Flächen wieder nutzbar gemacht sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß begrenzt werden sollen. Der westliche Teil der Westspitze wird als Gewerbegebiet GE 1 festgesetzt, um in diesem extrem immissionsbelasteten Teilbereich, in dem die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 deutlich überschritten werden (s.o.), eine Wohnnutzung nicht zuzulassen. Im Osten des Plangebiets im direkten Anschluss an bestehende Gewerbegebiete im Umfeld können und werden mit dem vorliegenden Konzept allerdings auch neue wichtige Gewerbegebietsflächen ausgewiesen, die sich stadträumlich verträglich in den Kontext einfügen.

Im Hinblick auf die beabsichtigte Entwicklung eines nicht unerheblichen Anteils von Wohnnutzungen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes erscheint die Festsetzung eines Kerngebietes MK ebenfalls nicht zielführend. Der Gebietscharakter des Kerngebietes entsprechend der allgemeinen Zweckbestimmung gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dient vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur und damit nicht in gleichem Maße dem Wohnen wie etwa das Mischgebiet. Der Charakter des künftigen Quartiers soll anderen Tübinger Stadtentwicklungsmaßnahmen jüngerer Zeit ähneln (z.B. „Französisches Viertel“, „Lorettoareal“ oder „Mühlenviertel“) und soll nicht im Sinne eines Gegenpols zur Innenstadt/Altstadt zu einem

eigenständigen Stadtteilzentrum mit kerngebietstypischen Nutzungen entwickelt werden. Festsetzungen von Wohnungen nach § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO kämen grundsätzlich nur untergeordnet für Teile eines Kerngebietes oder für bestimmte Geschosse in Gebäuden in Betracht.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass angesichts der allgemeinen städtebaulichen Zielsetzung und insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung eines nicht unerheblichen Anteils von Wohnnutzungen für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs sinnvollerweise keine anderen Baugebietstypen mit geringerer Störanfälligkeit für schützenswerte Nutzungen bezüglich einwirkenden Verkehrslärms festgesetzt werden können und die Festsetzung eines Mischgebietes in großen Teilen an dieser Stelle städtebaulich geboten ist.

Differenzierte Festsetzungen zulässiger Nutzungsarten in einzelnen Mischgebieten

Eine weitere planerische Maßnahme zur Reduzierung der Immissionsbelastung im Gebiet würde die Zonierung bzw. Zuordnung von unterschiedlichen Nutzungsarten innerhalb des festgesetzten Mischgebietes darstellen (Mischgebiete MI 1a/b bis MI 8), und zwar im Sinne einer horizontalen Nutzungsgliederung auf Grundlage nach § 1 Abs. 4 BauNVO. So könnten z.B. schützenswerte Nutzungen (Wohnen) in immissionsbelasteten Teilbereichen, insbesondere in den Mischgebieten MI 1a und MI 1b sowie in den nördlichen Teilbereichen der Mischgebiete MI 1b, MI 2, MI 3, MI 5, MI 6, MI 7 und MI 8 ausgeschlossen werden.

Die Entwicklung eines durchmischten, vielfältig genutzten Quartiers im Plangebiet impliziert jedoch die Schaffung und Integration von Wohnungen, ist somit elementarer Bestandteil der planerischen Zielsetzung und dient nicht zuletzt dem Zweck, dringend benötigten zusätzlichen Wohnraum in Tübingen bereitzustellen (s.o.). Der Ausschluss von Wohnnutzungen in bestimmten Baugebieten würde der Umsetzung der planerischen Zielsetzung eines lebendigen Quartiers zuwiderlaufen und die Planungsflexibilität deutlich einschränken. Diese Möglichkeit soll daher nicht weiterverfolgt werden.

Eine vertikale und damit geschossweise Gliederung von Nutzungen (z.B. lärmempfindliche Wohnnutzung nur in den oberen Geschossen) führt im Grundsatz zu keinen wesentlichen Entlastungen der lärmempfindlichen Wohnnutzungen vor den prognostizierten Verkehrslärmimmissionen. Deshalb kann darauf verzichtet werden.

Konzeptionelle Möglichkeiten zur Reduzierung des einwirkenden Verkehrslärms

Die Prüfung der Anwendbarkeit konzeptioneller Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung betrifft die Reduzierung des Verkehrs auf den maßgeblichen Verkehrstrassen Reutlinger Straße und Bahnstrecke 4600:

Die Reutlinger Straße ist Teil der Bundesstraße 28 (B 28) von Kehl an der französischen Grenze nach Ulm und hat somit neben ihrer Funktion zur Aufnahme des städtischen Verkehrs auch eine wichtige überörtliche Bedeutung, nicht zuletzt auch wegen der verkehrlichen Wechselwirkungen zur nahegelegenen B 27. Es sind also die Möglichkeiten alternativer verkehrslenkender Maßnahmen, die zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Bereich der Reutlinger Straße führen können, im gesamtstädtischen bzw. regionalen Kontext zu betrachten. Sie sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sondern im Rahmen der langfristigen städtischen und regionalen Verkehrsplanung zu untersuchen.

Im Rahmen der Bebauungsplanung ergeben sich des Weiteren keine Einflussmöglichkeiten für die von Personen- und Güterzügen frequentierte, wichtige regionale und überregionale Bahnstrecke 4600 im Hinblick auf eine wünschenswerte Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Vielmehr gehen planerische Überlegungen zur Lage und zum Betrieb der Bahnstrecke als privilegierte Fachplanung im Sinne des § 38 BauGB der Bauleitplanung vor und sind von der kommunalen Planung hinzunehmen und planerisch zu beachten. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Pegel im Beurteilungszeitraum Nacht durch die beiden prognostizierten Güterzüge bestimmt wird. In der schalltechnischen Untersuchung (Kap. 4.2) wird dies folgendermaßen bewertet: „Mit der fortschreitenden Umrüstung der Güterwaggone auf die deutlich leiseren Verbundstoffklotzbremesen ist auf mittlerer Sicht damit zu rechnen, dass der Güterverkehr nachts den Emissionspegel nicht mehr bestimmen wird. Damit könnten die Emissionspegel um 2 bis 3 dB(A) geringer ausfallen.“

Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen

Als mögliche aktive Schallschutzmaßnahmen, die direkt an der Schallquelle zur Konfliktlösung eingesetzt werden können und somit zu einer Reduzierung von Immissionsbelastungen führen, kommen grundsätzlich Schallschutzwälle oder Schallschutzwände in Frage. Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs ist also zu prüfen, ob diese entlang der maßgeblichen Lärmquellen Bahnstrecke 4600 und der Reutlinger Straße angeordnet werden können.

Flächen größeren Umfangs, die für einen Schallschutzwall benötigt werden, stehen direkt an den Schallquellen und auf dem Areal selbst nicht zur Verfügung: Die Bereiche im Norden entlang der Bahn sind mit in Benutzung stehenden Gleisen belegt und kommen für eine derartige Nutzungsänderung direkt an der Schallquelle nicht in Betracht. Im Gebiet selbst, das lediglich eine Tiefe von 100 m aufweist, würden die Möglichkeiten für eine Bebauung deutlich und unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Aufgrund der vorhandenen räumlichen Situation entlang der Reutlinger Straße sind – unabhängig von negativen stadtgestalterischen Auswirkungen eines Walls im innerstädtischen Bereich – ebenfalls keine Flächenpotentiale verfügbar, die für die Errichtung eines Walls genutzt werden könnten.

Eine Schallschutzwand erfordert demgegenüber eine wesentlich geringere Fläche, die daher ggf. an den Schallquellen zur Verfügung stehen könnte. Folgende zwei mögliche Standorte für den Einsatz von Schallschutzwänden kommen im vorliegenden Fall in Betracht:

- Errichtung einer Schallschutzwand südlich der Bahngleise zum Schutz der nördlichen Bereiche der Mischgebiete MI 1b, MI 2, MI 3, MI 5, MI 6, MI 7 und MI 8
- Errichtung einer Schallschutzwand entlang der Reutlinger Straße im Bereich zwischen den Einmündungen der Friedrichstraße und Eisenbahnstraße

Schalltechnische Berechnungen mit einer Schallschutzwand südlich der Bahngleise zeigen für die Nordfassaden künftiger Gebäude im Güterbahnhofsareal, dass eine wirksame Schallschutzwand für die Mischgebiete MI 1b, MI 2, MI 3, MI 5, MI 6, MI 7 und MI 8 eine Länge von ca. 800 m und eine Wandhöhe zwischen 19 m bis 22 m über Schienenoberkante zur Einhaltung des Orientierungswertes der DIN 18005 von 50 dB(A) nachts bzw. zwischen 15 m bis 16 m über Schienenoberkante zur Einhaltung des Grenzwertes der 16. BImSchV von 54 dB(A) nachts aufweisen müsste. Freistehende Schallschutzwände in den genannten Größenordnungen sind

jedoch technisch nicht realisierbar; gerade noch realisierbar ist eine Höhe von 5 m. Das Ergebnis der Prüfung der Wirkungen der entsprechenden Schallschutzwand mit einer Höhe von 5 m lässt sich folgendermaßen zusammenfassen: Die Orientierungswerte der DIN 18005 im Erdgeschoss (EG), wo die Belastungsreduktion am höchsten ist, wird tags zwar eingehalten, jedoch nachts überschritten. Die Reduktion der Belastung durch eine solche Wand nimmt von Stockwerk zu Stockwerk ab: Sie ist im 4. Obergeschoss kaum noch wahrnehmbar und im 5. Obergeschoss nicht nachweisbar. In der schalltechnischen Untersuchung (Kap. 5.3.1) heißt es hierzu außerdem: „Die Tatsache, dass sich mit dieser aufwändigen aktiven Schallschutzmaßnahme keine höhere Wirkung erzielen lässt, liegt in der großen Entfernung der Schallschutzwand zu den Gleisen der Bahnstrecke 4600 begründet, von denen die höchsten Emissionen ausgehen. Zwischen den beiden Streckengleisen der Bahnstrecke 4600 und der möglichen Lage einer Schallschutzwand sind zwei weitere Nebengleise vorhanden, wodurch der Abstand der Schallschutzwand zur Schallquelle hin vergrößert und die lärmindernde Wirkung der Wand reduziert wird.“

Auch die Möglichkeiten der Realisierung einer Schallschutzwand entlang der Reulinger Straße im Südwesten des Plangebiets wurden untersucht. Die schalltechnische Untersuchung (Kap. 5.3.1) kommt hier zu folgendem Ergebnis: „Die Wirkung einer Schallschutzwand entlang der Reutlinger Straße wäre auf den westlichen Bereich des Bebauungsplangebiets beschränkt. Wegen der Einmündung der Eisenbahnstraße sowie weiterer Zufahrten könnten erforderliche Überstandslängen nicht realisiert werden. (...) Schalltechnische Berechnungen zeigen, dass eine 4 m hohe Lärmschutzwand an der Reutlinger Straße lediglich in Teilbereichen (Westspitze) im EG und 1.OG eine pegelmindernde Wirkung aufweist; für die höheren Geschosse liegt keine pegelmindernde Wirkung mehr vor.“ Eine Schallschutzwand entlang der Reutlinger Straße könnte folglich nur für die unteren Gebäudeteile eine schützende Wirkung entfalten. In diesem Bereich sind aufgrund der städtebaulichen Zielsetzung, eine belebte Erdgeschosszone mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen zu generieren, jedoch ohnehin keine Wohnnutzungen vorgesehen.

Gegen eine hohe Lärmschutzwand im Innenbereich sprechen darüber hinaus stadtgestalterische Gesichtspunkte: Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Innenstadt Nähe und grenzt an benachbarte (Wohn-)Quartiere an. Eine Lärmschutzwand hätte im Allgemeinen räumlich eine starke Trennungswirkung innerhalb des Stadtgefüges an zentraler Stelle zur Folge, außerdem eine stark abweisende Wirkung gegenüber angrenzenden Quartieren. Der Straßenraum, der durch die Festsetzung der Straßenraumbegrünung gestalterisch aufgewertet werden soll, würde durch abweisend wirkende Schallschutzwände deutlich in seiner stadtgestalterischen Qualität gemindert. Auch die Gebäude selbst, die im Bereich der Westspitze des Plangebiets errichtet und die als repräsentatives Entrée des Quartiers dienen sollen, würden negativ beeinträchtigt werden: Sie wären – von außen betrachtet – von der Wand verdeckt und würden – von innen gesehen – gleichsam wie eingemauert wirken.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass für beide Optionen zur Errichtung einer Schallschutzwand aufgrund der insgesamt geringen lärmindernden Wirkung die Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen nicht gegeben ist. Die Wirksamkeit ist jeweils nur auf die unteren Geschosse der geplanten Bebauung begrenzt, sodass für weitere Grundstücks-/Gebäudeteile weitere Maßnahmen erforderlich sind. Daher sind aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand/Lärmschutzwall) zur Verbesserung der Situation immissionsbelasteter Bereiche im Plangebiet nicht hinreichend geeignet und werden damit nicht weiterverfolgt. Es werden deshalb passive Schallschutzmaßnahmen an den

Gebäuden selbst erforderlich, die nachfolgend beschrieben und planungsrechtlich im Bebauungsplan fixiert werden.

Schallschutzkonzept im Bebauungsplan / Maßnahmenkonzept

Da gemäß den obigen Ausführungen die vorgenannten planerischen Maßnahmen nur unzureichend zu einem wirksamen Schutz von Wohnnutzungen in den Mischgebieten führen bzw. die Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen einen unverhältnismäßig hohen Aufwand bei gleichzeitig geringer Wirkung bedeuten würde, ist es in Anbetracht der Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 (s.o.) erforderlich, dass mit der Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen und einer Grundrissorientierung auf die festgestellte Lärmproblematik angemessen reagiert wird. In diesem Zusammenhang wird auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22.03.2007 verwiesen, in dem bestätigt wird, dass die Durchsetzung des Trennungsgrundsatzes nach § 50 BImSchG insbesondere in verdichteten Räumen an Grenzen stößt: „So soll nach § 1a II Satz 1 BauGB mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden, wobei in diesem Zusammenhang unter anderem die Nachverdichtung sowie andere Maßnahmen zur Innenentwicklung besonders hervorgehoben werden. In dicht besiedelten Gebieten wie im Stadtgebiet ist es häufig nicht möglich, allein durch die Wahrung von Abständen zu vorhandenen Straßen schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete zu vermeiden. Gerade in diesen Gebieten kann jedoch ein berechtigtes Interesse bestehen, neue Baugebiete auszuweisen, um eine Abwanderung der Bevölkerung in ländliche Gebiete zu verhindern. Auch kann ein gewichtiges städtebauliches Interesse daran bestehen, einen vorhandenen Ortsteil zu erweitern und damit dessen Infrastruktur (ÖPNV, soziale Einrichtungen etc.) mit zu nutzen. [...] Wenn in derartigen Fällen das Einhalten größerer Abstände ausscheidet, ist durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen (vgl. hierzu auch § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) dafür zu sorgen, dass keine ungesunden Wohnverhältnisse entstehen“ (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.2007 – 4 CN 2.06).

Schallschutzmaßnahme Nr. 1: Technische Vorkehrungen, Lärmpegelbereiche (Festsetzungen Nr. 1, 2, 3 und 7)

Es werden entsprechend den Eintragungen in der Tabelle 4 der Anlage 5 der schalltechnischen Untersuchung nach DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ (erschienen im Beuth-Verlag) die Lärmpegelbereiche III (61-65 dB(A)), IV (66-70 dB(A)) und V (71-75 dB(A)) festgesetzt. Wohnnutzungen und sonstige schutzwürdige Nutzungen sind in den Gebäuden mit den in der Tabelle aufgeführten Immissionsorten nur dann zulässig, wenn die Außenbauteile unter Berücksichtigung des zugehörigen Lärmpegelbereichs die Anforderungen an die Luftschalldämmung entsprechend der Tabelle 8 i.V.m. Tabelle 9 (Korrekturwerte für das erforderliche Schalldämm-Maß) der zum Zeitpunkt des Bauantrages gültigen DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ einhalten. Mit diesen passiven Schallschutzauflagen kann eine Wohnnutzung in den Mischgebieten (Mischgebiete MI 1a/b bis MI 8) ermöglicht werden. Auf diesbezügliche Einzelregelungen in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans wird verwiesen.

Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen in den Gewerbegebieten sind technische Vorkehrungen zur Gewährleistung der Werte nach Tabelle 8 der DIN 4109, Nov. 1989, „Schallschutz im Hochbau“ vorzusehen. Diese Regelung dient der schadlosen Integration schutzbedürftiger Nutzungen (Betriebsleiterwohnungen, Büros) in den Gewerbegebieten.

Die Nachweise sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen. Wird im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen, dass im Einzelfall geringere Lärmpegelbereiche an den Fassaden vorliegen, können die im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans formulierten Anforderungen an den passiven Lärmschutz gemäß DIN 4109 entsprechend reduziert werden. Wenn im Baugenehmigungsverfahren nicht nachgewiesen werden kann, dass die in Tabelle 4 der Anlage 5 der schalltechnischen Untersuchung angegebenen Werte für die aufgeführten Immissionsorte eingehalten werden, muss zur Kompensation der höheren Lärmbelastung an der betroffenen Gebäudefassade der jeweils zugeordnete Lärmpegelbereich um eine Stufe erhöht werden; dies gilt nicht für den Lärmpegelbereich V. Mit diesen Regelungen werden einerseits Benachteiligungen bzw. unnötige Härten im Einzelfall vermieden und andererseits sichergestellt, dass auch im „baulichen Zwischenzustand“ des zeitlich gestaffelten Bauens lärmtechnisch gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden (siehe hierzu auch untenstehende Ausführungen unter „Schallschutzmaßnahme Nr. 5“).

Schallschutzmaßnahme Nr. 2: Festsetzung einer Grundrissorientierung (Festsetzung Nr. 4)

Des Weiteren wird eine Grundrissorientierung für Wohnungen bei Gebäudefassaden vorgesehen, an denen Beurteilungspegel > 67 dB (A) tags oder > 57 dB (A) nachts fachgutachterlich ermittelt wurden. Die Festlegung dieser Pegelüberschreitung orientiert sich an den abgesenkten Auslösewerten zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes für Wohngebiete; Schreiben vom 27.04.2010 zum Bundeshaushalt 2010, Az. StB 25/722.4/3-2 / 1204896, Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung. Die Grundrissorientierung betrifft insbesondere die künftigen Gebäude entlang der Reutlinger Straße bzw. entlang der Bahnstrecke. Hierbei muss sichergestellt werden, dass mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume im Sinne der DIN 4109 auf der beruhigten Gebäudeseite angebracht wird. Als sogenannte „beruhigte Gebäudeseiten“ gelten Gebäudeseiten, bei denen ein Beurteilungspegel < 61 dB (A) tags bzw. < 51 dB (A) nachts vorliegt (siehe Tabelle 4 der Anlage 5 der schalltechnischen Untersuchung). Die Festlegung dieser Pegel richtet sich nach den Orientierungswerten nach Beiblatt 1 der DIN 18 005 für Mischgebiete. Für die geplanten Gebäude entlang der Bahnstrecke bedeutet dies beispielsweise, dass hier die Aufenthaltsräume nach Süden zur lärmabgewandten Seite untergebracht, während Funktionsräume wie Treppenhäuser, Bäder oder Küchen eher an der bahnungsgewandten Gebäudeseite angeordnet werden sollten.

Alternativ zur Grundrissorientierung bzw. bei Wohnungen ohne ruhige Fassade (Beurteilungspegel < 61 dB(A) tags bzw. < 51 dB(A) nachts nach Tabelle 4 der Anlage 5 der schalltechnischen Untersuchung) ist die Anordnung von Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen im Sinne der DIN 4109 nur dann zulässig, wenn durch Schallschutzkonstruktionen (wie zum Beispiel vorgehängte Fassaden, verglaste Loggien, schallreduzierende Fensterkonstruktionen, o.ä.) die Orientierungswerte für Gewerbe- und Mischgebiete tags bzw. nachts für den Verkehrslärm nach Beiblatt 1 der DIN 18005 eingehalten werden. Diese Alternativ-Regelung erhöht im einen Fall die planerische Flexibilität und stellt im anderen Fall in lärmtechnisch kritischen Fassadenbereichen durch die genannten Anforderungen sicher, dass schutzbedürftige Nutzungen ausreichend geschützt sind.

Schallschutzmaßnahme Nr. 3: Sicherstellung einer hygienischen Belüftung (Festsetzung Nr. 5)

Zur erforderlichen hygienischen Belüftung sind bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen im Sinne der DIN 4109, die als Schlafräume genutzt und an denen der Beurteilungspegel 47 dB(A) in der Nacht nach Tabelle 4 der Anlage 5 der schalltechnischen Untersuchung überschreitet, schalldämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen vorzusehen, welche das erforderliche Schalldämm-Maß nach DIN 4109 nicht verschlechtern. Die Festlegung des Beurteilungspegels orientiert sich an der Auffassung des OVG Münster (Urteil vom 29. Juli 2004 – Az. D 78/00.AK), wonach für einen gesunden Schlaf in der Nacht jedenfalls ein Dauerschallpegel von 32 dB(A) noch zumutbar ist. Dabei wird die Dämmung gegenüber Außengeräuschen durch ein zur Lüftung gekipptes Fenster durchschnittlich mit 15 dB(A) angenommen.

Bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen im Sinne der DIN 4109, die ausschließlich im Tageszeitraum genutzt werden, wird bei Überschreitung des Beurteilungspegels von 60 dB(A) tags eine Stoßlüftung durch kurzzeitiges Öffnen der Fenster als zumutbar angesehen (siehe VDI 2719, VLärmSchR 97). Es wird davon ausgegangen, dass im Sinne einer hygienisch belüfteten Wohnraumnutzung die ungestörte Kommunikation – gerade in Aufenthaltsräumen, die an den ruhigeren, lärmabgewandten Innenhofbereichen gelegen sind – möglich ist und insoweit auf schalldämmte Lüftungseinrichtungen verzichtet werden kann.

Schallschutzmaßnahme Nr. 4: Schutz von Aufenthaltsbereichen im Freien (Festsetzung Nr. 6)

Bei Gebäudefassaden mit Beurteilungspegeln > 60 dB(A) am Tag in Mischgebieten nach Tabelle 4 der Anlage 5 der schalltechnischen Untersuchung sind zum Schutz von Aufenthaltsbereichen im Freien (Außenwohnbereiche wie Balkone, Loggien, Dachterrassen, o.ä.) zusätzliche schallabschirmende Maßnahmen vorzusehen, die sicherstellen, dass der Orientierungswert für Mischgebiete tags nach Beiblatt 1 der DIN 18005 eingehalten wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass zum Außenwohnbereich sowohl die baulich mit dem Wohngebäude verbundenen Anlagen (wie z.B. Balkone, Loggien oder Terrassen) als auch sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstückes (wie z.B. Gartenlauben oder Grillplätze) zählen. Eine Verglasung von Balkonen und Loggien ist für den Aufenthalt im Freien (Außenwohnbereich) ab Lärmpegelbereich IV zu empfehlen. Hierbei besteht die Möglichkeit von einer Verglasung abzusehen, wenn die Wohnung noch mindestens einen weiteren Außenwohnbereich zu einer lärmberuhigten Seite besitzt.

Schallschutzmaßnahme Nr. 5: „Konzept der ruhigen Innenhöfe“ (Lärmschutzbebauung)

Das städtebauliche Konzept trägt mit der Anordnung und Kubatur der Baukörper ebenfalls maßgeblich zur Bewältigung der besonderen Lärmsituation bei. Durch die geplanten Gebäudestrukturen (Gebäuderiegel mit 5 Vollgeschossen plus zurückgesetztem Staffelgeschoss im Sinne einer Lärmschutzbebauung) in den nördlichen Teilbereichen der Mischgebiete MI 1b, MI 2, MI 3, MI 5, MI 6, MI 7 und MI 8 wird eine abschirmende, lärmschützende Wirkung für die Blockinnenbereiche (Innenhöfe) geschaffen. Im Übrigen wird durch die Lage der dort festgesetzten Baugrenzen ein den einwirkenden Schallimmissionen zuträgliches Abstandsmaß gewahrt. Die Verwirklichung eines ausreichenden Schallschutzes für die Innenhöfe wird durch die Festsetzung der Anzahl an Vollgeschossen als Mindestmaß (südlicher Bereich des Plangebietes) sowie als zwingende Anzahl (nördlicher Bereich) gewährleistet.

In einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen den Flächeneigentümern aurelis/DB und der Stadt Tübingen wird geregelt, dass die Bebauung der einzelnen Blockbereiche „am Stück“ erfolgen wird und dass die tatsächliche Wohnnutzung erst zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Rohbaus inklusive aller fassadenschließenden Fenster und Türen aufgenommen werden darf. Es wird darauf hingewiesen, dass die Schallschutzfunktion der Bebauung nach dem öffentlich-rechtlichen Vertrag wahlweise auch durch wirkungsgleiche Lärmschutzelemente gewährleistet werden kann.

Gutachterlich bestätigt wurde, dass der Bau der einzelnen Blockbereiche in den Mischgebieten MI auch unabhängig voneinander möglich ist. Das bedeutet beispielsweise, dass die Innenbereiche der Mischgebiete MI 1a und MI 1b ausreichend geschützt werden können, auch wenn (noch) keine Gebäude im GE 1 errichtet wurden, die für die direkt angrenzenden Mischgebiete eine abschirmende Wirkung aufweisen würden. Selbiges gilt für die Mischgebiete untereinander. Für diesen Fall wird folgende Festsetzung (Nr. 7) getroffen: Wenn im Baugenehmigungsverfahren nicht nachgewiesen werden kann, dass die in Tabelle 4 der Anlage 5 der schalltechnischen Untersuchung angegebenen Werte für die aufgeführten Immissionsorte eingehalten werden, muss zur Kompensation der jeweils zugeordnete Lärmpegelbereich um eine Stufe erhöht werden; dies gilt nicht für den Lärmpegelbereich V. Damit wird die Qualität der Schallabschirmung auch für den Fall aufrecht erhalten, dass einzelne Gebäude nicht durch bereits errichtete, andere Gebäude vor den Verkehrslärmeinwirkungen abgeschirmt werden.

Aufgrund der hohen Verkehrslärmeinwirkungen im Bereich der Westspitze (GE 1, MI 1a und MI 1b) enthält der Bebauungsplan hier eine Reihe von Festsetzungen mit Schallschutzwirkung, die in Verbindung mit einem ergänzenden städtebaulichen Vertrag dem Schutz des rückwärtigen Innenbereiches dienen. Es handelt sich hierbei insbesondere um die Festsetzung einer Baulinie entlang der Reutlinger Straße, mit der ein bauliches Zurückbleiben von der Lärmquelle und damit eine Schallausbreitung verhindert wird. Des Weiteren ist eine geschlossene Bauweise vorgeschrieben, durch die sichergestellt wird, dass ohne seitlichen Grenzabstand gebaut wird und somit keine baulichen Lücken für einwirkenden Verkehrslärm entstehen können. Schließlich wird die bauliche Integration einer transparenten Lärmschutzwand festgesetzt, die im Sinne eines „Lückenschlusses“ zwischen künftigen benachbarten (höheren) Gebäuden einen ausreichenden Schallschutz für die rückwärtigen Bereiche und den Innenhof gewährleisten soll. Für die festgesetzte Lärmschutzwand im MI 1a wird eine Mindesthöhe von 3,33,0 m (Tübinger Höhe) festgesetzt; dies entspricht der festgesetzten Mindesthöhe eines benachbarten, südöstlich gelegenen Gebäudes. Bei Ausnutzung der in diesem Bereich festgesetzten maximalen Gebäudehöhe (2-geschossiger Bereich mit einer maximalen Höhe von 32,9,0 m), würde die transparente Lärmschutzwand eine Höhe von 4 m aufweisen. Sollte das Gebäude, auf dem die Wand aufsetzt, niedriger gebaut werden, würde die Wand entsprechend nach unten hin verlängert werden. Ergänzend hierzu wird in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt, dass die Lärmschutzwand auf der kompletten Länge fugendicht bis an die benachbarten Gebäudeteile angeschlossen und höchstens höhengleich mit dem niedrigsten Nachbargebäude ausgeführt werden darf. Eine Ausführung der Lärmschutzwand in transparenter Form ist vorgesehen, sodass ein Schattenwurf in den rückwärtigen Bereich vermieden wird. Schließlich ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durch eine lückenlose Bebauung ein ausreichender Schallschutz für den Innenhof nachzuweisen.

Zusammenfassende Bewertung

Aus Sicht der Stadt Tübingen wird mit den beschriebenen, gutachterlich bestätigten und im Bebauungsplan festgesetzten Schallschutzmaßnahmen den Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 unter Berücksichtigung der städtebaulichen Zielsetzung für das Plangebiet in angemessener Weise begegnet. Es kann also davon ausgegangen werden, dass trotz der in der schalltechnischen Untersuchung festgestellten Immissionsbelastungen die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse bei Umsetzung der gutachterlich empfohlenen, festgesetzten Schallschutzmaßnahmen gewährleistet werden. Das planerische „Konzept der ruhigen Innenhöfe“ stellt lärmtechnisch die (einzige) geeignete Möglichkeit dar, zumindest in Teilbereichen des Plangebietes die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht oder nur unwesentlich zu überschreiten und gleichzeitig an der Zielsetzung der Schaffung von neuem innerstädtischen Wohnraum festzuhalten.

Planungsbedingte Lärmauswirkungen auf den Nahbereich des Plangebietes

Die im Plangebiet bzw. durch die Planung erzeugten Zusatzverkehre (Ziel- und Quellverkehre) sind laut Prognose so gering, dass sie außerhalb des Gebietes gegenüber der bereits vorhandenen Vorbelastung eine nicht wahrnehmbare Mehrbelastung bedeuten. An der schwerbefahrenen Reutlinger Straße beträgt die Mehrbelastung in Zahlen maximal 0,1 dB(A) tags bzw. 0,2 dB(A) nachts. Auf die Ausführungen in der schalltechnischen Untersuchung (Kap. 4.1) wird verwiesen.

Weiterhin zu berücksichtigen sind die Lärmauswirkungen, die von der verlegten Eisenbahnstraße im Osten des Plangebiets auf die Umgebung ausgehen. Da es sich bei der Verlegung eines Teilstücks der Eisenbahnstraße um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) handelt, wurden zur Beurteilung der Lärmsituation nach den Kriterien der 16. BImSchV die Pegel an den benachbarten bestehenden Gebäuden berechnet, im Prognose-Nullfall ohne Baumaßnahme und Prognosefall mit Baumaßnahme). Es wird im Ergebnis festgehalten, dass bereits in der nächstgelegenen Bauungsreihe (im Gewerbe- bzw. Mischgebiet) die Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete eingehalten werden und somit kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen vorliegt. Einzelheiten sind der schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

Außerdem wird im Rahmen der Entwicklung des Güterbahnhofsareals eine Linksabbiegespur von der Reutlinger Straße in die Eisenbahnstraße eingerichtet. Die Prüfung durch das Regierungspräsidium Tübingen hat ergeben, dass die geplante Linksabbiegespur keinen erheblichen baulichen Eingriff darstellt, sodass eine Beurteilung nach der 16. BImSchV hier nicht erforderlich ist.

Weitergehende Prüfungen oder Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs (Nahbereich) sind nicht erforderlich.

Lärm aus dem Neckarwehr

Nördlich des Bebauungsplangebietes (hinter dem Gleisbett und der Bebauung des „Sidlerareals“ im Bereich der Brückenstraße) bildet das Geräusch aus dem Neckarwehr trotz Entfernung eine dauerhaft einwirkende Schallquelle. Immissionen aus einer derartigen Anlage zählen zwar weder zum Verkehrslärm noch zum Gewerbelärm, sollten aber in den Berechnungen berücksichtigt werden. Daher wurden (in Übereinstimmung mit der Vorgehensweise in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan „Sidlerareal“) die sich daraus ergebenden Pegel zu der

Verkehrslärmbelastung aus der Bahnstrecke 4600 und den umliegenden Straßen hinzugezählt (vgl. hierzu schalltechnische Untersuchung, Kap. 5.1).

Aus dem Neckarwehr ergeben sich für das Plangebiet des Güterbahnhofsareals maximal Pegel von 51 dB(A) im Bereich der Mischgebiete MI 5 und MI 6. Damit liegen die Werte aus dem Neckarwehr deutlich unter den Immissionen aus dem Verkehrslärm, so dass sich hieraus keine gesonderten Auswirkungen für die Bebauung in diesem Bereich ergeben.

Einwirkender Gewerbelärm

Der östliche Teil des Plangebiets des Güterbahnhofsareals grenzt nach Süden an großflächige Sonder-, Gewerbe- und Industriegebiete an. Hiervon gehen Geräuschimmissionen aus, die nach den Bestimmungen der DIN 18005 bzw. der TA Lärm zu beurteilen sind. Die städtebauliche Planung im Plangebiet soll so gestaltet werden, dass zukünftige Konflikte mit den benachbarten Gewerbebetrieben vermieden werden. Zur Bestimmung der lärmtechnischen Vorbelastung durch bestehende Gewerbebetriebe im Umfeld wurden der Bebauungsplan „Sidlerareal“ nördlich des Plangebiets des Güterbahnhofsareals sowie die bestehenden Gewerbe-, Industrie- und Sondergebiete in der Nachbarschaft berücksichtigt. Es wird auf die Ausführungen in der schalltechnischen Untersuchung (Kap. 4.3.1) verwiesen.

Für die bestehenden Gewerbe-, Industrie- und Sondergebiete konnten die tatsächlich von dort ausgehenden Emissionen im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht detailliert bestimmt werden. Es wird davon ausgegangen, dass diese Betriebe ihren rechtlichen Verpflichtungen nachkommen und in der Nachbarschaft die Bestimmungen der TA Lärm einhalten. Für die betreffenden Flächen wurde also die Annahme getroffen, dass nicht mehr emittiert wird, als im Bestand zulässig ist, um in der derzeitigen Nachbarschaft die Immissionsrichtwerte der TA Lärm (die mit den Orientierungswerten der DIN 18005 übereinstimmen) einzuhalten. Für die bestehenden Betriebe bedeutet diese Annahme, dass sie durch die neu hinzukommenden Gewerbeflächen auf dem Güterbahnhofsareal bezüglich ihrer Schallemissionen gegenüber heute keine Einschränkung erfahren. Sie dürfen aber auch in Zukunft keine höheren Emissionen abstrahlen als die angesetzten Kontingente. Dies schließt im Einzelfall jedoch nicht aus, dass in Zukunft höhere Emissionen möglich sind, nämlich, wenn die angesetzten Kontingente derzeit noch nicht ausgeschöpft werden.

Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen sind also weiterhin Erweiterungen bestehender Betriebe möglich.

i) Pflanzgebote und Pflanzeerhaltungsgebote

Die festgesetzten Pflanzgebote dienen der angemessenen Grüngestaltung des öffentlichen Raumes und der Frei- und Grünflächen, in Einzelfällen als Ersatz für entfallende Bestandsbäume. Entlang der Eisenbahnstraße und nördlichen Erschließungsstraße sorgen sie für eine freiräumliche Betonung der städtebaulich relevanten Achsen, während sie auf den Plätzen zur Grüngestaltung beitragen und die Aufenthaltsqualität erhöhen.

Die Vorgaben zu Pflanzgröße und Baumarten berücksichtigen den vorhandenen Baumbestand und stellen sicher, dass für die unterschiedlichen Standorte geeignete Baumarten gepflanzt werden. Die

Mindestgrößen für Pflanzbeete, Baumscheiben und randliche Aufkantungen dienen dem gesunden Wachstum und dem Schutz bzw. langfristigen Erhalt der zu pflanzenden Bäume.

Es sind insgesamt elf verschiedene Pflanzgebote (PFG 1 bis PFG 11) im Bebauungsplan festgesetzt:

Durch die Baumpflanzungen entlang der Bahnlinie (PFG 2 und 3) soll das Bild einer Allee entstehen und die Stellplätze gegliedert werden, wobei in der Auswahl der Bäume den besonderen Anforderungen aus der Nachbarschaft zu den Bahngleisen Rechnung zu tragen ist. Zwischen dem aus Sicherheitsgründen erforderlichen Zaun zur Bahn und den Stellplätzen entlang der nördlichen Erschließungsstraße ist zur Verbesserung des Straßenbildes ein flächiges, ca. 1,50 m breites Pflanzgebot (PFG 4) vorgesehen, welches analog zu den Verkehrsgrünflächen entlang der Bahnlinie mit einer mageren, extensiv zu pflegenden Wiesenfläche angelegt ist und dauerhaft erhalten werden soll. Außerdem sind in diesem Grünstreifen zur freiräumlichen Aufwertung Sträucher zu pflanzen. Das flächige private Pflanzgebot nördlich der Gewerbegebiete GE 2 und GE 3 mit Baumpflanzungen und Extensivwiese (PFG 1) führt die oben beschriebene Baumallee entlang der Gleise von Westen kommend weiter nach Osten und sorgt für eine optische Abschirmung der südlich angrenzenden Gewerbeflächen. Im Bereich der Wasserschutzzone II wird aufgrund der wasserrechtlichen Anforderungen eine private Grünfläche festgesetzt, die ebenfalls als Extensivwiese anzulegen und dauerhaft zu pflegen ist. Die Pflanzgebote für die privaten Freiflächen in den Mischgebieten MI 2 bis MI 7 (PFG 5) sollen eine Mindestbepflanzung der Innenhöfe mit Kleinbäumen und Großsträuchern gewährleisten. Durch die Möglichkeit geringfügiger Standortabweichungen wird eine Flexibilität bei der Ausführung gewährleistet. Die vorgeschlagenen Gehölze weisen allesamt ein eher flaches Wurzelwerk aus und sind demzufolge für eine Begrünung der Tiefgaragen geeignet. Das Pflanzgebot im Bereich des Nord-Süd-Platzes (PFG 6) dient der freiräumlichen Akzentuierung der schräg abfallenden Grünfläche entlang der künftigen Unterführung mit unterschiedlichen Baumarten und wertet die Rampensituation deutlich auf. Die verschiedenen Pflanzgebote entlang der einzelnen Straßenzüge und auf dem die Eisenbahnstraße flankierenden Quartiersplatz vor der Güterhalle (PFG 7 bis PFG 11) sorgen schließlich freiräumlich für ein abwechslungsreiches Straßenbild. Es sollen unterschiedliche Baumgruppen gebildet werden, die den Straßenraum in der Länge gliedern und diesem durch die verschiedenen Blühzeiten ein stets wechselndes Erscheinungsbild verleihen.

Geringfügige Standortabweichungen der im Bebauungsplan festgesetzten Bäume im öffentlichen Raum sind grundsätzlich zulässig, sofern Zufahrten, Zugänge oder unterirdische Leitungen dies erfordern. Dadurch soll einerseits die notwendige Flexibilität in der Umsetzung gewahrt bleiben und andererseits ausreichend gestalterischer Spielraum für die Konkretisierung des Freiraumkonzepts verbleiben. Die Freiraumplanung wurde aufbauend auf den Vorüberlegungen des Büros GTL aus Kassel vom Büro Reik aus Pfullingen konzipiert und eng mit der Universitätsstadt Tübingen abgestimmt. Die daraus zu entwickelnden freiräumlichen Leitdetails und vertiefenden Planungen zu wichtigen Teilbereichen werden Bestandteil eines noch abzuschließenden städtebaulichen Vertrages zwischen der Universitätsstadt Tübingen und den Projektträgern aurelis/DB.

Entlang der Eisenbahnstraße werden vereinzelt Pflanzergebote festgesetzt, um wertvollen Baumbestand dauerhaft zu erhalten und diesen in das Freiraumkonzept zu integrieren. Bei Abgang sind sie zu ersetzen, wobei geringfügige Standortabweichungen zulässig sind. Während der Bauphase sind im Bereich zu erhaltender Bäume Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu treffen.

8.2 Örtliche Bauvorschriften

Um die geplanten Vorhaben in die Umgebung einzubinden und ein gestalterisch hochwertiges Stadtquartier zu schaffen, werden ergänzend zu den bauplanungsrechtlichen Vorschriften örtliche Bauvorschriften als gestalterische Regelungen erlassen. Sie dienen dazu, den Charakter des Ortes zu bewahren und eine geordnete städtebauliche und gestalterische Entwicklung auch im Hinblick auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes sicherzustellen.

a) Dachgestaltung

Die Regelungen zur Dachgestaltung werden getroffen, um einerseits das städtebauliche Konzept des Rahmenplans der Büros ANP und GTL aus Kassel umzusetzen und andererseits Ausdifferenzierungen bzw. Konkretisierungen zu ermöglichen, die die Gestaltqualität des Quartiers positiv beeinflussen.

In den Baugebieten GE 1, GE 2 und MI 1a/b bis MI 8 sind mit Ausnahme des Mischgebietes MI 4 einheitlich nur Flachdachgebäude zulässig. Ziel der Festsetzung ist eine ruhige und einheitliche Dachlandschaft, um dem Quartier einen homogenen Charakter zu verleihen, der sich selbstbewusst als neuer Baustein innerhalb des Stadtgefüges präsentiert. Im Mischgebiet MI 4 ist bezüglich Dachform (Satteldach) und Firstrichtung der erhaltenswerte Bestand aus ehemaligem Verwaltungsgebäude und Güterhalle festgeschrieben. Das Bestandsgebäude ist ein charakteristisches Fragment der Vergangenheit und dient als identitätsstiftendes Element für das neue Quartier, das als solches erhalten und erlebbar bleiben soll. Aus ökologischen, klimatischen aber auch gestalterischen Gründen sollen Flachdächer begrünt werden (vgl. hierzu auch Ausführungen bei Nr. 8.1 „Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“). Entsprechend dem Bestand sind Satteldächer einheitlich in roten bis rotbraunen gedeckten Materialien einzudecken.

Im Gewerbegebiet GE 3 wird auf die Festsetzung der Dachform verzichtet, da es in ein heterogenes gewerbliches Umfeld eingebettet ist. Hier sind Dacheindeckungen aus unbeschichteten Metallen wie Kupfer, Zink, Blei und deren Legierungen unzulässig, gleiches gilt für Bitumendächer. Ausnahmsweise sind Foliendächer in hellen, gedeckten Farbtönen zulässig. Damit wird der Schadstoffeintrag im Dachflächenwasser vermieden und eine gestalterisch hochwertige Dachlandschaft geschaffen.

Betriebsbedingte und technische Aufbauten auf Gebäuden mit Flachdächern in den Gewerbegebieten GE 1 und GE 2 sind räumlich zu konzentrieren und durch eine gemeinsame Einhausung mit Flachdach zu einer Einheit zusammenzufassen. Durch diese Regelungen werden die erfahrungsgemäß voluminösen, verstreut liegenden und gestalterisch unbefriedigenden Aufbauten von technisch intensiven Nutzungen räumlich gebündelt und optisch durch eine Einhausung versteckt. Die Vorgaben zu den einzuhaltenden Abständen zu allen Außenwänden unter 8.1 „Maß der baulichen Nutzung“ dienen dazu, dass die Aufbauten vom öffentlichen Straßenraum nicht einsehbar sind.

Bei den Gebäuderiegeln der Mischgebiete MI 2 bis MI 8 entlang der Bahn ist im obersten Staffelgeschoss je 20 m Gebäudelänge eine in der Tiefe durchbindende Lücke mit einer Mindestbreite von 3,00 m vorzusehen. Geringfügige Abweichungen sind zulässig, sofern eine spätere Parzellierung dies erfordert. Das Staffelgeschoss ist außerdem zu allen Gebäudeseiten hin

um mindestens 30 cm zurückzusetzen. Es gelten in diesem Zusammenhang außerdem die Regelungen unter Nr. 8.1 „Maß der baulichen Nutzung“. Ziel dieser Festsetzungen ist es, die Gebäude als im Grundsatz nur fünfgeschossige Riegel erscheinen zu lassen, die darüber ein gestalterisch abgesetztes Staffelgeschoss aufweisen, welches nicht durchgängig geschlossen sondern an mindestens zwei Stellen durchbrochen ist.

b) Fassadengestaltung

Im kompletten Plangebiet sind grelle, fluoreszierende und spiegelnde Oberflächen mit Ausnahme von integrierten Solaranlagen an der Fassade unzulässig. Darüber hinaus sind metallische Oberflächen und Kunststoffverkleidungen an Gebäudefassaden mit Ausnahme des Gewerbegebietes GE 3 unzulässig. Diese Fassadenmaterialien fügen sich nicht in ein gemischt genutztes hochwertiges Quartier ein, das an zentraler Stelle im Stadtgefüge gestalterisch erhöhten Anforderungen gerecht werden muss, und werden deshalb ausgeschlossen.

Sämtliche Außenfenster sind mit durchsichtigem Glas auszuführen. Spiegelglas und das großflächige Abkleben von Glasflächen mittels Folien o.ä. mit einem Beklebunganteil über 20 % der Fensterfläche ist unzulässig. So wird sichergestellt, dass städtebaulich ein Kontakt zwischen Innen und Außen hergestellt wird, sodass geschlossene Fassadenfronten trotz Befensterung vermieden werden. Dies wirkt sich positiv auf die Gestaltqualität und das Erleben des öffentlichen Raums aus und erhöht die soziale Kontrolle.

Technische Einrichtungen (z.B. außen sichtbare Kaminrohre, etc.) sind an Gebäude-Außenfassaden, die der öffentlichen Verkehrsfläche zugewandt sind, nicht zulässig. Diese haben erfahrungsgemäß sowohl gestalterische Defizite am Gebäude als auch stadträumlich negative Auswirkungen auf den Gesamteindruck eines Quartiers zur Folge und werden deshalb ausgeschlossen.

c) Werbeanlagen und Automaten

Im kompletten Plangebiet sind freistehende Werbeanlagen und freistehende Automaten unzulässig. Gleiches gilt für Werbeanlagen mit greller Signalwirkung, mit wechselndem oder bewegtem Licht und Laserwerbung. Ebenso sind Booster (Lichtwerbung am Himmel), Fesselballone und ähnliches ausgeschlossen. Eine Überdachmontage von Werbeanlagen ist ausgeschlossen. Diese Regelungen schließen gestalterisch unbefriedigende Werbung aus, welche nicht mit einem hochwertigen innenstadtnahen Quartier vereinbar ist. Die Werbeanlagen sollen insgesamt gestalterisch anspruchsvoll und von untergeordneter Natur sein, ohne auf eine angemessene Werbewirkung verzichten zu müssen. Beleuchtete Werbeanlagen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit so einzurichten, dass die Verkehrsteilnehmer auf den Straßen nicht geblendet werden.

In den Mischgebieten gilt folgendes: Fahnenwerbung, großflächige Werbetafeln und Anlagen, die dem Anschlag von Plakaten und anderen werbewirksamen Einrichtungen dienen, sind unzulässig. Es sind nur Flachwerbeanlagen an der Stätte der Leistung am Gebäude parallel zur Fassade und unterhalb der Fenster des 1. Obergeschosses zulässig. Pro Betrieb ist nur eine Werbeanlage zulässig. Werbeanlagen sind mit einer Höhe von max. 0,50 m, einer Tiefe von max. 15 cm und einer Größe von max. 2,00 m² zulässig. Mit diesen Regelungen wird den Werbewünschen der gewerblichen Einrichtungen in den Mischgebieten in angemessener Weise Rechnung getragen. Die

Werbeanlagen fügen sich so in Proportion und Gestaltung ins Gesamtbild der Fassaden und der Gebäude ein, auch im Hinblick auf die Wechselwirkungen untereinander.

Für die Gewerbegebiete GE 1 und GE 2 gilt: Hier sind nur Flachwerbeanlagen am Gebäude parallel zur Fassade zulässig. Pro Betrieb ist nur eine Werbeanlage zulässig. Werbeanlagen sind mit einer Höhe von max. 1,00 m, einer Tiefe von max. 15 cm und einer Größe von max. 4,00 m² zulässig. Die Größenvorgaben im GE 1 und GE 2 nehmen Rücksicht auf die angrenzenden Mischgebiete und sorgen so für einen verträglichen Übergang zu den gestalterisch sensibleren Bereichen.

Für das Gewerbegebiet GE 3 gilt: Es sind pro Gebäudeseite an der Fassade nur Flachwerbeanlagen mit einer Tiefe von maximal 15 cm und einer Gesamtgröße von maximal 10,00 m² zulässig. Sofern die Gesamtgröße der Werbeanlagen 2 % der Wandfläche der jeweiligen Gebäudeseite nicht überschreitet, sind Werbeanlagen mit einer Gesamtgröße von bis zu 20,00 m² zulässig. Innerhalb des mit PFG 1 bezeichneten flächigen Pflanzgebots im Norden des Gewerbegebiets GE 3 ist ausnahmsweise eine freistehende Werbeanlage mit einer Breite von maximal 2,00 m, einer Tiefe von maximal 0,60 m und einer Höhe von maximal 8,00 m zulässig. Mit dieser differenzierten Regelung wird den größeren Gebäudekubaturen und dem gestalterisch weniger sensiblen Umfeld Rechnung getragen. Insgesamt wird so den Gewerbetreibenden eine angemessene Werbung und größere Flexibilität in der Ausgestaltung ermöglicht, was mit der städtebaulichen Struktur und der Umgebung verträglich ist.

d) Satelliten-Empfangsanlagen, Außenantennen

Der grundsätzliche Ausschluss von Außenantennen und Satelliten-Empfangsanlagen dient dem Schutz des Stadtbildes, des Erscheinungsbildes der Gebäude und der Vermeidung optischer Beeinträchtigungen des öffentlichen Raums.

Ausnahmsweise können Satelliten-Empfangsanlagen als Gemeinschaftsanlagen im Dachbereich zugelassen werden, wenn sie vom öffentlichen Straßenraum aus nicht sichtbar sind. Ausnahmen können zur Wahrung des Grundrechts auf Informationsfreiheit (Art. 5 GG) zugelassen werden. Um die gestalterisch negativen Auswirkungen solcher Anlagen auf das Stadtbild zu vermeiden, sind sie nur in Ausnahmefällen in gebündelter Form und vorzugsweise auf der dem öffentlichen Raum abgewandten Seite möglich.

e) Solaranlagen

Solaranlagen werden im Gebiet prinzipiell begrüßt. Aus gestalterischen Gründen sind Solaranlagen allerdings nur auf dem Dach oder in die Fassade integriert zulässig. Sie sind außerdem gemäß den Regelungen unter Nr. 8.1 „Maß der baulichen Nutzung“ auszuführen, um im Falle der Montage auf dem Flachdach die Nichteinsehbarkeit vom öffentlichen Straßenraum aus sicherzustellen.

f) Einfriedungen

Im Gewerbegebiet GE 1 und in den Mischgebieten MI 1a/b bis MI 8 sind Einfriedungen zum öffentlichen Raum hin unzulässig. Hier soll ein qualitätsvoller städtebaulicher Komplex mit Hofsituationen und öffentlich zugänglichen Bereichen entstehen. Einfriedungen stehen hier dem offenen Charakter grundsätzlich entgegen.

Im Gewerbegebiet GE 2 sind Einfriedungen nach Westen zum öffentlichen Straßenraum unzulässig. Dies ist der Übergangsbereich zum westlich angrenzenden Mischgebiet, welcher ebenfalls frei von abschirmenden Einfriedungen gehalten werden soll. Ansonsten gelten analog die Regelungen zum Gewerbegebiet GE 3.

Im Gewerbegebiet GE 3 sind Einfriedungen grundsätzlich zulässig. Die für diese Einfriedungen festgesetzten Vorgaben dienen dazu, den öffentlichen Straßenraum in Höhe und Gestaltung freiräumlich angemessen zu flankieren. Gewerbebetriebe sollen die Möglichkeit erhalten, Gewerbeflächen beispielsweise aus Sicherheitsgründen abzugrenzen, wobei gleichzeitig eine gewisse Offenheit zum öffentlichen Straßenraum gewahrt werden soll. Die Einfriedungen sind südlich des mit PFG 1 bezeichneten flächigen Pflanzgebots zu platzieren, damit Fußgänger und Radfahrer sich hier nicht direkt an einem Zaun entlang bewegen müssen sondern von einem offenen baumbestandenen Grünstreifen begleitet werden.

g) Abstandsflächen

Gemäß § 74 Abs. 1 Nr. 7 LBO sind zur Verwirklichung der planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes im Bereich der Mischgebiete zwischen den Baufeldern geringere Abstandsflächen als nach § 5 Abs. 7 LBO zulässig. Die Tiefe der Abstandsflächen beträgt jedoch in jedem Fall mindestens 2,50 m.

Diese Regelung dient der Sicherstellung der Umsetzbarkeit des städtebaulichen Entwurfs von ANP und GTL aus Kassel, der die Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan bildet. Im Bereich des Güterbahnhofs soll zukünftig ein Nebeneinander von Arbeiten und Wohnen in einem kompakten, gemischt genutzten Quartier im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ ermöglicht werden. Durch die Inanspruchnahme von innerstädtischen Brachflächen wird dem Leitbild des Vorrangs der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung und dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rechnung getragen. Die verdichtete Bauweise ist städtebaulich die angemessene Antwort auf die heterogene, teilweise großmaßstäbliche Bebauung in der Umgebung.

Das vom Verkehr geprägte Umfeld an der Westspitze verlangt nach einem kompakten Baukörper mit einer gewissen Höhe, der geeignet ist, ein repräsentatives Entrée für das neue Stadtquartier zu bilden. Direkt angrenzend befindet sich mit der Reutlinger Straße eine sehr breite Haupterschließungsstraße, die durch den zusammenhängenden, in der Höhe gestaffelten Gebäudekomplex räumlich adäquat gefasst werden soll. In den Mischgebieten MI 2 bis MI 8 werden vier- bis sechsgeschossige Baukörper in einer blockhaften Grundstruktur um großzügige Innenhöfe herum gruppiert. Ziel ist die Umsetzung eines städtebaulich stringenten Grundkonzepts mit kantigen Baukörpern und räumlich klar gefassten Ecksituationen. Die Zwischenräume zwischen den Baufeldern sind in diesem Zusammenhang bewusst eng gehalten. Einerseits soll eine Durchwegung der Baublöcke ermöglicht werden, andererseits sollen trotz der vorhandenen schwierigen Lärmsituation im Umfeld (Verkehrslärm von der Reutlinger Straße im Süden und Bahnlärm vom Gleiskörper im Norden) attraktive lärmgeschützte Innenhöfe geschaffen werden.

Diese städtebaulichen Zielsetzungen erfordern vom Bauordnungsrecht abweichende Masse der Tiefe der Abstandsflächen. Zur Prüfung, ob unter diesen Voraussetzungen eine ausreichende Belichtung mit Tageslicht in den Gebäuden im Quartier grundsätzlich möglich ist, wurde eine Verschattungsstudie vom Büro ANP - Architektur- und Planungsgesellschaft mbH aus Kassel angefertigt, in der die Verschattungs- bzw. Besonnungsverhältnisse aufgezeigt werden. Im

Ergebnis kann konstatiert werden, dass eine ausreichende Belichtung mit Tageslicht auch bei geringeren Abstandsflächentiefen bei den künftigen Gebäuden vorhanden ist bzw. hergestellt werden kann. Eine ausreichende Belüftung kann ebenfalls angenommen werden: Die Be- und Durchlüftung sowie die Abkühlung des Gebiets werden insbesondere durch die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen mit umfangreichen Baumpflanzungen sichergestellt. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind damit gegeben.

Ergänzend wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen zum Maß der baulichen Nutzung ab Seite 22 ff. der Begründung verwiesen, insbesondere auf die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung der Obergrenzen nach § 17 Abs. 1 BauNVO ab Seite 27 ff. der Begründung.

9. 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 Infrastrukturfolgemassnahmen 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, Belagserneuerung 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 Güterbahnhofsareals 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.

Die Projektträger aurelis/DB stellen auf eigene Kosten die komplette Erschließung inklusive der Freianlagen her und übergeben die öffentlichen Flächen anschließend kosten- und lastenfrei an die Universitätsstadt Tübingen. Gegebenenfalls wird vor Abschluss des städtebaulichen Vertrags ein Übertragungsvertrag für die öffentlichen Flächen im Plangebiet geschlossen. Die im Plangebiet mit Geh- und Leitungsrechten gekennzeichneten Flächen werden über entsprechende Dienstbarkeiten im Grundbuch gesichert.

Zwischen den Stadtwerken Tübingen und den Projektträgern aurelis/DB wird ein privatrechtlicher Vertrag geschlossen, der die im Zuge des Projekts notwendigen Verlegungen bestehender Leitungen und den Einbau neuer Leitungen (mit ggf. Fernwärmeanschluss) zum Inhalt hat.

In einem Kaufvertrag zwischen der Universitätsstadt Tübingen und den Firmen Kemmler und Möck wird der Verkauf der alten Eisenbahntrasse im Osten des Plangebiets geregelt. Im Rahmen der Kaufvertragsverhandlungen ist das Leitungsrecht für den Mischwasserkanal von den Firmen Kemmler und Möck über eine Dienstbarkeit im Grundbuch zugunsten der Stadt Tübingen zu sichern. Die übrigen noch vorhandenen Leitungen der Stadtwerke (und ggf. der Fernwärmeanschluss) werden über einen separaten Gestattungsvertrag zwischen den SWT und den Firmen gesichert.

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 hochwertigen Nutzungsmix belegen kann. Mögliche Nutzungsszenarien werden derzeit von der Verwaltung untersucht und dem Gemeinderat anschließend zur Richtungsentscheidung vorgelegt. Nach erfolgter Entwidmung der Bahnflächen im Juli 2014 wird ein entsprechender Übertragungsvertrag zwischen der Universitätsstadt Tübingen und aurelis/DB geschlossen. In der Zwischenzeit bis zum Eigentumsübergang wurde ein Gestattungsvertrag für das historische Verwaltungsgebäude und die Güterhalle abgeschlossen, welcher der Universitätsstadt Tübingen die Schlüsselgewalt zubilligt, um erste Bestandsuntersuchungen im Hinblick auf eine Umnutzung und Besichtigungen mit potentiellen Nutzern durchführen zu können.

10. Denkmalschutz

Das bestehende Gebäude-Ensemble aus Verwaltungsgebäude, Güterhalle und Bahnsteigüberdachung ist ein Kulturdenkmal nach § 2 DSchG. Im Zusammenhang mit der Entwicklung wurde der Umgang mit dem denkmalgeschützten Gebäudekomplex 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 Entwicklungspotenziale wäre nicht möglich gewesen. Vor diesem Hintergrund ist nach Abwägung kein kompletter sondern lediglich ein wesentlicher Erhalt des Gebäudekomplexes möglich. Nicht erhalten werden kann die Bahnsteigüberdachung im Norden, die allerdings in einem sehr schlechten Zustand ist. Außerdem werden im Osten der Güterhalle vier Achsen abgebrochen, die denkmalschutzrechtlich jüngeren Bauphasen zuzuordnen sind. 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, weshalb auf eine entsprechende Kennzeichnung im Bebauungsplan verzichtet wurde. Ein entsprechender Teilabbruchantrag beim RP Tü wurde von Seiten der Projektträger aurelis/DB bereits gestellt und ist in Bearbeitung.

Archäologische Bodendenkmale sind im Plangebiet nicht bekannt. Sollten während der Bauausführung bzw. Durchführung der Maßnahme, insbesondere bei Erdarbeiten und Arbeiten im Bereich von Keller, Gründung und Fundamenten Funde (beispielsweise Scherben, Metallteile, Knochen) und Befunde (z. B. Mauern, Gräber, Gruben, Brandschichten) entdeckt werden, ist die Archäologische Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Tübingen unverzüglich zu benachrichtigen. Fund und Fundstelle sind bis zur sachgerechten Begutachtung, mindestens bis zum Ablauf des 4. Werktags nach Anzeige, unverändert im Boden zu belassen (siehe § 20 Denkmalschutzgesetz Baden-Württemberg).

11. Energie

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes soll mindestens der Energiestandard KfW-Effizienzhaus 70 realisiert werden (nach EnEV 2009).

12. Altlasten / Kampfmittel

In der Planzeichnung sowie im textlichen Teil des Bebauungsplans sind Altlasten durch eine Kennzeichnung aufgenommen.

Das Plangebiet ist eigentumsrechtlich zwischen den Grundstücken der aurelis und DB aufgeteilt, die Trennlinie verläuft horizontal in West-Ost-Richtung ungefähr mittig durch das Plangebiet. Für die beiden Teilflächen der aurelis und der DB wurde die Belastungssituation ermittelt und ein Maßnahmenkonzept für den Bodenaushub erstellt, welches nachfolgend zusammenfassend beschrieben ist.

Altlasten-Belastungssituation DB-Fläche

Auf der DB-Fläche wurden in der Vergangenheit weder durch das Landratsamt Tübingen noch im Zuge der Erkundungen durch die DB Altlastenverdachtsflächen ausgewiesen. Dennoch wurden im Rahmen der bisherigen Erkundungen erhöhte Chromkonzentrationen im Feststoff detektiert, die zum Teil oberhalb der Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) für Wohnen (zukünftige Mischnutzung) bzw. für Gewerbegebiete (zukünftige Gewerbeflächen)

liegen. Die Auffälligkeiten beschränken sich jedoch auf den Auffüllungshorizont. Die Abgrenzung von Belastungszonen ist wegen der diffusen Verteilung der Chrombelastungen nicht möglich.

Altlasten-Belastungssituation aurelis-Fläche

Grundsätzlich wurde ein vor dem Hintergrund der jahrzehntelangen Nutzung und flächenhaften anthropogenen Auffüllungen relativ geringes Belastungsniveau festgestellt. Im Rahmen der Orientierenden Untersuchung 2001 wurden die meisten der insgesamt 13 Altlastenverdachtsflächen (ALVF) einer Kategorie zugeordnet, bei der kein weiterer Erkundungs-/ Handlungsbedarf notwendig ist. Auch die Befunde außerhalb der ALVF liegen überwiegend in unauffälligen Bereichen unterhalb der Prüfwerte der BBodSchV für Wohngebiete (zukünftige Mischnutzung) bzw. für Gewerbegebiete (zukünftige Gewerbeflächen). Lediglich im Westen der ALVF 7080-01-003 „Lagerplätze 8, 10 und 20“ im Bereich der zukünftigen gewerblichen Nutzung wurden oberflächennah zusammenhängende PAK- bzw. Benzo(a)pyren-Belastungen oberhalb der Prüfwerte der BBodSchV für Gewerbegebiete nachgewiesen. Eine Auswertung aller vorliegender Untersuchungsergebnisse und Sanierungsdokumentationen ergab eine Fläche von etwa 400 m², wobei sich die Verunreinigungen auf den obersten Meter beschränken.

Maßnahmenkonzept Altlasten-Sanierung

Für die in der Planzeichnung gekennzeichnete Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, wurden im Maßnahmenkonzept Sanierungsmaßnahmen definiert: Der Kontaminationsbereich sollte im Zuge der Baureifmachung beseitigt werden (Aushub; Umfang ca. 400 m² x 1,0 m = 400 m³ / 720 to. Begleitung der Maßnahme durch einen Fachgutachter. Entnahme von Beweissicherungsproben aus den Baugrubenwänden und der Sohle sowie Analytik auf PAK. Nachweis der Einhaltung des Prüfwertes der BBodSchV für Gewerbegebiete für den Parameter Benzo(a)pyren von 12 mg/kg).

Maßnahmenkonzept Altlasten für den Bodenaushub

Die geplante Umnutzung im gesamten Geltungsbereich sollte unter Beachtung der folgenden Maßnahmen erfolgen:

- Begleitung von Bodenaushub durch einen Fachgutachter, Separierung von Auffüllungen und gewachsenem Boden, ggf. von organoleptisch auffälligem Material, abfallrechtliche Deklaration des Aushubmaterials, Sicherstellung der ordnungsgemäßen Bereitstellung auf der Fläche, Vorlage der Ergebnisdokumentation beim Landratsamt Tübingen.
- Begleitung und Überwachung von Wiedereinbau von Aushubböden durch einen Fachgutachter. Wiedereinbau von Aushubböden bis max. Z 2 gemäß Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14.03.2007 (VwV-Boden) unter Beachtung der in der VwV-Boden festgelegten Einbaukonfigurationen:
Das Plangebiet liegt im Osten innerhalb des Wasserschutzgebietes Au. In der Wasserschutzzone II und IIIb ist der Einbau von Z2-Material nicht zulässig bzw. soll aus Vorsorgegründen nicht erfolgen.
-> Wiedereinbau von Aushubböden Z 0/Z0*/Z1.1: Erforderlicher Mindestabstand von 1 m zum höchsten Grundwasserstand. Bei den bisherigen Grundwasserstandmessungen

- lagen die Wasserstände bei 4-5 m uGOK. Um den Mindestabstand auch bei höheren Wasserständen sicher einzuhalten wird vorsorglich festgelegt, dass der Wiedereinbau von Aushubböden bis zu einer maximalen Tiefe von 2,5 m uGOK erfolgen darf.
- > Wiedereinbau von Aushubböden Z 1.2: Erforderlicher Mindestabstand von 1 m zum höchsten Grundwasserstand, maximale Einbautiefe 2,5 m uGOK. Zudem ist der Nachweis zu erbringen, dass die Auenlehmschicht in dem für den Wiedereinbau vorgesehenen Bereich eine Mindestmächtigkeit von 2 m aufweist. Der Nachweis kann durch Auswertung vorhandener Bohrprofile oder durch zusätzliche Erkundungsbohrungen erbracht werden.
 - > Wiedereinbau von Aushubböden Z 2 (nur außerhalb Wasserschutzzonen II und IIIb des Wasserschutzgebietes Au): Erforderlicher Mindestabstand von 1 m zum höchsten Grundwasserstand, maximale Einbautiefe 2,5 m uGOK. Der Wiedereinbau von Z 2-Material ist nur unterhalb von Versiegelungen mit einer wasserundurchlässigen Deckschicht (z.B. Beton, Asphalt, Pflaster mit abgedichteten Fugen) oder in speziell durch Abdichtungen gesicherten Erdbauwerken, z. B. Lärmschutzwällen, zulässig.

Auf zukünftig unversiegelten Flächen sind Oberbodenmischproben gemäß BBodSchV durch einen Fachgutachter zu entnehmen und auf Schwermetalle und Benzo(a)pyren zu analysieren. Bei Unterschreitung der Prüfwerte der BBodSchV für die relevante Nutzungsart (Wohnen oder Gewerbe) sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Bei Überschreitung der Prüfwerte der BBodSchV erfolgt eine Überdeckung der beprobten Teilfläche mit mindestens 60 cm externem Füllboden, der die Zuordnungswerte der VwVBoden Z 1.1 sowie die Prüfwerte der BBodSchV für die relevante Nutzungsart (Wohnen oder Gewerbe) einhält.

Es wird darauf hingewiesen, dass Maßnahmenkonzept und Sanierungsdokumentation Bestandteil der Unterlagen zum Umweltbericht des Bebauungsplans sind.

Umgang mit Kampfmitteln

Das Untersuchungsgebiet wurde teilweise bombardiert. Laut Auswertung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Baden-Württemberg vom 08.05.2009 sind in den Luftbildern etliche Bombentrichter und Gebäudeschäden erkennbar. Das Vorhandensein von Blindgängern kann nicht ausgeschlossen werden. Vor Eingriffen in den Untergrund muss von fachlich versierter Seite (Kampfmittelbeseitigungsdienst oder private Kampfmittelräumfirmen) ein Konzept zum Umgang mit der Kampfmittelgefährdung bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen erarbeitet werden. Aushub- und Räumarbeiten müssen nach Vorgabe dieses Konzeptes von fachlich geeignetem Personal beaufsichtigt werden.

13. Zusammenfassung des Umweltberichts

Eine städtebauliche Entwicklung und Neuordnung des Areals des ehemaligen Güterbahnhofs entspricht den Forderungen des Landesentwicklungsplanes Baden-Württemberg in vollem Maße: Danach sind „bei der Siedlungsentwicklung (...) vorrangig die im Siedlungsbestand vorhandenen Potenziale an Brach-, Konversionsflächen, Baulücken und Baulandreserven zu nutzen“. Der Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes ist bzgl. seiner Ausstattung mit Naturgütern aufgrund seiner starken anthropogenen Überprägung sowie durch die Trennung mittels bedeutsamer Verkehrslinien als sehr gering bis mittelwertig einzustufen.

Durch die Neubebauung des Güterbahnhofareals kommt es zu Veränderungen der Umweltsituation. Die Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter sowie die vorgesehenen Maßnahmen wurden im Umweltbericht „Güterbahnhof“ der Büros agR und ILN vom 05.09.2014 ermittelt und bewertet.

Die wesentlichen Ergebnisse des Umweltberichts lassen sich in Bezug auf die einzelnen Schutzgüter wie folgt zusammenfassen:

Mensch und Gesundheit

Wesentliche Umweltauswirkungen sind durch die Lärmbelastung des Gebietes zu erwarten. Hierbei ist allerdings die vorhandene Vorbelastung durch den Straßen- und den Schienenverkehr, untergeordnet durch Gewerbelärm, ausschlaggebend. In Bezug auf Verkehrsgeräusche werden in den Mischgebieten MI und im Gewerbegebiet GE 1 an fast allen den Hauptschallquellen zugeordneten Fassaden die Orientierungswerte der DIN 18005 im Tag- und Nachtzeitraum überschritten. In den beruhigten Innenbereichen werden sie bei Umsetzung der flankierenden Maßnahmen zum passiven Lärmschutz (z.B. Grundrissorientierung, verschiedene Schallschutzmaßnahmen) weitgehend eingehalten. Für das geplante Gewerbegebiet GE 2 werden die Orientierungswerte der DIN 18005 tags eingehalten und nachts überschritten (in Anbetracht des Fehlens klassischen Wohnens im GE unkritisch). Für die Gewerbegebiete GE 2 und GE 3 werden Emissionskontingente festgesetzt, mit denen die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbelärm unter Berücksichtigung des bestehenden Gewerbes im Umfeld eingehalten werden. Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die Lärmbelastung einem städtischen Umfeld entspricht und sich durch die blockhafte städtebauliche Grundstruktur, passive Schallschutzmaßnahmen sowie durch Lärmkontingentierung im Gewerbegebiet soweit mindern lässt, dass die zulässigen Lärmwerte für den Innenbereich eingehalten werden können.

Die bestehenden Belastungen bzgl. Luftthygiene werden mindestens in Teilbereichen als hoch eingeschätzt. Aktive Maßnahmen zur Verminderung sind nicht möglich. Eine ausreichende Durchlüftung ist noch gegeben. Zur Vermeidung weiterer Belastungen wird das Plangebiet an das städtische Fernwärmenetz angeschlossen.

Zur Verschattungssituation wird festgestellt, dass sich mit der Umsetzung der Planung eine für innerstädtische Lagen typische Besonnungssituation für Fassaden und private Freibereiche ergibt. Für den weit überwiegenden Anteil aller Fassaden werden die als Empfehlung geltenden Anforderungen der DIN 5034-1 erfüllt. Aufgrund der differierenden Besonnungssituation, die sich teilweise auf mehrere Fassadenseiten erstrecken, sind für bestimmte Bereiche im Mischgebiet optimierte Gebäudegrundrisse, z.B. in Form von durchgesteckten Wohnungsgrundrissen bzw. Maisonettelösungen empfehlenswert, sodass die Kriterien der DIN 5034-1 in Anhängigkeit von der Grundrissorganisation für alle Wohnungen erfüllt werden können. Außerdem sind im Mischgebiet auch weitere „robustere“ Nutzungen zulässig, für die ein geringeres Schutzniveau heranzuziehen ist und die auch in verschatteten Bereichen grundsätzlich realisiert werden können (z.B. gewerbliche Nutzung, Büronutzung).

Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt

Aufgrund der Vornutzung als Güterbahnhof ist der größte Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplans versiegelt oder teilversiegelt und deshalb für die freilebende Tier- und

Pflanzenwelt insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Aufgrund der Ausstattung und Nähe zu Bahngleisen sind allerdings artenschutzrechtliche Belange zu beachten, insbesondere bei Reptilien und Vögeln. Die Auswirkungen auf das Schutzgut werden als gering bis mittel eingestuft. Sie bestehen in Beseitigung / Veränderung der Vegetation, Veränderung/ Verkleinerung / Zerschneidung von Lebensräumen von Tieren bzw. Störung / Gefährdung und Beunruhigung der Tierwelt.

Bezüglich der artenschutzrechtlichen Belange sind vorgezogene Maßnahmen (sogenannte CEF-Maßnahmen) notwendig, mit deren Umsetzung ab Juli 2013 begonnen wurde. Ergänzend dazu werden Maßnahmen zur Vermeidung (ökologische Baubegleitung, Vergrämung, Abfangen) und zur Verminderung notwendig. Trotz umfangreicher Anstrengungen wurde eine Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung für das Umsetzen von Zauneidechsen notwendig, welche vom Regierungspräsidium Tübingen am 01.07.2013 erteilt wurde.

Boden und Wasser

Gegenüber dem Bestand verändert sich der derzeit schon sehr hohe Versiegelungsgrad kaum. Die Auswirkungen der Planung werden daher für die Schutzgüter Boden und Wasser als sehr gering bis gering eingestuft. Die vorgesehenen Maßnahmen wie z.B. Dachflächenbegrünung, Tiefgaragenbegrünung und Anlage von Grünflächen haben positiven Einfluss auf den Wasserhaushalt und lassen anthropogen geprägte Böden entstehen. Gegenüber dem Status-quo ist mit einem etwas höheren Oberflächenwasserabfluss zu rechnen, wobei durch Dachbegrünung eine Rückhaltung des Niederschlagswassers und eine verzögerte Abgabe ins öffentliche Kanalnetz vorgesehen sind. Durch die Sanierung vorhandener Altlasten wird eine Entlastung des Wirkungspfades Boden und Wasserhaushalt erreicht. Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegende Teilfläche eines Wasserschutzgebiets Zone II (WSG II) wird größtenteils als private Grünfläche festgesetzt und nur mit einem Teilstück der verlegten Eisenbahnstraße überbaut. Die hierfür erforderliche Ausnahmegenehmigung vom Bauverbot des WSG II ist durch das Landratsamt Tübingen am 31.07.2013 (mit Änderung vom 07.08.2013) erteilt worden.

Es wird also festgestellt, dass die Schutzgüter Boden und Wasser durch die Neubebauung des Güterbahnhofsareals keine erheblichen Beeinträchtigungen erfahren. Über die schon erwähnten Begrünungen hinausgehende Ausgleichsmaßnahmen erfolgen zusammen mit anderen Schutzgütern (Tiere und Pflanzen). Die Sanierung von Altlasten/Bodenbelastungen wird als positiv eingestuft.

Klima, Luft

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft bezüglich Temperaturerhöhungen (Ausbildung einer großen Wärmeinsel) sowie Abriegelung / Aufstauung von Kaltluftströmen sind nicht zu erwarten. Auch eine ausreichende Durchlüftung ist noch gegeben. Für die bestehenden lufthygienischen Belastungen werden im Vergleich zum Bestand durch planinduzierte Ziel- und Quellverkehre nur geringfügige zusätzliche Mehrbelastungen erwartet. Die Auswirkungen werden insgesamt also als gering bis mittel eingeschätzt. Diesbezügliche Ausgleichsmaßnahmen sind Dachbegrünungen, Anlage begrünter Tiefgaragen und grünordnerische Festsetzungen im Bebauungsplan. Als Maßnahme zur Vermeidung weiterer Luftbelastungen kann der Anschluss des Gebietes an die Fernwärmeversorgung genannt werden.

Landschaft

Der im Bestand stark durch Industrieflächen, Industriebrachen und Infrastrukturtrassen geprägte, wenig zugängliche Geltungsbereich des Bebauungsplans wird durch eine geordnete Eingrünung, hochwertige Bebauung und bessere Vernetzung mit dem umgebenden Kontext gegenüber dem heutigen Zustand eine Verbesserung hinsichtlich des Landschaftsbildes und eine deutliche Aufwertung des Stadtbildes erfahren. Die geordnete Gestaltung des Areals wird als positive Auswirkung eingestuft.

Kulturerbe und sonstige Sachgüter

Der Abbruch denkmalgeschützter Teile der Güterhalle führt zu einem Verlust der Denkmaleigenschaft des Gesamtkomplexes. Die Auswirkung wird daher als hoch und erheblich eingeschätzt. Ein vollständiger Erhalt des Gesamtkomplexes ist aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten aber nicht möglich. Sonstige erhebliche Auswirkungen auf die oben genannten Schutzgüter sind nicht zu erwarten.

Wechselwirkungen

Erhebliche Auswirkungen durch Wechselwirkungen zwischen den obigen Schutzgütern sind nicht zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger Wirkungen

Ein Anschluss des Plangebiets an die städtische Nah-/Fernwärmeversorgung ist geplant. Ein überwiegender Anteil regenerativer Energien sollte angestrebt werden, photovoltaische Anlagen sind zulässig (geothermische Anlagen nicht), Anforderungen an energiesparende Standards sind definiert.

Die Maßnahmen im Hinblick auf Emissionen wie Lärm sind obenstehend unter dem Schutzgut Mensch und Gesundheit erläutert. Zur Vermeidung von unerwünschten klimatischen Auswirkungen sind Dachbegrünungen und die Begrünung von Tiefgaragen im Bebauungsplan festgesetzt. Zur Vermeidung von Auswirkungen der Lichtemissionen auf die Tierwelt wird nur insektenschonende, Streulicht vermeidende Beleuchtung zugelassen. Die im Gebiet vorgefundenen Altlasten machen umfangreiche Maßnahmen zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen erforderlich. Stark kontaminierte Bereiche, von denen hohe Umweltrisiken ausgehen, werden beseitigt. Die Abfall- und Abwasserbeseitigung erfolgt ordnungsgemäß.

Naturschutzfachliche und artenschutzrechtliche Maßnahmen sind sowohl innerhalb als auch außerhalb des Geltungsbereichs notwendig. Maßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans (wie z.B. Begrünung von Dächern und Tiefgaragen, Baum- bzw. Strauchpflanzungen und die Anlage von kleinen Grünflächen) sind durch textliche und zeichnerische Festsetzungen bestimmt. Die Umsetzung der CEF-Maßnahmen (artenschutzrechtliche Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches) ist vorgezogen auszuführen. Mit deren Realisierung wurde ab Juli 2013 schon begonnen. Ein Teil davon kann auch als naturschutzfachlicher Ausgleich angerechnet werden. Weitere notwendige planexterne Ausgleichsmaßnahmen werden aus dem baurechtlichen Ökokonto der Stadt Tübingen abgedeckt und durch Kostenübernahme des Vorhabenträgers abgegolten.

Artenschutz

Im gesamten Plangebiet des Güterbahnhofs und seinem Umfeld wurden durch die Gutachterbüros agR und ILN umfangreiche Bestandserfassungen zu Nutzungen, Biotoptypen und verschiedenen Tierartengruppen/Arten (Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien, Schmetterlinge sowie Wildbienen und Heuschrecken) durchgeführt.

Folgende Ergebnisse können zusammenfassend festgehalten werden:

Im Untersuchungsgebiet kommen keine geschützten Biotope nach § 32 LNatSchG vor. Des Weiteren sind keine naturschutzfachlichen Schutzgebiete (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete oder Natura 2000-Gebiete) betroffen. Die Untersuchungen von ILN (2011) haben ergeben, dass keine Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse (siehe Anhang I der FFH-Richtlinie vom 21.05.1992, 92/43/EWG) vorhanden sind. Im Zuge der artenschutzrechtlichen Prüfung wurden bewertungsrelevante Arten im Plangebiet festgestellt: Die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Zauneidechsen sowie die im Gebiet brütenden europäischen Vogelarten der Vogelschutzrichtlinie (insbesondere die beiden Vorwarnliste-Arten Feld- und Haussperling). Maßnahmenvorschläge zur Sicherung des Erhaltungszustandes betroffener Arten wurden unterbreitet. Diese sind unterteilt in Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen und notwendige CEF-Maßnahmen (nach § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind:

Offenhaltung (Erhalt) des Freihaltbereichs Regionalbahntrasse und Mindestabstandsstreifen, Eingriffe in Eidechsenhabitats nur in den für Eidechsen günstigen Zeiträumen (Mitte August bis Mitte Oktober bzw. Mitte März bis Mitte April), Vergrämung im Bereich südlich der Freihaltetrasse Regionalstadtbahn (September 2013 bis März 2014), Abfangen und Umsiedeln der Eidechsen, Abriss von Gebäuden außerhalb der Brut- und Wochenstubenzeit (März bis September), Schutz von Biotopflächen (Eidechsenhabitats) während der Bauphase.

Als CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) sind vorgesehen:

Entlang der bestehenden Bahntrasse zwischen Eisenbahnstraße und Gleiskörper östlich des Plangebiets (Flurstück Nr. 6321, 7098) liegt eine geeignete, ca. 0,6 ha große Fläche, die für die angenommene betroffene Bestandsstärke der Zauneidechsen notwendig ist. Es handelt sich um einen ca. 400 m langen Abschnitt entlang der Eisenbahnstraße mit einer Breite von durchschnittlich 15 m, auf dem folgende Maßnahmen durchzuführen sind: Entsiegelung auf Teilflächen (Beton, Asphalt, wassergebundene Decken, Verbundsteine entfernen), punktuelle Rodung von Einzelbäumen und Sträuchern, Anlegen von Steinriegeln, Herstellung einer Verbindung zur dahinter liegenden Bahntrasse bis zum Schotterkörper und damit direkte Verbindung der CEF-Flächen zur bestehenden Hauptpopulation, Bereitstellung punktueller Habitatrequisiten wie Winter-, Sonn- und Eiablageplätze (in unterschiedlichen "Ausführungen": Totholz, Holzstapel, Wurzelstubben, Steinriegel, Trockenmauern bis hin zu Blocksätzen).

Bei Umsetzung der CEF-Maßnahmen und Berücksichtigung der vorgeschlagenen Minimierungsmaßnahmen werden für die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten mit Ausnahme der Zauneidechse keine Verbotstatbestände ausgelöst. Bei der Zauneidechse ist

aufgrund der Geländestruktur (Schotterflächen, viele Hindernisse) bei der Vergrämung bzw. Umsiedlung die Tötung von Individuen nicht auszuschließen. Die notwendige Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG wurde vom Regierungspräsidium Tübingen am 1.7.2013 erteilt. Durch die oben beschriebenen Maßnahmen wird sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population insgesamt nicht verschlechtert bzw. die Wiederherstellung eines landesweit günstigen Erhaltungszustandes nicht behindert wird.

Auf der oben beschriebenen Fläche (östlich des Plangebiets / Flurstück Nr. 6321, 7098) werden neben den CEF-Maßnahmen für die Zauneidechsen auch geeignete Lebensräume für Reptilien und Vögel neu geschaffen. Es ist vorgesehen, 21 Nistmöglichkeiten für Vögel auszubringen (7 x NABU-Spatzenhaus / Flurstück Nr. 6321, 7098). Die entsprechenden Arbeiten wurden ab Juli 2013 begonnen. Für den Verlust von Fortpflanzungsstätten betroffener Wildbienenarten (Wirtsbienen von *Thyreus orbatus*) wird eine Lößsteilwand als Ersatzbiotop auf den Flurstücken 6321, 7098 östlich des Bebauungsplangebiets zwischen Eisenbahnstraße und Gleiskörper errichtet.

Spätere Pflegemaßnahmen sind notwendig, um langfristig den Lebensraum in einer guten Qualität zu erhalten. Zur dauerhaften rechtlichen Sicherung der Artenschutzmaßnahmen ist die besagte Bahnfläche auszuparzellieren und von aurelis/DB eine entsprechende Dienstbarkeit im Grundbuch einzutragen.

Durch den Abriss der Gebäude und die Beseitigung von Gehölzen kann es grundsätzlich zum Töten und Verletzen von Tierarten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommen. Um dies zu vermeiden, dürfen Baufeldfreimachungen nur in der Zeit vom 1. Oktober bis Ende Februar erfolgen. Neuordnungen städtischer Quartiere und Gebäudesanierungen führen zunehmend zum Verlust von wichtigen Lebensstätten für gebäudebewohnende Tierarten. Insbesondere Fledermäuse und Vögel sind hiervon nicht selten betroffen. Obgleich im vorliegenden Fall, mit Ausnahme der zeitlichen Beschränkungen für die Abriss- und Fällarbeiten, eine direkte Verpflichtung zur Ergreifung von Maßnahmen für diese Artengruppen fehlt, ist es wichtig, bei Neubebauungen dieser Art auch die Belange des Tierartenschutzes zu berücksichtigen. Eine ökologische Baubegleitung und ein Monitoring nach 1, 2, 5 und 10 Jahren nach der Durchführung sind notwendig.

Tübingen, den 05.09.2014