

Beschlussvorlage

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

Betreff:	Bebauungsplan "Güterbahnhof" - Behandlung der Stellungnahmen, Zustimmung zu den Eckpunkten des Städtebaulichen Vertrags und der Übertragungsverträge, Satzungsbeschluss
Bezug:	556a/2009, 383/2011, 141/2012, 411/2012, 262/2014
Anlagen: 5	Anlage 1_Entwurf des Bebauungsplans_150210 Anlage 2_Entwurf der Lärmkarte zum Bebauungsplan_150210 Anlage 3_Abwägung Stellungnahmen nach 3(2) und 4(2) BauGB_150210 Anlage 4_Textliche Festsetzungen_150210 Anlage 5_Begründung_150210

Beschlussantrag:

1. Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander werden die zum Entwurf des Bebauungsplanes und zum Entwurf der örtlichen Bauvorschriften in der Fassung vom 05.09.2014/10.02.2015 vorgebrachten Stellungnahmen entsprechend Anlage 3 dieser Vorlage abgewogen.
2. Den Eckpunkten des städtebaulichen Vertrags und der Übertragungsverträge (vgl. Punkt 2.3 der Vorlage) wird zugestimmt.
3. Der Bebauungsplan „Güterbahnhof“ in der Fassung vom 05.09.2014/10.02.2015 wird nach § 10 Baugesetzbuch (BauGB) und § 4 Gemeindeordnung Baden-Württemberg (GemO) als Satzung beschlossen.
4. Die zusammen mit dem Bebauungsplan aufgestellten örtlichen Bauvorschriften in der Fassung vom 05.09.2014/10.02.2015 werden nach § 74 Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) und § 4 GemO als selbständige Satzung beschlossen.

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

Ziel:

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

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

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

Zu diesem Zweck wurde seitens der Eigentümer in Abstimmung mit der Stadt Tübingen ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb ausgelobt, der im März 2012 den Siegerentwurf der Büros ANP und GTL aus Kassel hervorgebracht hat. Bis Ende September 2012 wurde dieser Wettbewerbsentwurf im Rahmen intensiver Abstimmungsrunden unter Teilnahme aller Projektbeteiligten und der Stadt überarbeitet. Begleitend wurde das Projekt außerdem in sieben Sitzungen des Runden Tisches (bestehend aus Vertretern des Ortsbeirates und der BI Südstadt, örtlicher Vereine, der Projektträger aurelis/DB und der Stadtverwaltung, 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 (Auf-listung siehe Vorlage 262/2014). 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 von aurelis und in enger Abstimmung mit der Stadt bis zuletzt das Freiraumkonzept des Plangebiets überarbeitet und die Erschließungsplanung konkretisiert. Die Ergebnisse sind planungsrechtlich in den vorliegenden Bebauungsplan eingeflossen und Grundlage für die entsprechenden Regelungen im städtebaulichen Vertrag.

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, differenziertes Angebot an privaten Freiräumen sowie ein ökonomisches und hierarchisches Erschließungskonzept.

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

2. Sachstand

2.1 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept 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 umfasst eine vielfältige Mischung aus Büros bzw. Dienstleistungen, Einzelhandel und Wohnen mit Schwerpunkt auf die Zielgruppen Senioren bzw. Studenten. 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 pri-

vate 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 als Rückgrat des neuen Quartiers deutlich aufgewertet und zur zentralen Erschließungsachse 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 der Eisenbahnstraße 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 die Möblierung (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 eines Lern- und Dokumentationszentrums zum Nationalsozialismus, die für die Güterbahnhofsentwicklung notwendige Kindertagesstätte sowie Gastronomie und Einzelhandel. Die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten werden von der Verwaltung untersucht und in Form von Varianten dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt. In Abhängigkeit vom beschlossenen Nutzungsspektrum soll dann geprüft werden, ob auch Teile des Bahnsteigs mit hölzerner Überdachung in das Konzept Güterhalle integriert werden können.

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 sind in einem neuen 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 mit insgesamt 23 abgegebenen Entwürfen 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 verbunden mit der Realisierung der wirtschaftlich erforderlichen Baumöglichkeiten nicht zu einem städtebaulich vertretbaren Ergebnis führen würde. Bei einem vollständigen Erhalt hätte daher auf die Entwicklung verzichtet werden müssen, eine Aktivierung dieser innenstadtnahen Entwicklungspotenziale wäre nicht möglich gewesen. Damit könnte vor allem auch für Tübingen dringend benötigter Wohnraum nicht realisiert werden. Mit dem vom Gemeinderat beschlossenen städtebaulichen Konzept ist jedoch ein weitgehender Erhalt der historischen Substanz möglich. Im Westen des Verwaltungsbäudes wird der kleine Anbau und im Osten der Güterhalle werden vier Achsen abgebro-

chen. Diese Gebäudeteile sind denkmalschutzrechtlich allesamt jüngeren Bauphasen zuzuordnen und stellen damit bauliche Überformungen des ursprünglichen Zustands dar. Der Verladebahnsteig samt hölzerner Überdachung, die schon teilweise abgebrannt ist, befindet sich insgesamt baulich in einem desolaten Zustand und kann im Grundsatz ebenfalls nicht erhalten werden. Die Verwaltung prüft im weiteren Verfahren, ob trotzdem Teile des Bahnsteigs und der Überdachung in das künftige Gesamt-Nutzungskonzept der Güterhalle sinnvoll integrierbar sind. Zum Umgang mit der Güterhalle gab es im bisherigen Verfahren einen engen Austausch mit dem Regierungspräsidium Tübingen (RP Tü). Mit der vorliegenden Lösung können die relevanten Teile des Gebäudes erhalten werden, dennoch führt dieses Ergebnis formal zum Verlust der Denkmaleigenschaft. Ein entsprechender Teilabbruchantrag wurde von der aurelis bereits im Sommer 2014 gestellt und ist derzeit in Bearbeitung. Das RP Tü hat erklärt, dass es eine diesbezügliche städtebauliche Abwägung und eine darauf aufbauende Genehmigung des Teilabbruches akzeptieren wird. Ziel ist es, den Gebäudeteilabbruch möglichst noch im März 2015 durchzuführen, um eine mögliche Störung insbesondere von europarechtlich besonders geschützten Tierarten zu vermeiden.

Auch wenn die Güterhalle aufgrund der Abwägung ihre Denkmaleigenschaft verliert, ist für das Quartier der dauerhafte Erhalt der verbleibenden Teile ein wichtiger Aspekt der Entwicklung. Nach einer Wertermittlung eines von der aurelis beauftragten Gutachters besitzt die Güterhalle bei einem Erhalt einen negativen Verkehrswert, da die zu erwirtschaftenden Mieten bzw. Immobilienwerte zu dem erforderlichen baulichen Umbau- und Sainerungsaufwand nicht in einem positiven Verhältnis stehen. Die Verwaltung hat daher überprüft, inwieweit das Gebäude technisch und wirtschaftlich für verschiedene Nutzungen geeignet und sanierbar ist. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass ohne die Anrechnung von Restwerten des Gebäudes oder von Grundstückswerten eine noch vertretbare wirtschaftliche Umnutzung der Güterhalle möglich ist. Gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 19.11.2012 (siehe Vorlage 411/2012) wird die Universitätsstadt Tübingen das Grundstück der Güterhalle daher mitsamt der Bestandsgebäude in den Abmessungen des im Rahmen des Projekts vorgesehenen Teilabbruchs aufgrund der Bedeutung für das Gesamtprojekt in Absprache mit aurelis erwerben und in Eigenregie entwickeln. Für die aurelis wird damit eine wirtschaftliche Belastung der Entwicklung übernommen, die Stadt erhält die Möglichkeit, die Güterhalle entsprechend ihrer stadträumlichen Bedeutung zu nutzen. Entsprechend dem negativen Wert des Gebäudes wird die Güterhalle zu einem sehr niedrigen Preis erworben. Die Liegenschaft steht leer.

2.2 Verfahren

Als verfahrenstechnischer Startschuss des Projekts Güterbahnhof hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 14.05.2012 beschlossen, den Bebauungsplan „Güterbahnhof“ aufzustellen und ein frühzeitiges Beteiligungsverfahren durchzuführen (siehe Vorlage 141/2012). Der Aufstellungsbeschluss und das frühzeitige Beteiligungsverfahren für die Öffentlichkeit wurden am 19.01.2013 im Schwäbischen Tagblatt bekannt gemacht. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde in Form einer Planauslage in der Zeit vom 21.01.2013 bis einschließlich 01.02.2013 durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 16.01.2013 zur Abgabe einer Stellungnahme bis 15.02.2013 aufgefordert. Im frühzeitigen Beteiligungsverfahren ging aus der Öffentlichkeit keine Stellungnahme ein. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie deren Berücksichtigung in der Planung sind der Anlage 5 der Vorlage 262/2014 zu entnehmen.

In der Sitzung des Gemeinderats vom 29.09.2014 hat der Planungsausschuss schließlich den Bebauungsplanentwurf und den Entwurf der örtlichen Bauvorschriften gebilligt und die Auslegung nach § 3 (2) und § 4 (2) BauGB beschlossen. Der Auslegungsbeschluss und das Beteiligungsverfahren für die Öffentlichkeit wurden am 11.10.2014 im Schwäbischen Tagblatt

bekannt gemacht. Die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde in Form einer Planauslage in der Zeit vom 20.10.2014 bis einschließlich 21.11.2014 durchgeführt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 16.10.2014 zur Abgabe einer Stellungnahme bis 21.11.2014 aufgefordert. Im Beteiligungsverfahren gingen neben den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange auch 13 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit ein. Als relevanteste Punkte wurden hier die Themen Einzelhandel, Umgang mit der Güterhalle und Öffentlichkeitsbeteiligung genannt. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange bzw. der Öffentlichkeit und die Abwägung der Verwaltung sind der Anlage 3 der Sitzungsvorlage zu entnehmen.

Im Rahmen der Beteiligung haben sich geringfügige Änderungen am Bebauungsplanentwurf, der textlichen Festsetzungen, der örtlichen Bauvorschriften und der Begründung ergeben, die jedoch die Grundzüge der Planung nicht betreffen, sodass eine erneute Auslegung nicht erforderlich ist. Es sind dies im Einzelnen:

a) Änderungen am grafischen Teil des Bebauungsplans

- Anpassung der beiden Standorte der Trafostationen im nördlichen Bereich des Plangebiets entlang der Bahnlinie: Darstellung der Flächen für Versorgungsanlagen in den Verkehrsgrünflächen anstatt im Parkplatzbereich
- Korrektur einer Gebäudehöhe im südlichen Riegel des MI 7: Gebäudehöhe bei 3-4 Geschossen max. 332,5 statt 323,5 („Zahlendreher“ als offensichtlicher Fehler)
- Hinweis auf Bereiche für Feuerwehraufstellzonen in den Innenhöfen der Blöcke MI 2, 6, und 7: Information für spätere Bauherren zur Berücksichtigung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens
- Geringfügige Anpassung der Gebäudetiefe entlang der Eisenbahnstraße: Einheitliche Gebäudetiefe von 13,00 m statt Schwankung zwischen 13,00-13,50 m

b) Änderungen im textlichen Teil des Bebauungsplans: Planungsrechtliche Festsetzungen

- Nr. 5 Absatz 1 bzw. Nr. 6 Absatz 4: Treppenabgänge zur Tiefgarage sind als Nebenanlagen, die auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig sind, neu aufgenommen. Entsprechend sind diese Bereiche auch von der Regelung zur Erdüberdeckung von Tiefgaragen ausgenommen.
- Nr. 6 Absatz 1: Präzisierung, dass nur die Parkierungsflächen im Grünstreifen entlang der Bahnlinie mit wasserdurchlässigen Belägen herzustellen sind
- Nr. 9 Absatz 12: Anpassung des Ausnahmetatbestandes für geringfügige Standortabweichungen der im Bebauungsplan festgesetzten Bäume („zulässig, sofern die Anzahl der Bäume bestehen bleibt“)

c) Änderungen im textlichen Teil des Bebauungsplans: Örtliche Bauvorschriften

- Nr. 7 Traufstreifen (neu eingefügt): Klarstellung, dass die Geländehöhe des privaten Traufstreifens im Übergang zum öffentlichen Raum hin ebenengleich und befestigt ausgeführt werden muss, inklusive ergänzender Regelungen aus stadträumlich-gestalterischen Gründen

d) Änderungen an den Hinweisen zum Bebauungsplan

- Ergänzung von Aussagen zum Hochwasserschutz und zu den Belangen der Feuerwehr als Informationen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens

e) *Änderungen an der Begründung zum Bebauungsplan*

- Kleinere redaktionelle Änderungen im Zusammenhang mit den obigen geringfügigen Änderungen der Punkte a-c
- Ergänzung der Ausführungen zum Thema „Ziele und Zwecke der Planung“ (Seite 3 ff.) und „Einzelhandelsagglomeration“ (Seite 20 ff.)
- Aktualisierung der vertraglichen Regelungen (Seite 58 ff.)

Hinweis: Der Umweltbericht zum Bebauungsplan Güterbahnhof, der nach § 2a BauGB einen gesonderten Teil der Begründung bildet, wurde nach dem Beteiligungsverfahren nach § 3 (2) und § 4 (2) BauGB nicht mehr geändert. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Anlage 6 der Vorlage 262/2014 verwiesen.

Bereits zu Beginn des Verfahrens wurde ein Runder Tisch eingerichtet, an dem neben den Vertretern der Stadtverwaltung und den Projektträgern aurelis/DB, Interessierte aus dem Ortsbeirat und der BI Südstadt, Interessierte der örtlichen Vereine und auch Anwohner und Gewerbetreibende teilnahmen.

Dieser Runde Tisch beschäftigte sich bereits im Vorfeld des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs mit den Rahmenbedingungen, die in den Auslobungstext einfließen sollten, beteiligten sich an der Wettbewerbsjury und damit der Auswahl des Siegerentwurfes und stellten nicht zuletzt mit den sich anschließenden Sitzungen zur Überarbeitung des gewählten städtebaulichen Entwurfs sicher, dass die Wünsche und Bedürfnisse der verschiedenen Interessensgruppen durchgängig im Planungsprozess Berücksichtigung fanden.

Neben der umfassenden Abstimmung und Berücksichtigung der Belange der Bürgerschaft konnte auch im Innenverhältnis zwischen aurelis/DB und der Stadtverwaltung nach intensiven Abstimmungsrunden Einigung im Hinblick auf die Umsetzung der Grundsätze Tübinger Quartiersentwicklungen (z.B. kleinteilige Grundstücksparzellierung, Freigabe von Baugruppengrundstücken) und die politischen Vorgaben zum Sozialen Wohnungsbau erzielt werden. Im Rahmen eines gemeinsamen Entwicklungsworkshops am 20.03.2013 haben sich aurelis und DB mit der Universitätsstadt Tübingen darauf verständigt, bei der Vermarktung der Baugrundstücke auf eine angemessene Mischung zu achten. Es wurde grundsätzlich Einigung erzielt, 25% der Gesamt-BGF in den MI 2-7 für Baugruppen und 20% für Sozialen Wohnungsbau vorzuhalten. Hierfür geeignete Baufelder wurden definiert, und ein gemeinsam erarbeitetes Parzellierungskonzept wurde als Basis für die weitere Abstimmung zugrunde gelegt.

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

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

2.3 Verträge

a) *Städtebaulicher Vertrag zwischen aurelis und der Universitätsstadt Tübingen*

Im Rahmen des Bebauungsplans Güterbahnhof wird zwischen der Universitätsstadt Tübingen und den Projektträgern aurelis/DB vor dem Satzungsbeschluss ein städtebaulicher Vertrag nach § 11 BauGB abgeschlossen, der auch die Regelungen des Erschließungsvertrags beinhaltet.

U.a. sind folgende Eckpunkte 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 Ökoko-Konto der Stadt
- Verpflichtung, die gemäß Vereinbarung vorgesehenen Baufelder im MI für Sozialen Wohnungsbau zu reservieren. Hierbei werden gut 15% über eine direkte Verpflichtung im Städtebaulichen Vertrag abgesichert. Darüber hinaus wird die Realisierung von knapp 5% in einem vor Satzungsbeschluss zwischen der aurelis und der WIT abzuschließenden Vertrag über die Vermarktung von bestimmten Grundstücken abgesichert. Zudem besteht danach bei einem eventuellen Scheitern von Baugruppenprojekt vor einer anderweitigen freihändigen Vergabe durch die aurelis eine Zwischenerwerbsmöglichkeit durch die WIT zu festen Konditionen. Auf diese Weise soll versucht werden, einen Anteil des geförderten Wohnungsbaus kleinteilig in die Baugruppenprojekte zu mischen. Insgesamt wird damit eine Größenordnung von mind. 20% der Gesamt-BGF in den Mischgebieten MI 2-7 erreicht.
- Verpflichtung, die gemäß Vereinbarung vorgesehenen Baufelder im MI für Baugruppen zu reservieren (in der Größenordnung von mind. 25% der Gesamt-BGF in den Mischgebieten MI 2-7)
- Verpflichtung zur Parzellierung und zur Eintragung von Baulasten und Dienstbarkeiten entsprechend Realisierungskonzept zur Vermarktung von Grundstücken an private Baugemeinschaften
- Verpflichtung zur Einhaltung des Energiestandards KfW-Effizienzhaus 70
- Baukostenzuschuss der aurelis für die Herstellung von Infrastrukturmaßnahmen in Höhe von 1,2 Mio. Euro (Kita)
- Herstellung und Kostentragung der äußeren Erschließung -> Eisenbahnstraße: Vollausbau von der Reutlinger Straße bis zur Hügelstraße, Belagserneuerung von der Hügelstraße bis zur Depotstraße)
- Kostentragung der Linksabbiegespur Reutlinger Straße-Eisenbahnstraße (d.h. Herstellung durch die Stadt und Erstattung der Kosten durch aurelis)
- Herstellung und Kostentragung der inneren Erschließung des Güterbahnhofsareals (Straßen, Plätze, Stützmauer an Westspitze / Verlegung eines Teilstücks Abwasserkanal, einschließlich Verlegung des östlichen Teils der Eisenbahnstraße)
- Übernahme der Kanalschließungskosten im Plangebiet, Sonderregelung zur Kostenaufteilung für den Stauraumkanal
- Sonderregelungen für die Bebauung der Westspitze des Güterbahnhofsareals im Hinblick auf die Gestaltqualität (Wettbewerbsverfahren)
- Sonderregelungen zur Vermarktung der Baufelder in den MI 2-7 an Bauträger: u.a. Auswahl der Bauträger einvernehmlich mit der Stadt, Verpflichtung der künftigen Bauträger zur Entwicklung separater Häuser mit unterschiedlichen Architekten im

MI, zur Sicherstellung möglichst kleinteiliger architektonischer Vielfalt und zur Einbeziehung der privaten Baugruppen

Neben den vertraglichen Regelungen werden darüber hinaus planungsrechtliche Festsetzungen getroffen, um die gewünschte Nutzungsmischung in den Gebäuden entlang der Eisenbahnstraße zu gewährleisten.

b) Übertragungsverträge zwischen aurelis und der Universitätsstadt Tübingen

Parallel zum städtebaulichen Vertrag werden zwischen der Stadt Tübingen und dem Projektträger aurelis verschiedene Übertragungsverträge ausgearbeitet.

In einem dieser Übertragungsverträge ist geregelt, dass der Gebäudekomplex der Güterhalle mitsamt Grundstück gemäß Bebauungsplan (noch entsprechend zu vermessende Teilflächen der Flurstücke 6321/9 und 6321/14, insgesamt ca. 2750 qm) zu einem symbolischen Preis ins Eigentum der Stadt Tübingen überführt wird, damit diese den Gebäudekomplex der Güterhalle sanieren und mit einem hochwertigen Nutzungsmix belegen kann. Dieser Vertrag wird vor dem Satzungsbeschluss abgeschlossen. Mögliche Nutzungsszenarien werden derzeit von der Verwaltung untersucht und dem Gemeinderat voraussichtlich im Sommer 2015 zur Richtungsentscheidung vorgelegt.

Außerdem verpflichtet sich aurelis, bestimmte Stellplatzparzellen entlang der Bahnlinie an die Stadt Tübingen zur Unterbringung von Carsharing-Stellplätzen sowie eine Anzahl privater ebenerdiger Stellplätze entlang der nördlichen Erschließungsstraße den gegenüberliegenden Parzellen für den geförderten Wohnungsbau zuzuordnen und ggf. an private Baugruppen zum Stellplatznachweis nach LBO zu verkaufen.

Aurelis wird die Pflegemaßnahmen der östlich des Plangebiets verorteten Ausgleichsfläche für drei Jahre übernehmen und für die restlichen 22 Jahre einen Ablösebetrag an die Stadt Tübingen zahlen. In diesem Zusammenhang wird der Eigentumsübergang dieser Ausgleichsfläche (noch entsprechend zu vermessende Teilflächen der Flurstücke 6321 und 7098, insgesamt ca. 6750 qm) an die Stadt Tübingen zum symbolischen Preis erfolgen.

Schließlich verpflichtet sich aurelis, die im Bebauungsplan mit Geh- und Leitungsrechten gekennzeichneten Flächen über entsprechende Dienstbarkeiten im Grundbuch zu sichern. Nach Fertigstellung wird aurelis die öffentlichen Flächen kosten- und lastenfrei an die Stadt Tübingen übergeben.

c) Kaufvertrag zwischen den Firmen Kemmler, Möck und der Universitätsstadt Tübingen

In einem Kaufvertrag zwischen der Stadt Tübingen und den Firmen Kemmler und Möck wird im weiteren Verfahren der Verkauf der alten Eisenbahntrasse im Osten des Plangebiets geregelt, die durch die Verlegung der Eisenbahnstraße in diesem Bereich nicht mehr gebraucht wird und zur künftigen Gewerbefläche zählt. 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 und das nördliche Teilstück des Radwegs östlich der Firma Möck zu verlegen.

d) Weitere Verträge

Zwischen aurelis und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Tübingen mbH (WIT) wurde ein

privatrechtlicher Vertrag geschlossen, der die Vermarktung der Baugruppen-Grundstücke regelt (siehe hierzu auch Punkt 2.4) und in dem die Realisierung eines Anteils des geförderten Wohnungsbaus festgelegt wird.

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

Zwischen den Firmen Kemmler/Möck und aurelis wird ein privatrechtlicher Vertrag geschlossen, der die anteilige Übernahme der Kosten regelt, die im Zuge der Verlegung der Eisenbahnstraße im östlichen Bereich entstehen.

Zwischen den Firmen Kemmler/Möck und den Stadtwerken Tübingen wird ein privatrechtlicher Gestattungsvertrag geschlossen, der die Sicherung der übrigen noch vorhandenen Leitungen der Stadtwerke (und ggf. der Fernwärmeanschluss) auf den künftigen Gewerbeflächen zum Inhalt hat.

Unabhängig vom Bebauungsplanverfahren hat die Stadtverwaltung mit der aurelis das Ziel vereinbart, dass innerhalb des gemischten Bereiches (ohne die Westspitze) eine Photovoltaiknutzung der Dachflächen erfolgen soll. Daher ist es Ziel, vor dem Satzungsbeschluss einen Vertrag zwischen aurelis und den Stadtwerken Tübingen zu schließen, in dem eine mögliche Realisierung der Photovoltaikanlagen durch die SWT sowie im Gegenzug eine Nutzung der Energie zur Eigenstromversorgung durch die Erwerber und zur Anrechnung der Anlagen auf die energetische Qualität der Gebäude geregelt wird.

2.4 Vermarktung

Aus Gründen der einfacheren Abwicklung der Vermarktung der Grundstücke im Bebauungsplangebiet hat die DB ihren Grundstücksanteil am Projekt Güterbahnhof an die aurelis wie in Vorlage 262/2014 angekündigt zwischenzeitlich verkauft, mit der Folge, dass aurelis nunmehr der alleinige Projektträger ist. Die Möglichkeit, vor diesem Hintergrund über den Erlass einer Vorkaufsrechtssatzung nach § 25 BauGB sich ein Vorkaufsrecht zu dem Grundstücksanteil der DB zu sichern, hat aus Sicht der Verwaltung allerdings eindeutig nicht bestanden (zu den Gründen siehe Vorlage 262/2014).

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

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, dem Beschlussantrag in allen Punkten zu folgen.

4. Lösungsvarianten

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

5. Finanzielle Auswirkung

Der Projektträger aurelis stellt im Grundsatz auf eigene Kosten die komplette äußere und innere Erschließung des Projekts Güterbahnhof inklusive der Freianlagen her und übergibt die öffentlichen Flächen anschließend kosten- und lastenfrei an die Universitätsstadt Tübingen. Für die Verlegung der Eisenbahnstraße im Osten des Plangebiets und die Errichtung des Linksabbiegers von der Reutlinger Straße und die Eisenbahnstraße ist die Universitätsstadt Tübingen zuständig, wobei aurelis der Stadt die in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten komplett erstattet. Sämtliche Herstellungsverpflichtungen und Kostenübernahmen durch aurelis werden im Städtebaulichen Vertrag festgeschrieben.

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

Die Universitätsstadt Tübingen und der Projektträger aurelis haben sich in einem separaten Übertragungsvertrag darauf verständigt, dass das Grundstück Güterhalle gemäß Bebauungsplan mitsamt der historischen Bausubstanz (noch entsprechend zu vermessende Teilflächen der Flurstücke 6321/9 und 6321/14, insgesamt ca. 2750 qm) zum symbolischen Preis in das Eigentum der Stadt übergeht, damit diese den Gebäudekomplex der Güterhalle sanieren und mit einem Nutzungsmix belegen kann. Außerdem wird in einem separaten Übertragungsvertrag geregelt, dass der Eigentumsübergang der im Rahmen des Projekts Güterbahnhof erforderlichen Ausgleichsfläche (noch entsprechend zu vermessende Teilflächen der Flurstücke 6321 und 7098, insgesamt ca. 6750 qm) ebenfalls zum symbolischen Preis an die Stadt erfolgt.

Darüber hinaus wird sich aurelis mit einem Baukostenzuschuss in Höhe von 1,2 Mio. Euro für die Herstellung von Infrastrukturmaßnahmen (Kindertagesstätte) im Plangebiet beteiligen. Aufgrund aktueller Zahlen dürften die Kosten für die Herstellung der notwendigen Kita-Plätze diesen Betrag um einen noch nicht bezifferbaren Betrag überschreiten. Diese Kosten müssten durch die Universitätsstadt Tübingen getragen werden.

Zur Verbesserung des Abflusses bei Starkregenereignissen ist für das gesamte Umfeld die Verbesserung der Regenrückhaltung erforderlich. Hierfür soll im Straßenraum ein sog. Stauraumkanal realisiert werden, dessen Kosten durch die KST getragen werden. Hierzu wird über eine gesonderte Vorlage entschieden.

Mittig im Quartier ist eine Unterführung unter der Bahn geplant. Mit dieser Baumaßnahme wird in Verlängerung des Stauwehres eine wichtige Verbindung zwischen der Südstadt über Bahn und Neckar ermöglicht. Die Unterführung ist notwendiger Bestandteil eines barriere-

freien Haltepunktes Güterbahnhof. Die Verwaltung ist bestrebt, diesen Haltepunkt im Modul 1 zur Regionalstadtbahn zu verankern und geht davon aus, dass sie in diesem Zusammenhang realisiert werden kann. Eine Finanzierung über das Projekt Güterbahnhof ist finanziell nicht möglich und wäre der Entwicklung auch rechtlich nicht allein anzulasten.

6. Anlagen

Anlage 1_Entwurf des Bebauungsplans vom 05.09.2014/10.02.2015

Anlage 2_Entwurf der Lärmkarte zum Bebauungsplan vom 05.09.2014/10.02.2015

Anlage 3_Abwägung der Stellungnahmen vom 10.02.2015

Anlage 4_Entwurf der Textlichen Festsetzungen vom 05.09.2014/10.02.2015

Anlage 5_Entwurf der Begründung vom 05.09.2014/10.02.2015