

Beschlussvorlage

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**

Vorberatung im: **Ortsbeirat Südstadt**

Betreff: Entwicklung Güterbahnhof, Eckpunkte für die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs

Bezug: 556/2009, 164/2011, 164a/2011, 562/2010
Anlagen:

Beschlussantrag:

Die unter 2 formulierten Eckpunkte werden der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs zugrunde gelegt.

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

Ziel:

Mit der Durchführung des Wettbewerbs soll das städtebauliche Konzept für die Entwicklung des Güterbahnhofs erarbeitet werden.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die Stadtverwaltung hat in einem intensiven Abstimmungsprozess mit den Eigentümern die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Güterbahnhofes erarbeitet. Als Grundlage hierfür wurden die Entwicklungskosten bestehend insbesondere aus den Freilegungskosten (Bahninfrastruktur, Gebäudebestand), den Verfahrenskosten (Gutachten, etc.) und den erforderlichen Infrastrukturfolgelasten sowie die möglichen Erlöspotenziale der Fläche gegenübergestellt. In einer sog. „gläsernen Kalkulation“ konnte eine Wirtschaftlichkeit in der Entwicklung der Fläche erreicht werden. Damit sind für die Eigentümer die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für eine Entwicklung des Güterbahnhofes gegeben. In einem nächsten Schritt soll über einen Wettbewerb ein für den Ort passendes städtebauliches Konzept gefunden werden. Hierfür wurde in Abstimmung mit einem von den Eigentümern beauftragten Büro ein Auslobungstext erarbeitet.

2. Sachstand

Der Auslobungstext kann aus wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht vorab an die Öffentlichkeit gegeben werden. Mit dieser Vorlage sollen daher die Eckpunkte für die Auslobung vom Gemeinderat beschlossen werden. Der Wettbewerb ist als städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb vorgesehen. In einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren werden 25 Arbeitsgemeinschaften von Architekten mit Landschaftsarchitekten bzw. Stadtplanern / Städtebauarchitekten mit Landschaftsarchitekten aufgrund ihrer besonderen fachlichen Erfahrung und Qualifikation von einem Auswahlgremium zur Teilnahme am Wettbewerb ausgewählt. Kleinere Büroorganisationen und Berufsanfänger werden bei der Auswahl berücksichtigt. Im Preisgericht werden neben externen Fachleuten, Vertreterinnen und Vertretern von Eigentümerseite und Verwaltung auch aus dem Gemeinderat je 2 Personen als Preisrichter und stellvertretende Preisrichter einbezogen.

Die Grundkonzeption beruht auf der in Vorlage 556a/2009 dargestellten Nutzungsverteilung mit einem gewerblich genutzten Bereich östlich der Depotstraße, einem eingeschränkten Gewerbegebiet als Puffer zum westlich der Depotstraße vorgesehenen gemischten Quartier sowie einem Bereich mit einer Sondernutzung zur Blauen Brücke. Für die Fläche mit der Sondernutzung werden Nutzungen wie ein Hotel, Freizeit und Gastronomie, Büro- und Dienstleistung sowie besondere Wohnformen (boardinghouse, Studierende o.ä.) vorgeschlagen. Darüber hinaus werden entsprechend dem Kooperationsvertrag Flächen für nichtzentrenrelevanten Einzelhandel in umfeldverträglicher Anordnung abgefragt, auf Wunsch der Eigentümer in Form eines Lebensmitteldiscounters. Für das Mischgebiet soll ein gewerblicher Anteil von 10% vorgesehen werden. Das Wettbewerbsgebiet beschränkt sich auf den Bereich westlich der Depotstraße, da innerhalb der Gewerbeflächen nicht in gleichem Maße eine ordnende Konzeption erforderlich ist.

Über Testentwürfe wurde ein verträglicher Bebauungsumfang erarbeitet, der in Form von Nutzungskennziffern der Auslobung zu Grunde gelegt wird. Festlegungen zu Höhe oder Dachformen werden nicht getroffen.

Für die Bearbeitung der Aufgabe wird u.a. auf folgende grundsätzliche Zielsetzungen ein besonderer Wert gelegt:

- die Weiterentwicklung des identitätsstiftenden städtebaulich-architektonischen Erscheinungsbilds der erfolgreichen Quartiersentwicklungen in der Umgebung (Loretto-Viertel, Französisches Viertel)
- die Konzeption von unabhängigen, in sich stimmigen Entwicklungsabschnitten mit flexiblen Reaktionsmöglichkeiten in Bezug auf Nutzungswandel und sich verändernde Nachfrage während des gesamten Entwicklungszeitraums

- die Möglichkeit zur Parzellierung und kleinteiligen Mischung
- eine Vielfalt von Gebäude- und Nutzungstypen für unterschiedliche Zielgruppen und Nutzerbedürfnisse
- eine Vernetzung mit dem umgebenden städtischen Kontext
- die Entwicklung hochwertiger öffentlicher und privater Freiräume
- der möglichst weitgehende Erhalt der prägenden Baumstrukturen entlang der Eisenbahnstraße und auf dem Gelände
- die Nutzung regenerativer Energien, die Energieeffizienz der Gebäude (Dichte, Kompaktheit u. a.) sowie der Schutz der natürlichen Ressourcen

Ein besonderer Schwerpunkt der Auslobung wurde auf den Umgang mit der denkmalgeschützten Bau- substanz der ehemaligen Güterhalle gelegt. Neben einer umfangreichen Beschreibung der Bestandssituation sowie der historischen Bedeutung soll folgender Textbaustein das Ziel der Bearbeitung durch die Teilnehmer definieren:

„Im Vorfeld des Wettbewerbs wurde die Möglichkeit eines (Teil-)Rückbaus des denkmalgeschützten Gebäudeensembles diskutiert, sofern sich das Gesamtensemble strukturell und wirtschaftlich nicht in ein neues städtebauliches Konzept integrieren lässt. Das Regierungspräsidium schätzt die Bedeutung der städtebaulichen Entwicklung in Tübingen an diesem Ort so hoch ein, dass es bei einer Notwendigkeit von (Teil-)Rückbauten des Gebäudes als Fachaufsicht nicht einschreiten würde.

Für einen Erhalt des gesamten Gebäudeensembles spricht - neben dem Denkmalwert - der starke Wunsch der Stadt Tübingen nach der Integration erinnerungswürdiger und identitätsstiftender Elemente in den städtebaulichen Entwurf.

Dagegen stehen erhebliche wirtschaftliche Zwänge: bei einem (Teil-) Erhalt des Gebäudes entfallen in erheblichem Umfang wirtschaftlich verwertbare Grundstücksflächen, aufgrund der zentralen Lage auch im Umfeld des Gebäudes. Zudem kann die vorhandene Gebäudesubstanz (Halle in einfacher Holzkonstruktion) nur mit vergleichsweise hohem Aufwand einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Aufgrund dieses Dilemmas soll die Entscheidung über einen möglichen (Teil-) Erhalt im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs und angesichts der konkreten Entwürfe getroffen werden. Grundsätzlich ist es aus Sicht des Auslobers und der Stadt wünschenswert, wenn das Ensemble oder Teile des Gebäudes sinnvoll in den Entwurf integriert werden können.

Die erhaltenen Gebäudeteile müssen so integriert werden, dass sie für verschiedene Nutzungsvarianten offen sind. Bei einem Erhalt ist es grundsätzlich denkbar, das Gebäude für öffentliche Zwecke zu nutzen, dies ist aber aufgrund der schwierigen Sanierbarkeit noch nicht gesichert. Also müssen auch private Nutzungen sinnvoll möglich sein.

Wird ein (Teil-)Erhalt als nicht sinnvoll oder möglich erachtet, so werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer um andere Vorschläge gebeten, wie dem Aspekt der Reminiszenz an die Vornutzung Rechnung getragen werden kann. Die Entscheidung über Art und Maß der Integration des Gebäudebestands liegt bei den Entwurfsverfasserinnen und -verfassern.

Bei Bahnflächenentwicklungsprojekten ergeben sich erhöhte Grundstücksaufbereitungskosten (Rückbau der Bahninfrastruktur, Bodenentsorgungskosten). Die Realisierung des städtebaulichen Projektes hängt also davon ab, dass ein zuvor in der Projektentwicklung definiertes Minimum an vermarktungsfähigen Bruttogrundflächen erreicht wird. Als Zielgröße für die Bruttogrundflächen im MI werden ca. 70.000 qm angestrebt. Diese muss auch bei einem Erhalt oder Teilerhalt der Bestandsgebäude erreicht werden. Die Bruttogrundflächen von Bestandsgebäuden dürfen bei dieser Berechnung nicht in die Gesamtbilanz einbezogen werden. Die bei einem Teilerhalt für eine Kompensation notwendigen

Dichteerhöhungen auf den verbleibenden MI-Flächen dürfen keinen Qualitätsverlust für den städtebaulichen Entwurf hinsichtlich Belichtung, Bebaubarkeit und Vermarktbarkeit bedeuten."

Der Auslobungstext wurde im Runden Tisch Güterbahnhof vorgestellt und diskutiert. Neben kleineren eher redaktionellen Änderungen wurden insbesondere folgende Punkte intensiv diskutiert:

- Von Teilen des Runden Tisches wurde angeregt, das Thema Top Ten und dessen Auswirkungen stärker in die Auslobung aufzunehmen. Da jedoch Einigkeit bestand, dass sich auch an der Eisenbahnstraße eine klare Orientierung zum öffentlichen Raum ergeben soll, und dies eher eine ordnungspolitische als eine städtebauliche Fragestellung ist, wurde der Punkt einvernehmlich nicht weiterverfolgt.
- Es wurde die Frage aufgeworfen, ob in diesem Bereich im Hinblick auf die bestehenden Märkte ein weiterer Lebensmitteleinzelhandel insbesondere aus dem Discounter-Bereich notwendig ist. Insgesamt wurde aber auch festgehalten, dass ein Lebensmittelmarkt die Qualitäten des Quartiers ergänzen kann und ein hoheitlicher Ausschluss von (Lebensmittel-) Einzelhandel daher u.U. ein zu großer Eingriff in die Entwicklung ist.
- Am intensivsten hat sich der Runde Tisch mit der Frage nach dem Umgang mit der denkmalgeschützten Güterhalle auseinandergesetzt. Teile des Runden Tisches halten nach wie vor die enthaltene Formulierung für zu weich und würden bei einem erforderlichen Gebäudeabbruch auf die Entwicklung des Güterbahnhofs verzichten. Die große Mehrheit des Runden Tisches unterstützt jedoch die in der Auslobung formulierte Zielsetzung. Die vom Runden Tisch vorgeschlagenen Änderungen wurden in den Auslobungstext eingearbeitet.

Mit Antrag Nr. 562/2010 vom 06.12.2010 beantragte die WUT-Fraktion, im Zusammenhang mit der Neuordnung des Güterbahnhofgeländes Erhalt und Renovierung des bestehenden Fahrrad- und Fußgängertunnels unter der Bahn zu prüfen.

Die bestehende Unterführung ist ein Flutdurchlass im Eigentum der DB AG und nur bedingt für eine städtebaulich relevante Wegeverbindung geeignet. Die Bahn hat gegenüber der Stadt die Nutzung als Fußweg geduldet. Eine rechtliche Sicherung besteht nicht, hierzu war die Bahn bisher auch nur zu wirtschaftlich für die Stadt nicht akzeptablen Bedingungen bereit. Der bauliche Zustand der Unterführung ist nicht gut, eine Benutzbarkeit ist jedoch auf absehbare Zeit weiterhin möglich. In den letzten Wochen wurde die Entwässerung zur besseren Benutzbarkeit ertüchtigt. Aufgrund der geringen Höhe ist eine Ertüchtigung zu einer vollwertigen auch für Radfahrer vollständig freigegebenen Wegeverbindung nur über einen kompletten Neubau möglich. Die bestehende Unterführung liegt zum Teil unter Kleingärten, so dass eine neue Wegeverbindung an dieser Stelle auch deutlich kürzer ausfallen und damit für Benutzerinnen und Benutzer entsprechend attraktiver realisiert werden könnte. Aus städtebaulicher Sicht erscheint jedoch langfristig eher eine Verbindung im Bereich des Güterbahnhofs sinnvoll, da zusammen mit der Neckarquerung am Stauwehr eine übergeordnetere Wegebeziehung möglich ist und an dieser Stelle einer erheblich größeren Anzahl an Personen zu Gute kommen würde.

Die Verwaltung verfolgt daher das Ziel, im Bereich des Güterbahnhofareals auf Höhe der Brückenstraße eine Wegeverbindung herzustellen. Aufgrund der großen lichten Höhe für den Bahnbetrieb müsste eine Brücke sehr hoch über dem Gelände geführt werden. Das hätte auf beiden Seiten der Bahn aufgrund der Barrierefreiheit der Querung umfangreiche Rampenbauwerke zur Folge mit erheblichen Auswirkungen auf das Potenzial an entwickelbaren Flächen. Demgegenüber ist trotz der größeren zu überwindenden Höhe die Akzeptanz und Attraktivität aufgrund der sozialen Kontrolle und den geringeren Vandalismus/Graffiti Gefahren in der Bürgerschaft oftmals höher. Darüber hinaus sind die Baukosten einer Überführung üblicherweise etwas geringer. Mit dem städtebaulichen Wettbewerb soll überprüft werden, welche der Alternativen bezüglich Rampenlängen und Höhenüberwindung verträglicher

in das Umfeld integriert werden kann.

Im Zusammenhang mit der Realisierung einer Regionalstadtbahn ist im Bereich der Brückenstraße eine Querung der Bahn für Fußgänger und Radfahrer zur Erschließung der Bahnsteige erforderlich. Die Querung wäre insoweit förderfähig. Inwieweit diese Querung ggf. trotzdem schon im Rahmen des Projektes realisiert werden kann und soll, ist zu einem späteren Zeitpunkt zu klären.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, die Eckpunkte der Auslobung für den Wettbewerb zu Grunde zu legen und auf dieser Grundlage den Wettbewerb durchzuführen.

4. Lösungsvarianten

Keine

5. Finanzielle Auswirkungen

Keine

6. Anlagen