

Beschlussvorlage

zur Behandlung im: **Gemeinderat**

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

Betreff: **Städtebauliche Entwicklung des Güterbahnhofareals – Beschluss des Rahmenplans als Grundlage für die Ausarbeitung des Bebauungsplans, Erwerb der Güterhalle**

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

Anlagen: Bezeichnung:

- | | |
|---|---|
| 1 | Übergeordnete Vernetzung des Rahmenplans Güterbahnhof |
| 2 | Rahmenplan Güterbahnhof als Grundlage für die Ausarbeitung des Bebauungsplans |
| 3 | Perspektive von Westen |
| 4 | Projektstand zur Verlegung eines Teilstücks der Eisenbahnstraße im GE-Bereich |
| 5 | Grundstückszuschnitt der Güterhalle als Grundlage für den Erwerb |
| 6 | Abschlußbericht der Büros ANP und GTL zum Rahmenplan Güterbahnhof |
-

Beschlussantrag:

- 1) Der in der Anlage 2 beigefügte Rahmenplan wird als Grundlage für die Ausarbeitung des Bebauungsplans beschlossen.
- 2) Die planerischen Überlegungen im östlichen Bereich zur Verlegung eines Teilstücks der Eisenbahnstraße gemäß Anlage 4 werden im Grundsatz beschlossen, stehen aber noch unter dem Vorbehalt der externen Finanzierung und der rechnerischen Machbarkeit.
- 3) Die Güterhalle und das zugeordnete Grundstück gemäß Anlage 5 werden von der Universitätsstadt Tübingen zu einem symbolischen Preis von aurelis übernommen und in Eigenregie entwickelt.

Ziel:

Städtebauliche Entwicklung des Areals Güterbahnhof zu einem neuen Stadtquartier als Maßnahme der Innenentwicklung auf der Basis des vorliegenden Rahmenplanentwurfs gemäß Anlage 2

Begründung:

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. Es ist das erklärte gemeinsame Ziel der Eigentümer aurelis und DB Services Immobilien, in enger Zusammenarbeit mit der Stadt diese zentrumsnahen Bahnflächen zu einem neuen hochwertigen Stadtquartier zu entwickeln. Zu diesem Zweck wurde 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. In dieser Phase wurden gemeinsam städtebauliche Optimierungen erzielt, die die Qualitäten des Wettbewerbsentwurfs herausarbeiten und weiterentwickeln. Begleitend wurde das Projekt außerdem in zwei Sitzungen des Runden Tisches diskutiert, wobei die Anregungen aus dem Teilnehmerkreis in die Überarbeitung eingeflossen sind. Das Ergebnis dieser gesamten Abstimmung ist der vorliegende Rahmenplan gemäß Anlage 2, der die einhellige Zustimmung des Runden Tisches fand. Er soll als Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplans dienen.

Folgende städtebauliche Zielsetzungen werden durch den Rahmenplan 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 Zielsetzungen.

2. Sachstand

Die übergeordnete Betrachtung des Entwurfs gemäß Anlage 1 zeigt die gute Vernetzung mit der Umgebung. Alle bestehenden Wegebeziehungen, die besondere Orte im Umfeld (Steinlachpromenade, Volksgarten, Sternplatz, Neckarufer, Reutlinger Wiesen, etc) miteinander verbinden, werden aufgegriffen und über das Planungsgebiet fortgeführt. Als Beispiel sei die neue Nord-Süd-Verbindung genannt, die durch eine zentrale Unterführung in Verlängerung der Hügelstraße die Südstadt über das Güterbahnhofsgelände mit dem Sidlerareal und dem Neckarufer verknüpft und über das sich anschließende Stauwehr sogar 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 das bestehende Fuß- und Radwegenetz der Südstadt und sorgt für eine bessere Anbindung des Französischen Viertels an die Altstadt.

Das städtebauliche Konzept als solches gliedert sich in drei Abschnitte (siehe Anlage 2): 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 als baulicher Auftakt und repräsentatives Entrée für die Güterbahnhofsentwicklung und die Südstadt fungiert. Als Pendant zum Blau-

en Turm und der neuen Foyerbebauung entsteht hier ein auf sieben Geschosse reduzierter Kopfbau, dem ein urbaner Platz vorgelagert ist. Dieser Platz ermöglicht Blickbeziehungen zur Stadt und zum Österberg und dient vor allem für Fußgänger und Radfahrer aus der Altstadt als räumlicher Verteiler ins Gebiet. Durch unterschiedliche Höhenstaffelungen findet eine Gliederung des Baukörpers statt, während die Mäanderstruktur private Freibereiche umschließt, die lärmgeschützt und gut belichtet sind. Als Nutzung ist eine vielfältige Mischung aus Einzelhandel, Büros bzw. Dienstleistungen und Wohnen mit Schwerpunkt auf die Zielgruppen Senioren bzw. Studenten vorgesehen. Die Teilbarkeit des Komplexes in unterschiedliche Einheiten ist nachgewiesen.

b) Mittlerer Bereich

Der mittlere Bereich zeichnet sich durch eine kompakte aufgelöste Blockstruktur aus, welche nutzungsspezifisch vorwiegend durch Wohnen und eingestreute kleinteilige Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss insbesondere entlang der in West-Ost-Richtung verlaufenden Haupteerschließungsstraßen geprägt sein soll. Sie ermöglicht eine flexible Parzellierbarkeit in unterschiedlichsten Größen, die sich gut sowohl für die in Tübingen erprobten Baugemeinschaften als auch für Bauträger oder Wohnungsbauunternehmen eignen. Die aurelis und DBSimm haben diesbezüglich ihre Bereitschaft signalisiert, bei der Vermarktung auf einen entsprechenden Mix zu achten. Vier- bis sechsgeschossige Baukörper gruppieren sich um ruhige Innenhöfe, die private und gemeinschaftliche Freibereiche enthalten und durch ein ausdifferenziertes Fußwegenetz miteinander verbunden sind. Die Riegelbebauung entlang des Gleisbettes schließt das Gebiet baulich nach Norden hin ab und gewährleistet so den erforderlichen Lärmschutz. Die Ausbildung des fünften Obergeschosses ist im Rahmen der Ausarbeitung des Bebauungsplans noch detailliert festzulegen. Die durchgehende Baumallee bildet zusätzlich einen wirkungsvollen Filter zur Bahn und prägt das Bild der nördlichen Erschließungsstraße. Sie ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet, nimmt Stellplätze und die Zufahrten zu den Tiefgaragen der einzelnen Blöcke auf. 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. Diese soll durch folgende Maßnahmen gewährleistet werden: Das Tempo ist auf 30 km/h beschränkt, beidseitige Schutzstreifen für Radfahrer begrenzen die Fahrbahn. Kleinteilige Einheiten mit Läden im Erdgeschoss werden vor allem entlang des Boulevards konzentriert und sorgen für eine Belebung und Beispielung des breiten Fußgängerbereichs. Dieser wird durch den direkten Anschluss wichtiger öffentlicher Plätze zusätzlich in Wert gesetzt. Unterschiedliche Baumpflanzungen ergänzen den vorhandenen Baumbestand und hochwertiges Stadtmobiliar (Beleuchtung, Bänke, etc) sorgt für eine Aufwertung des öffentlichen Raums.

Ein zentraler Baustein des Rahmenplans ist der weitgehende Erhalt der historischen Güterhalle, die als identitätsstiftendes Element die neue Quartiersmitte markiert. Die reizvolle Verbindung von Alt und Neu durch die Integration ortsbildprägender Bausubstanz ist ein wesentlicher Bestandteil Tübinger Innenentwicklung und wird von einer breiten Zustimmung der Bevölkerung getragen. Sie stärkt wesentlich die Identifikation der Bewohner/innen mit ihrem Quartier und leistet einen Beitrag zur übergeordneten Adressbildung und Orientierung im Stadtgefüge. Die Güterhalle prägt den vorgelagerten Quartiersplatz, sie soll saniert und attraktiv umgenutzt werden. Die aurelis als Eigentümerin sieht allerdings aufgrund des von ihr ermittelten negativen Werts keine Vermarktungschancen für die Güterhalle. Aufgrund Ihrer zentralen Bedeutung für das Gesamtprojekt schlägt die Verwaltung der Universitätsstadt Tübingen vor, das in der Anlage 5 skizzierte Grundstück mitsamt der Güterhalle für einen symbolischen Wert zu erwerben und in Eigenregie zu entwickeln. Die Nutzungsmöglichkeiten sind vielfältig aber noch offen und sollten in der Mischung insgesamt einen Beitrag zur Belebung des Quartiersplatzes leisten. Diskutiert werden momentan die Unterbringung des Stadtarchivs, einer Kindertagesstätte und von Gastronomie bzw. kleineren Handelseinrichtungen. Die grundsätzliche wirtschaftliche Umsetzbarkeit von verschiedenen Nutzungsszenarien wurde von der Verwaltung im Rahmen einer Mach-

barkeitsstudie überprüft. Nichtsdestotrotz sei ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Wirtschaftlichkeit einer Sanierung nicht garantiert werden kann.

Einen zweiten wichtigen Projektbaustein stellt der Nord-Süd-Platz in nördlicher Verlängerung der Hügelstraße dar, der das öffentliche Freiraumangebot ergänzt und eine wichtige übergeordnete Vernetzungsfunktion übernimmt. Vor den Platzfassaden liegen öffentliche Freibereiche, während die Platzmitte einen räumlichen Einschnitt aufweist. Dieser nimmt eine behindertengerechte Rampe und eine schräg abfallende Grünfläche mit Rasenstufen auf, die zum Verweilen einlädt. Als Alternative zu einem klassischen „Rampenloch“ wird hier eine aufgeweitete Grünfuge angeboten, die in eine Unterführung mündet, die das Gleisbett durchquert und im Norden die Bereiche Sidlerareal und Neckarufer bis zur Gartenstrasse anbindet. Die Unterführung wird derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, die von den drei Projektbeteiligten aurelis, DBSImm und Stadt paritätisch beauftragt wurde, planerisch konkretisiert und überschlägig statisch berechnet.

Der östliche Abschluss des mittleren Quartiers wird durch ein leicht aus der Gebäudeflucht der Eisenbahnstraße heraustretendes Solitärgebäude akzentuiert. Dahinter befindet sich ein trichterförmiger Baukörper, welcher in einem eigens abgegrenzten eingeschränkten Gewerbegebiet der Aufnahme weiterer nichtstörender Gewerbebetriebe dienen soll. Dadurch kann der gewerbliche Anteil auf dem Güterbahnhofsareal erhöht werden. Der räumliche Übergang zum anschließenden Gewerbegebiet erfolgt durch die in nördlicher Richtung verlängerte Depotstraße.

c) Östlicher Bereich

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

Die in der Anlage 4 dargestellten Gewerbeflächen GE 1 und GE 2 sind derzeit Bahnflächen, gehören ebenfalls der aurelis bzw. der DBSImm und waren im ursprünglichen Wettbewerbsgebiet nicht enthalten. Sie werden jedoch nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt und sollen gleichfalls einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Die angrenzenden Firmen Kemmler und Möck haben großes Interesse an dem Erwerb dieser Gewerbeflächen (Kemmler: GE 1 / Möck: GE 2), um jeweils ihr Betriebsgelände nach Norden erweitern zu können. Sie sind sich mit den Grundstückseigentümern bereits grundsätzlich einig. Die bestehende Eisenbahnstraße würde die Betriebsflächen im derzeitigen Verlauf allerdings durchschneiden und damit die internen Betriebsabläufe erheblich beeinträchtigen. Durch den sich bildenden Querverkehr sind Behinderungen des durchfahrenden Verkehrs nicht auszuschließen. Die Firmen Kemmler und Möck sind deshalb daran interessiert, das betreffende Teilstück der Eisenbahnstraße nach Norden zu verlegen. Folgende wirtschaftliche und technische Voraussetzungen müssen aus Sicht der Verwaltung hierfür erfüllt sein: Die Firmen müssen die Finanzierung der Maßnahme übernehmen, maximal könnten ersparte Aufwendungen der Stadt/KST hier zum Teil mit einfließen. In diesem Bereich ist ein Stauraumkanal unter der Eisenbahnstraße geplant, der aus technischen Gründen hergestellt werden muss. Die Folgen einer Verlegung der Eisenbahnstraße für den Stauraumkanal werden zurzeit parallel in Varianten technisch und finanziell geprüft.

In einer Informationsveranstaltung für die Gewerbetreibenden Au-Ost wurden von der anwesenden Unternehmerschaft keine prinzipiellen Einwände gegen eine Verlegung eines Teilstücks der Eisenbahnstraße vorgebracht. Eine abschließende Entscheidung über die Straßenverlegung ist allerdings noch nicht getroffen, da die externe Finanzierung noch nicht gesichert ist.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, dem Beschlussantrag in allen Punkten zu folgen und somit den beiliegenden Rahmenplan als Grundlage für die weitere Entwicklung zu beschließen. Sofern die wirtschaftlichen und

technischen Voraussetzungen gegeben sind, wird die Verwaltung die Verlegung der Eisenbahnstraße unterstützen.

Die Verwaltung beabsichtigt infolge der Größe des Planungsgebiets und zeitlichen Staffelung der Umsetzung, analog zu den drei Abschnitten des städtebaulichen Konzeptes drei separate Bebauungspläne zu erstellen:

Der westliche Kopfbereich soll als Sondergebiet ausgewiesen und nach Vorliegen eines konkreten Vorhabenträgers entweder über einen vorhabenbezogenen oder normalen Bebauungsplan geregelt werden. Der mittlere Bereich ist als Mischgebiet vorgesehen und soll durch einen klassischen Angebotsbebauungsplan im Regelverfahren rechtlich fixiert werden. Die östlichen Flächen sollen schließlich in einem weiteren Angebotsbebauungsplan als eingeschränktes Gewerbegebiet bzw. Gewerbegebiet deklariert und mittels Lärmkontingentierung gegliedert werden. Sämtliche Bebauungspläne werden durch entsprechende städtebauliche Verträge ergänzt, welche detaillierte Regelungen über die jeweils zu erbringenden Leistungen der Vertragspartner und die Kostenübernahme enthalten.

4. Lösungsvarianten

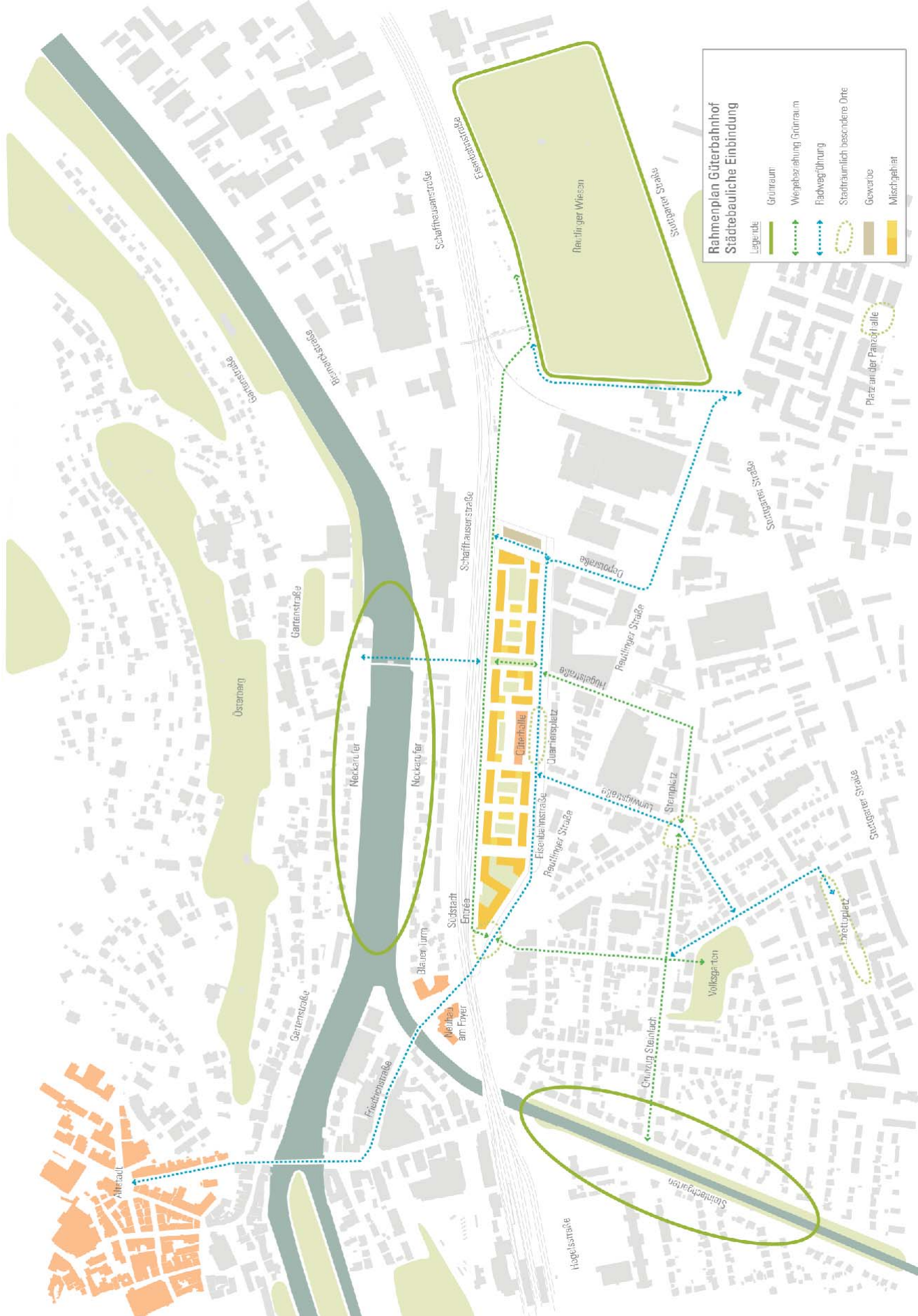
Auf die Fortführung des Bebauungsplanverfahrens auf der Basis des vorliegenden Rahmenplans könnte verzichtet werden, mit der Folge, dass das Güterbahnhofsareal in seinem jetzigen Zustand verbleibt und damit ein wichtiger Baustein der Tübinger Innenentwicklung nicht realisiert werden kann.

5. Finanzielle Auswirkungen

Durch die vorliegenden Beschlussanträge entstehen zunächst keine relevanten Kosten. Die Kosten für das sich anschließende Bebauungsplanverfahren trägt die Universitätsstadt Tübingen. Sämtliche hierfür erforderlichen Gutachten werden durch die Eigentümer aurelis und DBSImm übernommen, ebenso alle Kosten für städtebauliche Maßnahmen, die im direkten Zusammenhang mit der Entwicklung des Güterbahnhofs stehen, sofern sie zurechenbar und angemessen sind. Die Übernahme der einzelnen Kostenpunkte wird im Rahmen der abzuschließenden städtebaulichen Verträge geregelt. Durch den Erwerb der Güterhalle können der Stadt allerdings Kosten für die Sanierung und Umgestaltung entstehen.

6. Anlagen

- Anlage 1: Übergeordnete Vernetzung des Rahmenplans Güterbahnhof
- Anlage 2: Rahmenplan Güterbahnhof als Grundlage für die Ausarbeitung des Bebauungsplans
- Anlage 3: Perspektive von Westen
- Anlage 4: Projektstand zur Verlegung eines Teilstücks der Eisenbahnstraße im GE-Bereich
- Anlage 5: Grundstückszuschnitt der Güterhalle als Grundlage für den Erwerb
- Anlage 6: Abschlußbericht der Büros ANP und GTL zum Rahmenplan Güterbahnhof







Projekt
Tübingen
Rahmenplan Güterbahnhof



ANP
Architektur- und Planungsgesellschaft mbH
Hauptstadt 2
72074 Tübingen
Tel. 07141 907-10
Fax 07141 907-10
E-Mail: info@anp.de

GTL
Güterbahnhof
Umschlagplatz
72074 Tübingen
Tel. 07141 907-10
Fax 07141 907-10
E-Mail: info@gtl.de

Planinhalt
Perspektive 2 West

Material
o.M.

Planer
mst

Zeichner
ap/pt

Projektnummer
12-2201

Planummer
12-2201 - PP - 02

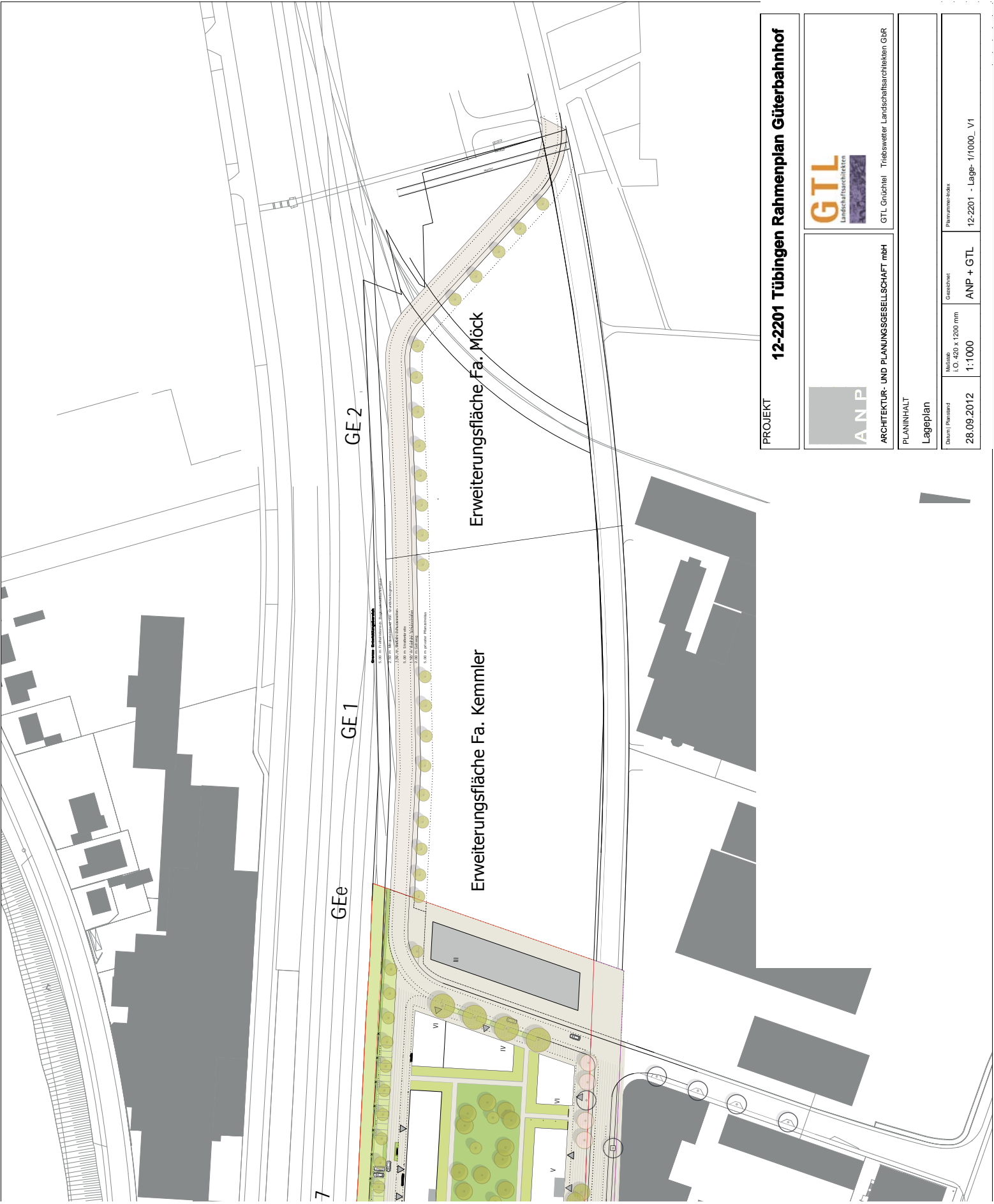
erstellt am
28.09.2012


von
ANP/GTL A2

Format
A2

Planungsgang
28.09.2012

Datensatz
2012-09-28_Perspektive 2 West.pdf



PROJEKT	12-2201 Tübingen Rahmenplan Güterbahnhof			
	<div><div></div><div></div></div>			
	ARCHITEKTUR- UND PLANUNGSGESELLSCHAFT mbH			
	GTL Gröschel Triebswetter Landschaftsarchitekten GbR			
	PLANINHALT			
Lageplan				
Datum / Freigegeben	Maßstab i.O. 420 x 1200 mm	Geschnitten	Plannummer	
28.09.2012	1:1000	ANP + GTL	12-2201 - Lage- 1/1000_ V1	





Tübingen
Universitätsstadt

Lageplan

"Kaufvertrag Güterhalle GBF/
Grundstückzuschnitt"

Maßstab: 1:1000

Datum: 01.10.2012

Stadtplanung

Abschlußbericht Rahmenplan Güterbahnhof Tübingen / ANP + GTL

GLIEDERUNG

1. Hintergrund
2. Zielsetzungen
3. Städtebau
4. Freiraum
5. Erschließung

HINTERGRUND

Die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs sind eines der größten und wichtigsten zentralen Entwicklungsgebiete der Universitätsstadt Tübingen. Diese liegen südlich des Neckars in nur rund 500 m Entfernung vom Stadtzentrum entfernt. Die Eigentümer aurelis und DB Services Immobilien beabsichtigen, in Abstimmung mit der Stadt Tübingen, an dieser Stelle ein attraktives neues Stadtquartier zu entwickeln.

(Auslobung des Städtebaulichen Realisierungswettbewerb – Entwicklung Güterbahnhof, Hsg: Architekten Datz Kullmann, Tübingen; S.3)

ZIELSETZUNGEN

Zentrale Zielsetzungen des aus einem Wettbewerbsverfahren hervorgegangenen Rahmenplans ist ein städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept, in dem maßstäblich angepasste und flexible Baustrukturen vielfältige Angebote für die Schaffung unterschiedlicher Wohn- und Arbeitsformen ermöglichen. Durch die weitgehend freie Parzellierbarkeit können sowohl attraktive individuelle Lösungen wie auch wirtschaftliche Bauformen realisiert werden, so dass vielfältige Angebote für Bauträger, Wohnungsbauunternehmen und für private Baugemeinschaften entstehen.

Weitere wichtige Bausteine sind die Schaffung hochwertiger und Identität stiftender öffentlicher Räume und eine gute Vernetzung des Quartiers in die umgebenden Stadtteile. Damit soll auch einen Beitrag zum Ausbau eines attraktiven Fuß- und Radwegenetzes in Tübingen geleistet werden.

STÄDTEBAU

Vernetzung und Integration: Mehrwert für die umgebenden Stadtquartiere

Stadtentwicklung als ökonomisch effiziente Standortaufwertung von bislang gewerblich und industriell geprägten Räumen muss aus sich heraus eine hohe Lagegunst entwickeln, um

attraktive Angebote für breite Bevölkerungsschichten zu bieten. Darüber hinaus stellen innerstädtische und zentral gelegene Grundstücke ein hohes und sehr begrenztes Gut für die Stadtentwicklung dar; es ist vor diesem Hintergrund nur folgerichtig, bei der Entwicklung neuer Quartiere auch nach dem Mehrwert für die umgebenden Stadtteile und Quartiere zu fragen.

So werden zur Integration in die umgebenden Stadtstrukturen alle bestehenden Wegebeziehungen aufgegriffen und fortgeführt. Insbesondere durch die Lageentscheidung, den Quartiersboulevard und -platz nicht im Inneren, sondern an der Schnittstelle zum bestehenden Stadtteil zu etablieren, werden die umgebenden Stadtstrukturen deutlich gestärkt und eine langfristige Aufwertung des gesamten Bereichs gefördert. Der Boulevard ermöglicht eine gute Anbindung an die Innenstadt und die Südstadtquartiere und stellt darüber hinaus eine attraktive Ergänzung des Fuß- und Radwegenetzes in der Südstadt dar.

Gelenk und Entrée für die Südstadt

Das neue Quartier bietet die große Chance, das wichtige Gelenk zwischen Innenstadt, Südstadt und Französischem Viertel städtebaulich aufzuwerten. So entsteht als Pendant zum Blauen Turm auf Stadtseite auf der Südseite der Gleisanlagen mit dem markanten siebengeschossigen Kopfbau eine städtebauliche Dominante, die in Verbindung mit dem öffentlichen Platz als attraktives Entrée für die Südstadt und als westlicher Auftakt für das neue Quartier dient. Der an den Kopfbau anschließende Block beherbergt insgesamt eine vielfältige Mischung von Einzelhandels-, Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie Angebote für Senioren- und studentisches Wohnen.

Belebter Stadtraum: Der Boulevard als Rückgrat des Quartiers

Das Verständnis des öffentlichen Raums als belebter Stadtraum ist ein weiterer zentraler Baustein des Rahmenplans. Ziel des vorliegenden Konzepts ist es, Straßen, Plätze und Wege in erster Linie als Aufenthaltsräume für Bewohner und Beschäftigte vor Ort deutlich aufzuwerten und erst in zweiter Linie als Verkehrsraum zu entwickeln. Dies ist in diesem dispersen und vom Verkehr belasteten Teil der Stadt eine entscheidende Voraussetzung zur Entwicklung eines attraktiven und lebenswerten Stadtteils.

Aus diesen Gründen wird die bestehende Eisenbahnstraße als zentrales Rückgrat des Quartiers zu einem mit rund 25 m Breite großzügig dimensionierten und mit hochwertigen Bäumen und Mobiliar ausgestatteten Quartiersboulevard mit einem eigenständigen Profil aufgewertet, der gleichzeitig das neue Quartier an den südlichen Stadtraum anbindet.

Erhalt der historischen Güterhalle

Der Erhalt ortsbildprägender und historischer Bausubstanz ist ein weiterer wichtiger Baustein des Rahmenplans. So wird die weitestgehend erhaltene historische Güterhalle als Identität stiftender Mittelpunkt und als imagebildender Standortfaktor in das neue Quartier integriert. Darüber hinaus wird sie dem vorgelagerten öffentlichen Quartiersplatz einer räumliche Fassung und ein prägnantes Gesicht geben und die Integration der Bebauung südlich der Eisenbahnstraße unterstützen.

Insgesamt entstehen mit Boulevard und Quartiersplatz attraktive Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, und es wird eine repräsentative Adresse für Bewohner, Gewerbetreibende und Kunden geschaffen.

Vielfalt und Mischung: Flexible und parzellierbare Baustrukturen

Wesentlicher Baustein für ein lebendiges, gemischt genutztes Stadtquartier sind robuste und gleichzeitig flexible städtebauliche Grundstrukturen, die durch freie Parzellierbarkeit und dif-

ferenzierte Bautiefen und Höhenentwicklung Spielräume für unterschiedliche Wohn- und Arbeitsformen schaffen.

So werden 12 bis 13 m tiefe und zwischen 12 und 18 m hohe Bautypen angeboten, die eindeutig orientiert sind und sich um gemeinschaftliche Innenhöfe gruppieren. Damit kann eine kleinteilig parzellierte Entwicklung aber auch wirtschaftliches Bauen realisiert werden. Um eine lebendige gewerbliche Mischung im Quartier zu realisieren, werden rund 10 % der Geschossflächen insbesondere entlang des Boulevards für gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Dabei soll ein fahrradfreundlicher Ausbau des Boulevards die Belebung der Quartiersachse fördern und das Mischgebiet mit seinen gewerblichen Nutzungen stärken.

Eingeschränktes Gewerbegebiet

Den östlichen Abschluss des Quartiers zum anschließenden Gewerbegebiet bildet ein kleiner Bereich, der als eingeschränktes Gewerbegebiet Angebote für in Tübingen dringend benötigte Gewerbeflächen schaffen kann. Städtebaulich bildet dieser Bereich einen baulichen Puffer zwischen dem Wohnstandort im Westen und den gewerblichen Nutzungen im Osten.

FREIRAUM

Freiraumplanerisches Konzept

Die Neugestaltung der Freiflächen auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände in Tübingen verbindet sich mit dem vorgeschlagenen städtebaulichen Konzept zu einer klaren Adresse für den neuen Stadtteil. Dieser öffnet sich zur Innenstadt mit einem Entrée an der Blauen Brücke im Westen und schließt die bisherige städtische Lücke mit einem großzügigen Quartiersboulevard, der von dort nach Osten entlang des gesamten neuen Stadtquartiers verläuft.

Entrée an der blauen Brücke

Hier entsteht ein hochwertiger städtischer Platz mit einem balkonartigen Charakter, der die Sicht zum Österberg inszeniert. Sitzstufen mit Treppen laden zum Verweilen ein, durch Zierkirschen werden Akzente gesetzt. Die öffentliche Hauptwegeverbindung über den Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer in das neue Stadtquartier wird begleitet von einer Baumreihe aus Bestandsbäumen und Neupflanzungen, die gleichzeitig einen Filter zur Reutlinger Straße bildet. Bei der untergeordneten Wegeverbindung entlang der Bahnstrecke in das Quartier wird durch Treppenrampen in Höhe des Kopfgebäudes die Überwindung des Höhenunterschiedes mit Fahrrad und Kinderwagen möglich.

Boulevard und Quartiersplatz

Diese städtische Promenade erschließt den gesamten Stadtteil und präsentiert sich als starkes Identifikationsmerkmal für die Quartiersbewohnerinnen und -bewohner. Mit unterschiedlichen Baumarten bepflanzt, verändert sich dieser neue breite Quartiersboulevard im Laufe des Jahres. Besonders im Frühling, wenn die Kirschen (*Prunus serrulata*) blühen, im Herbst, wenn sich die Blätter des Amberbaums (*Liquidambar styraciflua*) in einem prachtvollen Farbspiel aus gelb, orange und intensiv rot färben und sich die Säulenhainbuche (*Carpinus betulus* 'Fastigiata') in einem leuchtenden gelb zeigt. Ganzjährig setzen auf dem Quartiersboulevard alle drei Baumarten durch ihre unterschiedlichen, prägnanten Wuchsformen einen starken Akzent, auch über das neue Quartier hinaus. Bestandsbäume werden in das neue Baumkonzept mit integriert. Die neue Straßenmöblierung aus langen Doppelbänken bzw. linearen Einzelbänken lädt zum Verweilen unter den in einem unterschiedlichen Takt gepflanzten Bäumen ein.

Zentrales Herzstück des Boulevards wird der Quartiersplatz an der Güterhalle; hier bietet sich die Einrichtung von Cafés oder Restaurants mit Außengastronomie sowie Läden besonders an.

Rampe

Eine „Grüne Fuge“ in der südlichen Verlängerung der Brückenstraße ergänzt das öffentliche Freiraumangebot des urban gestalteten Quartiersplatzes an der Güterbahnhofshalle. Bei Realisierung der Regionalstadtbahn und ihrer Unterführung stellt die Freifläche gleichzeitig ein wichtiges Teilstück der Nord-Süd-Wegeverbindung zwischen der Hügel- und der Brückenstraße dar.

Die barrierefreie Rampe zur Unterführung Richtung Neckar wird begleitet von Rasensitzstufen mit Sitzauflagen, die zum Verweilen unter den Magnolien (*Magnolia x soulangeana*) einladen. Rosensträucher setzen die Grünfläche sowie Kletterpflanzen die gegenüberliegende Wand in Szene. Treppen bilden Abkürzungen, die von allen Seiten ein schnelles Erreichen der Unterführung ermöglichen. Im Zuge des Umbaus muss eine Kanaltrasse verlegt werden. Die konkrete Ausführung der Unterführung wird z. Z. in einer Machbarkeitsstudie im Detail geplant.

Innenhöfe

Mit den vorgeschlagenen gemeinschaftlichen Innenhöfen und den individuell gestalteten privaten Freiräumen in Form von Terrassen und Loggien entstehen neben der öffentlichen „Grünen Fuge“ differenzierte Freiraumqualitäten und Angebote für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen im Quartier.

Die Terrassen im Innenhof hin zur nördlichen Erschließungsstraße liegen 90 cm höher als der Innenhof. Die gemeinschaftliche Grünfläche liegt 60 cm über dem Gelände, um den Bäumen des Hofes genügend Wurzelraum zugeben.

Beläge

Der Boulevard und alle Verkehrsflächen werden einheitlich in Asphalt ausgebildet, der sich in Nuancen durch besondere Einstreuung seinen unterschiedlichen Funktionen anpasst. Eine großformatige Gliederung wird Ruhe und Großzügigkeit vermitteln. Die Zonierung erfolgt durch Tiefborde, welche behindertengerecht ausgebildet werden. Alternativ sind für Gehwegflächen quadratische Betonplatten im Diagonalverband mit Bischofsmützen denkbar, die in Bereich von Ein- und Ausfahrten im halben Maß verlegt sind. Durch die Verwendung einheitlicher und wartungsfreundlicher Materialien wie Asphalt für den Quartiersboulevard sowie Olympia Mastix für die Erschließung in den Innenhöfen und Plattenbelag auf den Wohnwegen kann das Konzept unkompliziert und nachhaltig umgesetzt werden.

ERSCHLIESSUNG

Verkehrskonzept

Dem Verkehrskonzept liegt ein bewusst einfach strukturiertes Erschließungssystem zugrunde. Der Quartiersboulevard ist als zentrale Erschließungsachse mit Tempo 30 befahrbar. Das gesamte übrige Fahrbahnnetz wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Die notwendigen Pkw-Stellplätze sind überwiegend in Tiefgaragen unter den Blöcken angeordnet und werden von Norden erschlossen. Oberirdische Stellplätze werden im Wesentlichen im Norden, zur Bahnfläche hin, und entlang der Südseite der Eisenbahnstraße organisiert.

Boulevard und Eisenbahnstraße

Der Straßenquerschnitt des Boulevards legt den Schwerpunkt auf eine attraktive fußläufige Nutzung. Fahrräder bekommen einen eigenen Verkehrsbereich als Schutzstreifen zugewiesen. Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung wird eine neue Bushaltestelle im Bereich des zentralen Quartiersplatzes vorgeschlagen.

Um eine verkehrliche Belastung des Boulevards durch Schwerlastverkehr des östlich angrenzenden Gewerbegebiets zu vermeiden, soll dieser Verkehr frühzeitig auf die Bundesstraße geführt werden. Dies wird, neben verkehrsrechtlichen Maßnahmen, durch die bauliche Verschwenkung und Verlegung der Eisenbahnstraße flankiert. Die neue Eisenbahnstraße sieht eine Baumreihe als Filter zum Gewerbegebiet vor. Die Fahrradankbindung wird durch Schutzstreifen ähnlich dem Boulevard gewährleistet.

Nördliche Erschließungsstraße

Die nördliche Erschließungsstraße wird verkehrsberuhigt. Parkplätze sind senkrecht zur Fahrbahn unter der Baumreihe aus Säulenbäumen angeordnet. Die säulenförmigen Bäume bilden einen Vorhang, der das Quartier zur nördlich gelegenen Bahnstrecke begrenzt. Als Baumart sind Säuleneichen (*Quercus robur* 'Fastigiata Koster'), Säulenhainbuchen (*Carpinus betulus* 'Fastigiata') oder Säulenpappeln (*Populus nigra* 'Italica') möglich. Die Senkrechtparker werden durch Rasenstegplatten Teil dieses grünen Bandes mit seinen Bäumen und der begrenzenden Hecke. Durch rhythmisch angeordnete Heckenkörper soll der motorisierte Verkehr entschleunigt und die Aufenthaltsqualität der Straße gestärkt werden. Lineare Bänke werden zum Treffpunkt der Anwohnerinnen und Anwohner.

Querstraßen und Wohnwege

Die Querstraßen des Quartiers führen mit großzügigen Gehbereichen vom Boulevard zur nördlichen Erschließungsstraße. In der westlichen Querstraße sind unter einer Baumreihe aus Schnurbäumen (*Sophora japonica*) senkrecht zur Fahrbahn Stellplätze angeordnet. Die Traufstreifen der angrenzenden Gebäude unterscheiden sich vom Belag des Gehwegs nicht im Material, sondern durch eine höhere Rauigkeit der Oberfläche.

Neben den verkehrsberuhigten Erschließungsstraßen des Quartiers führen private Wohnwege durch einzelne Wohnblöcke von Süd nach Nord. Die Aufweitung der Wege unterstützt den Charakter eines Spiel- und Treffpunktes im Inneren des Blocks. Angrenzende Vorgärten liegen durch Mauern erhöht, um die Privatsphäre der Bewohner zu schützen.

Fußwege

Die gemeinschaftlichen Innenhöfe werden zusätzlich durch ein Fußwegesystem erschlossen. Den Wohnungen sind im Erdgeschoss jeweils private Freiräume zugeteilt, die von den gemeinschaftlich genutzten Innenhofbereichen (Spielen und Verweilen) durch eine Hecke getrennt sind.