

Universitätsstadt Tübingen

Oberbürgermeister

Palmer, Boris Telefon: 07071-204-1200

Fachbereich Planen Entwickeln Liegenschaften

Landwehr, Barbara Telefon: 07071-204-2261

Gesch. Z.: / Oberbürgermeister

Vorlage

90/2025

Datum

27.03.2025

Berichtsvorlagezur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

Betreff: **Boxenstop; Erweiterungswunsch durch Straßenüberbauung**

Bezug:

Anlagen: Anlage 1: Lageplan und Bestandsfotos
Anlage 2: Variante Dezember 2023
Anlage 3: Protokoll Gestaltungsbeirat

Zusammenfassung:

Die Verwaltung berichtet über den Bauwunsch von Rainer Klink, Eigentümer und Betreiber des „Boxenstop“ für eine Museumserweiterung von 120qm als 10m breite Straßenüberbauung der Brunnenstraße. Mit der Erweiterung 2017 ist das Museum an seine Entwicklungsgrenzen auf bestehendem Planungsrecht gekommen. Das Vorhaben würde neben der Inanspruchnahme von öffentlichem Straßenland auch eine Grundstücksfläche des Heizkraftwerk Mitte im Eigentum der Stadtwerke (swt) benötigen. Die swt sehen das Vorhaben kritisch, weil es Einschränkungen der Anfahrbarkeit bedeutet und heute nicht absehbar ist, wie der Standort entwickelt wird. Sie stellen diese Bedenken aber zurück, wenn das Gebäude demontierbar gestaltet wird. Der Bauwunsch löst zudem grundsätzliche baukulturelle und städtebauliche Fragen aus. Eine systematische Alternativenprüfung ist bisher noch nicht erfolgt. Das Vorhaben würde einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan erforderlich machen.

Ziel:

Einordnung des Bauwunsches durch den Planungsausschuss und Abstimmung des weiteren Vorgehens. In der Sitzung des Planungsausschusses werden Argumente und Positionen mündlich durch die Dezernenten dargelegt.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung:

Das private Museum "Boxenstop" (Brunnenstraße 18) ist mit dem Wunsch des Baus einer ca. 120 qm großen Halle in Form einer "Museumsbrücke" über die Brunnenstraße für eine Dauerausstellung der Modellbahnanlage auf die Stadt zugekommen. Das Museum hat erläutert, dass die derzeitige Praxis, Teile des Museums über den Winter zu räumen durch den ganzjährigen Betrieb der Modellbahnanlage vermieden und der Betrieb durch ganzjährige Einnahmen durch diese Sparte wirtschaftlich stabilisiert werden könnte. Das in mehreren Stufen erweiterte Museum stößt auf seinem Grundstück an die Grenzen des bestehenden Planungsrechts und die seines Grundstücks.

2. Sachstand

2.1. Räumliche Einordnung

Das vorgesehene Bauvorhaben liegt an der Kreuzung Brunnenstraße/Wilhelm-Schussen-Weg zwischen der Altstadt und dem Universitäts-Viertel und damit am Fuß des Österbergs. Richtung Norden am Fuß des Hangs ist das Boxenstop von freistehenden Wohngebäuden umgeben, im Süden schließen entlang der Brunnenstraße mehrgeschossige Wohngebäude in geschlossener Bauweise an. In Richtung Westen befinden sich in Nachbarschaft zur Ammer das Fernheizwerk Mitte der SWT und die ehemalige Zentralwäscherei, die aktuell Bestandteil der Universitätsbibliothek ist. Beide Gebäude stehen unter Denkmalschutz.

2.2. Entwicklung des Museums

Das Museum "Boxenstop" wird in einem ehemaligen Wohn- und Betriebsgebäude eines Fuhrunternehmens betrieben. „Im BOXENSTOP Museum sind Fahrräder, Motorräder, Automobile aller Größen und Pferdestärken, Modellflugzeuge, Modelleisenbahnen mit Raritäten aus der bunten Welt der Spielsachen unter einem Dach vereint – seit 1985. Die hochwertige Sammlung ist mit viel Liebe zum Detail inszeniert und wird in einer ganz besonderen Atmosphäre ausgestellt“, so die Information auf der Internetseite.

Mit seinem Angebot speziell für Familien in der Breite der Gesellschaft trägt der „Boxenstop“ zum kulturellen und touristischen Leben in der Stadt bei. Es besteht daher ein übergeordnetes Interesse, das Museum in Tübingen zu halten und in seiner Entwicklung zu fördern. Das Museum auf einer Grundstücksfläche von 653 m² hat sich über verschiedene Baustufen entwickelt, die letzte Erweiterung 2017 konnte noch auf bestehendem Planungsrecht genehmigt werden. Nach Eigenangabe hat das Museum heute eine Größe von 1.200qm.

Das Museum wächst entgegen der Erwartungen vor 5 Jahren weiter. Schenkungen von privaten Sammlungen haben die Bestände weiter anwachsen lassen. Herr Klink möchte nun den nächsten Entwicklungsschritt machen und schlägt vor, die Brunnenstraße mit einer 10m breiten Brückenkonstruktion zu überbauen. Die Halle würde über die vorhandene Dachterrasse erschlossen werden. Zur Gewährleistung einer lichten Durchfahrtshöhe von 4,7m sind Stufen und ein Aufzug zur Erschließung vorgesehen. Der aktuelle Entwurf betont die Gestaltung des Innenraums mit Gitterträgern, die an Bahnhofshallen der "Eisenbahnzeit" erinnern. Das Gebäude würde auf dem Grundstück des Fernheizwerks aufsetzen und seinen 2. Rettungsweg über eine Wendeltreppe haben.

2.3. Prüfung von Alternativen

Herr Klink hat bisher eine Splittung seiner Ausstellung auf zwei Standorte für nicht möglich erachtet. Ein erneuter Gebäudeanbau auf dem Grundstück unter Annahme eines veränderten Planungsrechts wurde als baulich schwierig bewertet. Alternativ wäre für ihn die Umsiedlung des gesamten Museums an einen gewerblichen Standort außerhalb Tübingens vorstellbar. Dies würde dem Ziel, die Altstadt zu stärken und Besucher in die Innenstadt zu locken widersprechen. Außerdem wäre ein peripherer Standort wesentlich stärker auf die Erreichbarkeit mit dem Auto angewiesen und würde somit größere CO₂-Emissionen verursachen. Der Gestaltungsbeirat hat eine Straffung der Ausstellung angeregt, was Platz im Bestand schaffen könnte. Hierin sieht Herr Klink keine Option.

2.4. Planungsrecht

Das Vorhaben liegt mit seinem Ansatzpunkt der Konstruktion im Geltungsbereich des qualifizierten Bebauungsplanes des Bebauungsplans 308 „Brunnenstraße“ von 1970, der u.a. ein Mischgebiet mit einer GRZ von 0,3, einer GFZ von 1,0 und eine Geschossigkeit von III + Dach in offener Bauweise regelt. Die dem Boxenstop gegenüberliegenden Flächen (Fernheizkraftwerk, Universitätswäscherei, Universitätsbibliothek Uniparkhaus) sind als Sondergebiet mit einer GRZ von 0,4 und einer BMZ von 5,0 in offener Bauweise festgesetzt. Die Brunnenstraße ist als öffentliche Straße gewidmet. Eine Überbauung von öffentlichen Verkehrsflächen durch Gebäude dieser Art ist auf bestehender Rechtsgrundlage nicht zulässig. Für eine Realisierung des Vorhabens wäre die Schaffung von neuem Planungsrecht erforderlich.

2.5. Beratung im Gestaltungsbeirat am 15.12.2023

Ist eine „Museumsbrücke“ grundsätzlich städtebaulich vorstellbar und angemessen? Ist der vorgeschlagene Gestaltungsentwurf für den Ort, für die Funktion und als Ergänzung des bestehenden Museumsgebäudes entwicklungsfähig und welche Anregungen gibt es für eine weitere Bearbeitung? Dies waren zentrale Fragestellungen an den Gestaltungsbeirat.

Bei einem Ortstermin und anschließender Vorstellung der Planung durch Herrn Klink und seine Architekten hat der Beirat festgestellt, dass die hohe Dichte der Sammlung und Raumknappheit eine umfassende Präsentation aller Objekte erschwert. Der Beirat zeigte sich aufgrund eigener Erfahrungen bei Museumsgestaltungen überzeugt, dass die Anzahl der Exponate reduziert werden sollte, um einerseits besonderen Exponaten Raum zu geben und andererseits hierdurch Platz für Wechselausstellungen zu schaffen. Eine bauliche Erweiterung des Museums könnte so vermieden werden. Die vorgeschlagene Überbauung der Brunnenstraße und die damit einhergehende Teil-Privatisierung des öffentlichen Raums werden kritisch betrachtet und als unangemessen abgelehnt.

Die Brunnenstraße würde durch ein Brückenbauwerk in zwei Straßenräume geteilt und die stadt- wie straßenräumlich negative Wirkung einer vollflächigen, etwa 10 m breiten, Überbauung sei zu befürchten.

Einerseits wirke das Narrativ der als Bahnwaggons in Erscheinung tretenden Variante wie auch die hallenartige Überbauung formal sehr vordergründig, andererseits lenke ein Brückenbauwerk eher von einer möglichen Eingangssituation eines neu strukturierten Museumsbaukörpers ab, als diese zu stärken. Das derzeitige Gebäude präsentiere sich zudem äußerlich wenig ansprechend und wirke wie eine gewachsene Struktur ohne übergeordnetes Gestaltungskonzept. Alternativ wird eine Flächenvergrößerung durch Aufstockung des

Gebäudes oder ein markanter Hochpunkt an der Einmündung der Brunnenstraße vorge schlagen, jedoch mit dem Hinweis auf ein erforderliches Bebauungsplanverfahren.

2.6. Erstbeurteilung des Bauwunsches durch die SWT

Beim Ausbau der Fernwärme in der Universitätsstadt Tübingen ist der Kraftwerksstandort Mitte von zentraler strategischer Bedeutung. Mit dem geplanten Ringschluss der Transportleitung von Lustnau entlang des Österbergs zum Heizwerk Mitte erfolgen bereits kurzfristig konkrete Ausbauschritte des Leitungsnetzes und damit die Festlegung auf Wärmeerzeugungsstandorte. Das zukünftige Ausbaunetz Innenstadt nördlich des Neckars wird durch dieses Kraftwerk versorgt.

Die Brunnenstraße dient den SWT zur Anlieferung von Kraftwerkskomponenten mit Schwerlastfahrzeugen und Sondertransporten. Eine mögliche 10m breite Straßenüberbauung und Einschränkung der Durchfahrthöhe wird daher kritisch gesehen. Eine Grundstücksneuordnung zur Realisierung des Museumsvorhabens würde zudem in bestehende Strukturen und Abläufe eingreifen. Die Stadtwerke stellen diese Bedenken zurück, wenn die Brücke demontierbar gestaltet wird und Herr Klink sich vertraglich verpflichtet, die Brücke zeitweilig abzubauen, wenn dies für die Andienung des Kraftwerks erforderlich ist. Herr Klink hat eine entsprechende Planskizze vorgelegt und sich zu einer derartigen vertraglichen Regelung bereit erklärt.

2.7. Städtebauliche und baukulturelle Einordnung der Verwaltung

Öffentliche Straßen und Wege sind das beständigste oft jahrhunderte alte Grundgerüst von Landschaften und Städten. Sie erfüllen vielfältige Erschließungsfunktionen anliegender Grundstücke und haben Verkehrs- und Verbindungsfunktionen. Straßen und Wege sind für den Gemeingebrauch bestimmt, der Luftraum ist Teil der öffentlichen Straße. Bauordnungen regeln daher seit der Antike den öffentlichen Straßenraum in Abgrenzung zum privaten Raum. Vorkragungen und Überbauungen des öffentlichen Straßenlands werden mit strengen Regeln belegt. Historische Straßenüberbauungen wie die Rialtobrücke Venedig koppeln sich an Brückenbauwerke im Zuge ihrer Erschließungsfunktion. Erst die Moderne mit ihrem Verständnis von Raum löst Überbauungen von ihrer Erschließungsfunktion. So sind einige visionäre, gesamtkonzeptionelle Straßenüberbauungen für Wohnungsbauten, Brückenrestaurants und Quartiersentwicklungen realisiert worden. Wegen hoher Kosten bei der Errichtung und dem Unterhalt gibt es wenig nachfolgende Beispiele. Diskussionen zu Erhalt oder Abriss von Überbauungen haben häufig die Straßen- und Stadtraum teilende Wirkung zum Thema (Abriss Schimmelpfenghaus Berlin Kantstraße) Ein neu errichtetes außerörtliches Beispiel ist das aus zwei Richtung anfahrbare Parkhaus an der Messe Stuttgart.

Straßenüberbauungen verändern die städtebaulich/räumliche Wirkung maßgeblich und teilen den Raum. Eine Orientierung im Stadtraum wird regelmäßig gestört, was zu andauernder Kritik beiträgt.

Das Privileg von der bestehenden Regel der Nichtüberbaubarkeit des Öffentlichen Straßenraums abzuweichen wird in der Baugeschichte Bauvorhaben von besonderer verkehrlicher oder öffentlicher Bedeutung zugemessen. Entsprechend hohe Anforderungen werden an ihre architektonische und gesamtkonzeptionelle Qualität gestellt. Damit können Gebäude von Straßenüberbauungen stilprägend sein und ikonographische Wirkung erzeugen.

In Tübingen sind die beiden Stege zur Anbindung des Parkhaus Zinser bekannte und weitgehend akzeptierte Überbauungen zentraler Straßen zur Förderung des Gewerbes.

2.8. Wirtschaftliche und kulturpolitische Einordnung der Verwaltung

Das Boxenstop ist ein Zuschauermagnet und durch seine fußläufige Lage zur Altstadt auch ein wichtiger Frequenzbringer für die Innenstadt. Der Erhalt einer lebendigen Altstadt wird angesichts des schleichenden Rückzugs des Handels nur gelingen, wenn insbesondere kulturelle Angebote gestärkt werden. Gründe zum Besuch einer Innenstadt müssen gezielt geschaffen werden. Eine Erweiterung eines vollständig privat finanzierten Museums mit überregionalem Einzugsgebiet ist angesichts der finanziellen Notlage der Stadt eine große Chance, die nicht leichtfertig vergeben werden sollte. Eine Verlagerung an den Stadtrand stellt aus diesen Gründen keine gute Alternative dar. Die Erfahrungen mit den Eisenbahnausstellungen sind seit vielen Jahren positiv. Das Miniaturwunderland in Hamburg zeigt, dass die Liebe zur Modelleisenbahnlandschaften ungebrochen ist. Eine signifikante Erweiterung des Boxenstop lässt daher ganzjährig steigende Besucherzahlen erwarten, die wiederum vielen anderen Angeboten in der Innenstadt zusätzliche Chancen und Umsätze versprechen. Der Luftraum und die Sichtbeziehungen in der eher in zweiter Reihe liegenden Brunnenstraße, die abgesehen vom Boxenstop und dem Technischen Rathaus wenig öffentlichkeitswirksame Ziele aufweist und keine besondere Aufenthaltsqualität bietet, erscheinen weitaus weniger schützenswert als die Angebote einer lebendigen Altstadt und das Museum selbst.

3. Vorgehen der Verwaltung:

Die Verwaltung erhofft sich durch den Planungsausschuss eine erste Einschätzung zum Bauwunsch und die Frage, ob es zu einer vertieften Bearbeitung durch den Vorhabenträger und die Verwaltung zur Vorbereitung eines Grundsatzbeschlusses kommen soll.

Hierfür müssten zwingend die liegenschaftlichen Voraussetzungen durch die SWT geprüft werden. Eine systematische Alternativenprüfung wäre gleichfalls erforderlich, um eine sachgerechte Abwägung der städtebaulichen Gründe für eine Überbauung bereits frühzeitig vornehmen zu können. Der Vorhabenträger sollte die Ernsthaftigkeit des Ausführungswillens über einen Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans bekräftigen. Zu klären wäre auch, wie eine architektonische Qualitätssicherung erfolgen kann.

Nach einem Grundsatzbeschluss würde ein Bebauungsplan mit Durchführungsvereinbarung aufzustellen sein. Aufgrund der bereits heute erkennbaren Zielkonflikte, ist eine intensive Befassung notwendig. Auch wenn davon ausgegangen wird, dass der Vorhabenträger etliche Arbeitsschritte auf eigene Veranlassung übernehmen kann, so wird die Verwaltung und die SWT Kapazitäten für das Vorhaben zur Verfügung stellen müssen. Beide Organisationen haben das Projekt in ihren Arbeitsplänen nicht verankert. In Folge müssten andere Projekte zurückgestellt werden.

4. Lösungsvarianten

- 4.1. Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zur Erweiterung des Boxenstop durch eine demontierbare Brücke über die Brunnenstraße.
- 4.2. Feststellung, dass der Gemeinderat eine Brücke über die Brunnenstraße zur Erweiterung des Boxenstop ablehnt.

Im Falle der Entscheidung für 4.2 gibt es zahlreiche weitere Lösungsvarianten: So könnten bei einer veränderten Ausstellungskonzeption die vorhandenen Museumsflächen wieder ausreichend vorhanden sein. Auch könnte eine Vergrößerung der Ausstellungsflächen

durch Anbau/Aufstockung des Gebäudes in Betracht kommen. Diese Variante erfordert zwar gleichfalls einen Bebauungsplan, wäre aber mit deutlich weniger Zielkonflikten behaftet. Eine weitere Möglichkeit wäre ein zweiter Standort, z.B. in der Altstadt. Hier könnte das Segment Modelleisenbahn oder Spielzeug ausgestellt werden. Hierdurch würde der Standort Brunnenstraße entlastet, die Altstadt gestärkt und Leerstände vermieden werden. Auch wäre eine Standortsuche für den Umzug des Museums innerhalb der Stadt Tübingen eine denkbare Option.

5. Klimarelevanz

Der Ausbau der Fernwärme und die Sicherung des Heizwerkstandortes Mitte hat eine herausragende Bedeutung zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030. Eine Erschwerung des Ausbaus sollte vermieden werden.

Der vorgesehene Neubau erzeugt einen CO₂-Fußabdruck. Aufgrund der allseitigen Außenhaut sind hohe Dämmstandards am Gebäude erforderlich.

Die Überbauung von Straßenland ist eine Innenentwicklungsmaßnahme und damit flächensparend.

Die Variante einer veränderten Ausstellungskonzeption ist eine suffiziente Strategie zum Umgang mit Ressourcen und schont den vorhandenen öffentlichen Raum.