

## Berichtsvorlage

zur Vorberatung im **Ortsbeirat Südstadt**

zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

---

<b>Betreff:</b>	<b>Zweite Überarbeitung Rahmenplan Städtebaulicher Entwicklungsbereich "Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel" Teilgebiet 4 "Marienburger Straße"</b>
Bezug:	226/2018, 407/2013
Anlagen: 6	Anlage 1: Rahmenplanentwurf 2019 Variante 1 Anlage 2: Bestand Anlage 3: Rahmenplan 1993 Anlage 4: Rahmenplan 2014 Anlage 5: Interimsparkplatz Anlage 6: Skizze Variante 2

---

## Zusammenfassung:

Die Stadtverwaltung hat in Abstimmung mit den SWT eine Überarbeitung des 2014 beschlossenen Rahmenplans ausgearbeitet. Ziel der Überarbeitung ist insbesondere eine vereinfachte Erschließung sowie ein Baukonzept, das besser auf den einwirkenden Lärm der B27 reagiert. Die Verwaltung beabsichtigt Variante 1 (s. Anlage 1) als Rahmenplan 2019 beschließen zu lassen. Zuvor sollen die Planungen der Öffentlichkeit vorgestellt werden, Anregungen können so noch in die Beratungen einfließen.

## Ziel:

Ziel der Rahmenplanfortschreibung ist es, veränderten Rahmenbedingungen der Planung Rechnung zu tragen. Weiteres Ziel der Fortschreibung ist der Firma SON am Standort Tübingen eine Entwicklungsperspektive und anschließend eine Erwerbsoption zur Planungssicherheit einzuräumen. Die Stadtwerke sollen im Quartier ein Parkhaus errichten. Grundstückserwerbe und Umzüge sollen nun zeitnah erfolgen bzw. vorbereitet werden, die Verlagerung der Straßenmeisterei nach Dusslingen soll über eine freiwillige Umzugshilfe beschleunigt werden

## Bericht:

### 1. Anlass / Problemstellung

Im Städtebaulichen Entwicklungsbereich „Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel“ sind die Teilgebiete VIII Loretto, II Französisches Viertel, VII + XV Alexanderpark, V Stuttgarter Straße und XIII Französische Schule abgeschlossen, so dass die Entwicklung weiterer Gebiete in den Vordergrund rückt. Da dieses Teilgebiet mit seinen zunehmenden städtebaulichen Mängeln das Zusammenwachsen der bereits entwickelten Gebiete behindert, soll die Entwicklung dieses Bereichs in Angriff genommen werden. Insbesondere der schlechte bauliche Zustand der Eisenhutstraße und die erheblichen Einschränkungen für den Busverkehr sowie der hohe Bedarf an Wohnraum in Tübingen erfordern eine zeitnahe Entwicklung dieses Teils der Entwicklungsmaßnahme (s. Anlage 2). Wegen fehlender Verkaufsbereitschaft waren die Grundstücksverhandlungen stagniert und können nun seit kurzem wieder aktiv betrieben werden. Außerdem kann das Projekt durch personelle Nachbesetzungen seit dem Frühjahr 2018 intensiv vorangetrieben werden. Zudem haben sich bei den Stadtwerken relevante Änderungen der Bedarfe für die Betriebserweiterung und im Bereich des Parkens ergeben.

Für die Entwicklung dieses Gebietes wurde 2014 der ursprüngliche Rahmenplan von 1993 überarbeitet. Inzwischen wurden von der Stadtverwaltung hierzu zwei Varianten ausgearbeitet, wovon eine als Grundlage für die weitere Quartiersentwicklung herangezogen werden soll.

### 2. Sachstand

#### 2.1. Bisherige städtebauliche Planung

Das Planungsgebiet befindet sich zwischen Marienburger und Schweickhardtstraße, westlich des Französischen Viertels im Geltungsbereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel“, die seit 1992 in der Tübinger Südstadt durchgeführt wird. Für den Entwicklungsbereich wurde im Jahr 1993 ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet (s. Anlage 3) und vom Gemeinderat beschlossen. Die Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme hat sich jedoch verzögert, da die Grunderwerbsverhandlungen für einige Schlüsselgrundstücke nicht abgeschlossen werden konnte. Der städtebauliche Rahmenplan aus dem Jahr 1993 wurde im Jahr 2013 überarbeitet und vom Gemeinderat im Jahr 2014 mit der Vorlage 407/2013 als Grundlage für die weitere Planung beschlossen (s. Anlage 4).

Der ursprüngliche Rahmenplan von 1993 sah eine Anbindung an die B28 östlich des Hotels Stadt Tübingen vor. Bei der Überarbeitung 2014 wurden für die Anbindung an die B28 drei Varianten geprüft, wobei sich der Vollanschluss im Bereich der heutigen Überführung B27/B28 in Verlängerung der Marienburger Straße als die sinnvollste Lösung erwies. Bei der gebietsinternen Erschließung sieht der ursprüngliche Rahmenplan (1993) nach der Verlegung der B27 eine Verbindung der Französischen Allee mit der Stuttgarter Straße vor. Da sich zwischenzeitlich nicht die Französische Allee, sondern die Aixer Straße zur zentralen Erschließungsstraße im Französischen Viertel entwickelt hat, wurde in der Rahmenplanüberarbeitung 2014 letztere mit der rückgebauten Stuttgarter Straße verknüpft und sollte so als Haupteerschließung des Französischen Viertels dienen. Die Marienburger Straße stellt die bisher fehlende Wegeverbindung zur Umgebung in Süd-Nord-Richtung her. Ein Verwaltungsgebäude für die Stadtwerke Tübingen wurde außerdem in der Planung berücksichtigt.

## 2.2. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes

Im vergangenen Jahr hat die Stadtverwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken Tübingen Varianten für die Fortschreibung des Rahmenplans 2014 ausgearbeitet und davon zwei konkretisiert. Diese unterscheiden sich vom bisherigen Rahmenplan insbesondere durch ihre flächensparende und weniger aufwendige Erschließung sowie durch eine Bebauung, die besser auf den einwirkenden Lärm der der B27 reagiert. Außerdem werden den Stadtwerken Tübingen, zusätzlich zum bereits realisierten Neubau, weitere Erweiterungsflächen sowie der Bau eines neuen Parkhauses ermöglicht und der Firma SON ein neuer Standort angeboten. Auch dies ist eine Änderung der Rahmenbedingungen, die eine Fortschreibung der Planung sinnvoll werden lassen. Wegen der zeitlich noch nicht fassbaren Verlegung der B27 und des hohen Entwicklungsdrucks muss das Konzept zwar die zukünftige Entwicklung berücksichtigen, aber darüber hinaus zugleich mit der bestehenden Situation umgehen und auch entgegen der Rahmenplanung von 2014 ohne den vollständigen Rückbau der Stuttgarter Straße hohe stadträumliche Qualitäten ermöglichen. Für die Entwicklung müssen außerdem bestehende Nutzungen verlagert, Grundstücke erworben und neu geordnet sowie Bestandsgebäude in die Bebauung integriert werden. Städtebauliche Vertiefungen und ggf. notwendige Anpassungen werden im weiteren Verfahren erarbeitet. Die anderweitigen Ziele und Grundsätze des 1993 beschlossenen und 2014 fortgeschriebenen Städtebaulichen Rahmenplans für den Entwicklungsbereich bewahren ihre Gültigkeit.

## 2.3. Städtebauliches Entwicklungskonzept

### 2.3.1. Erschließung

Die Grundstruktur der aktuellen Rahmenplanfassung ergibt sich aus der Verknüpfung der bestehenden Straßen und der Anbindung an die B27/28 (s. Anlage 1). Die übergeordnete Anbindung an die B28 ist abhängig von den Plänen des Regierungspräsidiums. Durch den Bau des Schindhaubasistunnels wird die B27 verlegt und führt dann nicht mehr am Planungsgebiet vorbei, daher ist durch den Bau des Tunnels langfristig von einer Verbesserung der Verkehrssituation auszugehen. Da bei Betrachtung des Wohnungsmangels in Tübingen eine zügige Realisierung sinnvoll ist, befasst sich die Überarbeitung des Rahmenplans mit der jetzigen Verkehrslage und schließt über die bestehende Marienburger Straße, welche das Planungsgebiet im Osten begrenzt, zunächst an die jetzige Auffahrt von der B27 auf die B28 an. Nach Verlagerung der B27 in den Schindhaubasistunnel erhält die Stuttgarter Straße innerörtliche Funktion und soll im Ziel einspurig zurückgebaut werden. Ob eine Verknüpfung mit der Reutlinger Straße im Bereich der heutigen Brückenüberführung erfolgt oder aber anders gelöst werden kann, ist unabhängig von der Quartiersentwicklung Marienburger Straße und kann in den kommenden Jahren entwickelt werden. Das westliche Ende des Planungsgebiets bildet die bestehende Schweickhardtstraße. Die jetzige Eisenhutstraße bildet den Übergang zu den Stadtwerken, die im Süden an das Planungsgebiet angrenzen.

In der vorliegenden Rahmenplanfassung wird die Eisenhutstraße verlegt und verbindet nun die Königsberger Straße mit der Aixer Straße. Dies erleichtert den aktuell erheblich eingeschränkten Busverkehr und gibt der Aixer Straße die Bedeutung als Quartierserschließungsstraße, die sie faktisch bereits innehat. Darüber hinaus ermöglicht die Verlegung, welche zwar kostenintensiver als der Erhalt der Eisenhutstraße ist, die Schaffung eines Baufeldes nördlich der Stadtwerke, welches die Flächen vor der Halle der Stadtwerke effektiv nutzbar macht und die Kosten damit relativiert. Als Weiterführung der Halle, nimmt ein neues Parkhaus die Hallenlänge auf und schließt direkt an die bestehenden Stadtwerke an. Das Parkhaus findet hier seine optimale Lage im Quartier, da somit keine unattraktive Rückseite ent-

steht. Außerdem liegt es zentral südlich der Marienburger Straße und beeinträchtigt damit nicht die Entwicklung im Norden. Zusätzlich wird angestrebt, das Parkhaus mit gewerblichen Nutzungen zu ummanteln. Damit tritt das Parkhaus im öffentlichen Raum weniger in Erscheinung und belebt diesen stattdessen. Das neue Parkhaus bietet Raum für rund 250 bis 300 Stellplätze. Davon dienen ca. 50 den Mitarbeitern der Stadtwerke, weitere den Anwohnern des Französischen Viertels zur Deckung der Stellplatzbaulasten aus dem Parkhaus Bei den Pferdeställen. Im Parkhaus Bei den Pferdeställen sollen ab Sommer 2019 nur noch die rund 50 regulär anfahrbaren Stellplätze des Erd- und Untergeschosses genutzt werden (s. 2.3.4.2).

### 2.3.2. Bebauungsstruktur

Das städtebauliche Konzept dieser Rahmenplanfassung gliedert das Quartier nördlich der verlegten Eisenhutstraße in drei Blöcke. Die geplante Bebauung in aufgelösten vier- bis sechsgeschossigen Hofstrukturen übernimmt den Maßstab und die stadträumliche Prägung des Französischen Viertels und der Stuttgart Straße Ost und schließt damit die Lücke zwischen den beiden Gebieten in einem harmonischen Übergang. Entlang der verlegten Eisenhutstraße entsteht damit eine Bebauung, die den Straßenraum klar fasst und aufbricht, um Plätze einzuleiten und Blickbeziehungen herzustellen, ohne dabei das Grundstück der Wohneigentümergeinschaft (WEG) in der Marienburger Straße 9, das mit einem Wohnhochhaus der 1960er Jahre bebaut ist, zu beanspruchen. Nach Norden dient die weitmöglichst geschlossenen fünf- bis sechsgeschossige Bebauung als Lärmschutz für das gesamte Quartier. Nur im Bereich des WEG-Grundstücks kann der Block zunächst nicht geschlossen werden. Eine Sockelbebauung am Fuß des Wohnhochhauses in Flucht des Blocks wäre wünschenswert und würde die schalltechnische Situation verbessern, dies soll in intensiver Abstimmung mit den WEG-Eigentümern im weiteren Prozess erörtert werden.

Südlich der verlegten Eisenhutstraße entsteht vor den Stadtwerken ein neues Baufeld. Das direkt vor den Stadtwerken verortete Parkhaus erhält eine vorgesetzte Mantelnutzung mit einer öffentlich wirksamen Erdgeschosszone und gewerblichen Nutzungen in den Obergeschossen. Damit entsteht eine urbane Kante im Quartier, die den öffentlichen Raum belebt. Außerdem findet auf diesem Baufeld die Firma SON einen Standort, der zwar zentral zwischen Französischem Viertel und dem neuen Quartier Marienburger Straße liegt, dabei aber keine direkten Nachbarn hat, die sich von dem Betrieb gestört fühlen könnten (s. 2.3.4.2).

### 2.3.3. Freiraum

Durch das Quartier, dessen Gebäude hauptsächlich vom öffentlichen Raum aus erschlossen werden, führt entlang einer Platzabfolge eine innere Erschließung, die vor allem dem Fuß- und Radverkehr, sowie untergeordnet dem Anwohnerverkehr dient. So entstehen kleine und differenzierte öffentliche Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität, die mit straßenbegleitenden Baumreihen eine gute Durchgrünung des Quartiers gewährleisten.

Private und halböffentliche Freiräume entstehen in den Höfen und sollen nach dem Tübinger Modell von der jeweiligen Hofgemeinschaft vielfältig bespielt werden.

### 2.3.4. Nutzungen

Im neuen Quartier sollen ca. 320 WE und rund 18.300m<sup>2</sup> BGF gewerbliche Fläche einschließlich des neuen Parkhauses der Stadtwerke erstellt werden. Für die Wohnflächen fin-

det das Programm „Fairer Wohnen“ Anwendung, das mit dem Baulandbeschluss am 20.12.2018 beschlossen wurde.

#### 2.3.4.1. Grunderwerb und Umsiedlung bisheriger Nutzer:

Für die Entwicklung der Marienburger Straße sind in erster Linie drei Grundstücke zu erwerben. Der Ankauf des Grundstücks der Firma Diedler im Westen mit den Flurstücken Flst.Nr. 5893, 5893/1, 5893/2 wurde am 23.07.2018 im Gemeinderat beschlossen, der Kauf steht kurz bevor. Auf diesen Flächen befinden sich ein Autohändler mit Werkstatt und drei Wohneinheiten. Die Werkstatt und Wohnung werden nach Erwerb durch die Stadt an Dritte befristet vermietet. Das Autohaus wird bis Anfang 2020 von der Firma Diedler betrieben und danach bis zum Abriss ggf. befristet vermietet.

Das Grundstück der Eisenhutstraße 5 in der Mitte des Quartiers mit der Flst.Nr. 5896 ist im Eigentum des Landes. Hierzu laufen die Erwerbsverhandlungen. Das Grundstück soll unter Anwendung der „Verwaltungsvorschrift (VwV) Verbilligung Grundstücke“ vergünstigt erworben werden. Voraussetzung für die Verbilligung ist die Realisierung von Sozialwohnungen im Sinn des Landeswohnraumförderungsgesetzes (LWoFG). Je mehr Sozialwohnungen realisiert werden, desto höher die Förderung. Um das Landesgrundstück entwickeln zu können, müssen die dort ansässige Straßenmeisterei umziehen. Die Verlagerung der Straßenmeisterei nach Dusslingen soll über eine freiwillige Umzugshilfe von 200.000 € beschleunigt werden. Außerdem müssen die Außenstelle des Landesdenkmalamts und ein Lager des Regierungspräsidium Tübingens einen Ersatzstandort finden. Die Umsiedlung ist für Sommer 2019 geplant. Ähnliche Voraussetzungen bestehen bei dem östlichen Grundstück. Dieses gehört dem Bund. Auch hier gibt es eine Verbilligungsrichtlinie die den Ankauf des Grundstücks vergünstigt ermöglicht. Wie schon seit längerem geplant, soll das dort ansässige Kinderhaus Villakunterbunt aus dem in schlechtem baulichem Zustand befindlichen Gebäude in einen Neubau im Wennfelder Garten umziehen. Für das Männerwohnheim im Norden des Grundstücks existiert noch kein Verlegungsstandort. Aufgrund der Lage im Quartier, kann dessen Umsiedlung jedoch auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die Mietshäuser auf der Bundesfläche sind in desolatem Zustand, daher ist ein Abriss seit langem geplant. Für die dortigen Bewohner sowie für die Bewohner des Diedler-Grundstücks werden Ersatzwohnungen gesucht.

#### 2.3.4.2. Ansiedlung neuer und Interimsnutzungen:

Der Nabendynamohersteller SON ist eine sehr erfolgreich expandierende Firma und auf inzwischen vier Standorten im Französischen Viertel verteilt. Dabei war seit längerem absehbar, dass die Aufteilung und die verfügbaren Flächen für den Betrieb nicht mehr ausreichen. Gemeinsam mit der WIT und der Stadtverwaltung ist die Firma SON daher auf der Suche nach einem geeigneten Standort, um den gesamten Betrieb an einer Stelle zu vereinen und Raum für weiteres Wachstum zu bieten. Dazu kommt, dass der Betrieb hinsichtlich seiner Art und Produktion zwischenzeitlich eine solche Größenordnung erreicht hat, dass die Grenzen für die Unterbringung in einem Mischgebiet überschritten sind. Die Produktion der Firma SON wird daher noch bis Ende 2020 im Gebäude „Bei den Pferdeställen 28“ geduldet werden, spätestens dann muss die störenden Körperschall verursachende Produktion aus dem Viertel ausgezogen sein und einen anderen Standort gefunden haben. Mit der Entwicklung des neuen Quartiers hat die Stadt nun einen innerstädtischen Standort für die Firma SON gefunden, der einen direkten Bezug zum Französischen Viertel hat. Der neue Standort soll verbindlich in den weiteren Planungsprozess eingebunden werden. Hierfür soll der Betrieb für das in Anlage 1 ersichtliche rund 1.200 qm große Grundstück eine Opti-

on erhalten. Die Nutzungen auf dem Grundstück können nach heutigem Stand durch die Ausweisung eines urbanen Baugebietes im anstehenden Bebauungsplanverfahren planungsrechtlich gesichert werden. Dort soll mit ca. 2.500 bis 3.000 m<sup>2</sup> BGF ein neuer Standort für die gesamte Firma umgesetzt werden. Voraussetzung für diesen Standort ist die Realisierung einer viergeschossigen Bebauung zur verlegten Eisenhutstraße hin, im rückwärtigen Bereich ist auch eine niedrigere Bebauung möglich. Wird das Gebäude, wie nach aktueller Planung vorgesehen, in einem Urbanen Gebiet nach § 6a BauNVO errichtet, besteht das Nutzungskonzept der Firma SON aus einer horizontale Nutzungsmischung zusammengesetzt aus ca. 80% gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss sowie Betriebsräume in den Folgegeschossen und 20% Wohnnutzung im Obergeschoss. Geplant ist eine Betriebswohnung, die restliche Wohnfläche soll prioritär den Mitarbeitern des Unternehmens dienen. Grundsätzliche soll davon die Hälfte im Sinne des Landeswohnraumförderungsgesetzes (LWoFG) hergestellt werden. Zur Ermittlung des Kaufpreises wird unter Abstimmung mit dem Gutachterausschuss ein Basiswert für ein gewerblich genutztes Grundstück festgelegt und je m<sup>2</sup> BGF Wohnfläche ein Zuschlag berechnet. Um dem Betrieb vor der Fertigstellung des Neubaus einen Standort für die störende Produktion zu bieten, ist eine Interimnutzung in einem der bestehenden Gebäude im Planungsgebiet, derzeit auf der Landesfläche, angedacht. Sobald die Straßenmeisterei im Sommer 2019 aus ihrer Werkstatt im nördlichen Gebäudeteil der Eisenhutstraße 5/1 auszieht, könnte die Produktion frühzeitig dorthin umziehen.

Die Stadtwerke Tübingen möchten das defizitäre Parkhaus Bei den Pferdeställen vor Herbst/Winter 2019 schließen, da das automatische Parken fehleranfällig und damit sehr unwirtschaftlich ist. Angekündigter Zeitraum dafür ist Sommer 2019. Voraussetzung für die Schließung ist jedoch die Herstellung eines Interimsparkplatzes für die im Parkhaus bei den Pferdeställen automatisch erschlossenen und real genutzten rund 170 bis 190 Stellplätze. Hierzu bietet sich die Landesfläche an. Je nach Auszugszeitpunkt der einzelnen Nutzungen in der Eisenhutstraße 5 verändert sich die mögliche Stellplatzanzahl des Interimsparkplatzes, voraussichtlich werden 160 bis 200 Stellplätze unter Berücksichtigung des vorhandenen Baufensters erstellt (s. Anlage 5).

Aktuell wird die Altlastenbelastung auf dem Grundstück des Landes untersucht. Aus einer ersten Sondierung ging hervor, dass Altlasten von einer ehemaligen Tankstelle vorhanden sind. Eine weitere Untersuchung prüft nun, ob die Verunreinigung bis in das Grundwasser reicht. Prüfungsergebnisse sind dieses Frühjahr zu erwarten. Sollte die Verunreinigung bis in das Grundwasser reichen, sind Interimnutzungen nur bedingt möglich.

### 2.3.5. Variantendiskussion

Im Zuge der erneuten Überarbeitung wurden mehrerer Varianten erarbeitet. Aufgrund von Hochdruckgasleitungen, die in ihrer Verlegung sehr kostenintensiv sind und in der jetzigen Eisenhutstraße vor den Stadtwerken liegen, wurde in Variante 2 (s. Anlage 6) geprüft, ob der Erhalt dieser Straße und der darin befindlichen Leitungen eine kostengünstigere Lösung mit ebenso hoher städtebaulicher Qualität ermöglicht. Sowohl Variante 2 als auch die favorisierte Variante 1 schaffen durch ihren Städtebau einen baulichen Lärmschutz, der das Quartier auch vor Verlegung der B27 zu einem qualitätsvollen Wohn- und Arbeitsumfeld werden lässt. Der Rahmenplan von 2014 schafft dies mit seinen, zur B27 öffnenden Baukörpern, die erst durch die Verlegung der B27 und einen vollständigen Rückbau der Stuttgarter Straße geschlossen werden können, nicht. Auch auf Grund des vergleichsweise großen Anteils an Verkehrsflächen von rund 16.000m<sup>2</sup>, anstatt ca. 10.000m<sup>2</sup> wie in Variante 1, fällt der Rahmenplan 2014 hinter die beiden aktuelleren Entwürfe zurück. Außerdem wird

die große Südstadtachse, die bis ins Französische Viertel reicht und das Quartier im Rahmenplan 2014 diagonal durchquert und dabei in ungünstige Baufelder zerteilt, nicht länger als erforderlich errichtet. Da nach aktuellem Kenntnisstand die Stuttgarter Straße auch nach der Verlegung der B27 nicht vollständig rückgebaut, sondern voraussichtlich nur von vier auf zwei Spuren reduziert wird, ist die langfristige Planung (Phase III) des Rahmenplans 2014 hinfällig.

Variante 1 und 2 unterscheiden sich in erster Linie durch ihre Erschließung. Während in Variante 2 versucht wird durch den Erhalt der Eisenhutstraße kostengünstiger zu entwickeln, wird in Variante 1 die Eisenhutstraße überbaut und verlegt, sodass sie nun die Königsberger Straße mit der Aixier Straße verbindet. Die Verlegung ist zwar kostenintensiver als der Erhalt der alten Straße, durch die Verlegung werden jedoch die in Ziffer 2.3.2 aufgeführten städtebaulichen Vorteile erreicht und durch den Zugewinn von rund 12.000m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche werden die Verlegungskosten durch die Vermarktung relativiert.

Aus Sicht der Verwaltung können damit weder Variante 2 noch der Rahmenplan 2014 die übergeordneten Ziele des Entwicklungsbereichs in derselben Qualität sicherstellen wie es Variante 1 vermag. Daher empfiehlt die Verwaltung Variante 1 weiter zu verfolgen

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Der aktuelle Stand des Rahmenplans wird im März in einer Einwohnerinformationsveranstaltung der Öffentlichkeit vorgestellt. Anregungen werden aufgenommen und in die weiteren Planungsüberlegungen einbezogen. Darauf folgend wird das Ergebnis als Grundsatzbeschluss im April oder Mai in die städtischen Gremien eingebracht.

Wesentliche Aufgaben für die Monate nach dem Grundsatzbeschluss werden intensive Gespräche zur Verlagerung der bestehenden Nutzungen sein, um die geplante Umsiedlung voranzubringen. Im nächsten Schritt wird der zum Beschluss vorliegende Rahmenplan weiter detailliert und ausgearbeitet. Dafür wird ein Verkehrsgutachten zur Untersuchung der Leistungsfähigkeit der angrenzenden Straßen erstellt. Außerdem werden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt, welche ein Schallschutzkonzept für einwirkenden Verkehrs- und Gewerbelärm unter Berücksichtigung einer langfristigen Entwicklung im Norden zum Ziel haben. Der Städtebau südlich der verlegten Eisenhutstraße wird unter Abstimmung mit den Stadtwerken - bezüglich des Parkhauses - und mit der Firma SON weiter vertieft.

Das städtebauliche Konzept wird um den Fall der Verlegung der B27 und einem damit verbunden Rückbau der Stuttgarter Straße ergänzt. Im Falle der Verlagerung soll die Straße im Norden verschmälert werden, damit an Stelle der nördlichen Fahrbahnen eine straßenbegleitende Randbebauung auf dem ehemaligen Straßenflurstück realisiert werden kann, ohne in die Privatgrundstücke des im Norden angrenzenden Gewerbegebietes des Teilgebiets III Schweickhardtareal eingreifen zu müssen. Das übergeordnete Konzept soll die Straßenführung und die Straßenrandbebauung entlang der gesamten Stuttgarter Straße - von der Marienburger Straße bis zum Hechinger Eck - umfassen.

Basierend auf dem vorliegenden Rahmenplanentwurf Variante 1 und der bis Ende des Jahres erarbeiteten Grundlagen soll bis Mitte 2021 ein Bebauungsplan aufgestellt und beschlossen werden, damit die Straßenverlegung im Anschluss bis Mitte/Ende 2022 umgesetzt und parallel die Optionsvergabe durchgeführt werden kann. Ein Baubeginn ist demnach aktuell Mitte/Ende 2023 möglich. Bei dieser Variante wird der Firma SON ein neuer Standort ermöglicht und mit den Stadtwerken ein neues Parkhaus realisiert.

#### 4. Lösungsvarianten

- 4.1. Es wird der Rahmenplan von 2014 umgesetzt. Dies führt zu höheren Erschließungskosten. Durch die diagonale Straßenführung und die zu B27 geöffneten Baukörper entsteht außerdem eine nicht zufriedenstellende stadträumliche Situation. Angemessener Lärmschutz ist dabei ohne die Verlegung der B27 nur bedingt möglich.
- 4.2. Es wird die städtebauliche Variante 2 weiter verfolgt. Diese Variante sieht kein neues Parkhaus vor. Das Parkhaus bei den Pferdeställen müsste daher ertüchtigt werden, was aus Sicht der Stadtwerke wirtschaftlich nicht möglich ist. Ein Alternativstandort innerhalb des Quartiers ist wegen der Größe des Parkhauses und des Quartiers nicht gut integrierbar. Der Erhalt der Eisenhutstraße führt zu ungünstig proportionierten Baufeldern, was dazu führt, dass für eine klare Raumbildung das Grundstück der WEG bebaut werden muss.
- 4.3. Der Firma SON wird keine Entwicklungsperspektive im Gebiet angeboten. Es ist dann davon auszugehen, dass die Firma sich andernorts, vermutlich außerhalb von Tübingen, einen neuen Firmenstandort suchen muss.
- 4.4. Die Stadtwerke Tübingen ertüchtigen ihr bestehendes Parkhaus und verzichten auf einen Neubau, was aus Sicht der Stadtwerke wirtschaftlich nicht leistbar ist.

#### 5. Finanzielle Auswirkungen

Die Erstellung des Rahmenplans erfolgt verwaltungsintern. Kosten für Gutachten zur Grundlagenermittlung sind über die Haushaltstelle 7.6152.9530.000-0120 finanziert. Für die aus dem Rahmenplan resultierende städtebauliche Neuordnung des Bereichs Marienburger Straße werden Ausgaben für den Zwischenerwerb mehrerer Grundstücke, für die Freimachung der Flächen, für die Beseitigung vorhandener Bodenverunreinigungen sowie für die Herstellung von Erschließungsanlagen und öffentlichen Einrichtungen anfallen. Die Höhe der Ausgaben lässt sich nach heutigem Kenntnisstand noch nicht mit ausreichender Genauigkeit beziffern. Im Sonderhaushalt 7.6152. „Stuttgarter Straße/Französisches Viertel“ sind Kostenansätze aus den bisherigen Kostenschätzungen etatisiert. Eine detaillierte Berechnung wird im Frühjahr 2019 erfolgen und für die Haushalte 2020 ff. aktualisiert angemeldet. Einnahmen werden durch den Verkauf der Grundstücke sowie durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen erzielt. Ziel ist es jedoch, dass Ausgaben und Einnahmen weitgehend deckungsgleich sind.