

Universitätsstadt Tübingen
Projektleitung ZOB Europaplatz
Dr. Korth, Katrin Telefon: 07071 204-2767
Gesch. Z.: /

Vorlage 61/2019
Datum 07.02.2019

Beschlussvorlage

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

Betreff: Umgestaltung Europaplatz Ost; Baubeschluss

Bezug: 168/2017, 138/2018

Anlagen: 2 Anlage 1 Grundlagenplan
Anlage 2 Vorentwurf

Beschlussantrag:

Die Umgestaltung des Europaplatz Ost als siebter Abschnitt des Zinserdreiecks wird entsprechend des Vorentwurfs der Verkehrs- und Freianlagen vom 29.01.2019 gebaut.

Finanzielle Auswirkungen	HH-Stelle	HH Rest 2018	2019	Gesamt
Vermögenshaushalt				
Änderung der Verkehrsführung; Zinserdreieck	2.6300.9550.000-1034	1.045.424 €	1.100.000 €	2.145.424 €
Summe		1.045.424 €	1.100.000 €	2.145.424 €

Ziel:

Neuordnung des Straßen- und Stadtraums mit dem Ziel der Busbeschleunigung im Zu- und Abfluss des ZOB, der Verbesserung der Radwegeführung und der Aufenthaltsqualität für Fußgänger im Umfeld und Zufahrtsbereich des Hauptbahnhofs.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Mit der Vorlage 168/2017 hatte der Gemeinderat die Weichen für den weiteren Planungsprozess des ZOB Europaplatzes beschlossen. Im zu überplanenden Areal befindet sich der Europaplatz Ost, der ursprünglich Teil der Maßnahmen zur Umgestaltung des Zinserdreiecks war. Die Umsetzung wurde seinerzeit verschoben, da starke Abhängigkeiten mit dem Projekt ZOB Europaplatz zu erwarten waren. Dieser 7. Bauabschnitt des Zinserdreiecks soll nun als erster Bauabschnitt des ZOB Europaplatzes realisiert werden.

Die Vorentwurfsplanung für den Europaplatz Ost liegt nun vor. Auf der Basis des Vorentwurfs sollen Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf den Weg gebracht und die Maßnahme umgesetzt werden.

2. Sachstand

2.1. Rahmenbedingungen für die Planung

Der Europaplatz Ost ist heute ein belebter Straßen- und Stadtraum, der mit seiner urbanen Anmutung im direkten Umfeld des Hauptbahnhofs nennenswerte städtebauliche Qualitäten aufweist. Dennoch vermittelt er heute einen ungeordneten Eindruck, begünstigt durch große Straßenbreiten, teilweise schmale Gehwege, nachträgliche Anpassungen und provisorische Einbauten. Die schmale und rechtlich nicht gesicherte Radwegführung bewirkt stetig Konflikte, es fehlt an Fahrradstellplätzen. Der Bedarf an Kurzzeitparkplätzen ist, begünstigt durch die angrenzenden Nutzungen, hoch. Aktuell gibt es 12 Stellplätze und 2 Behindererstellplätze.

Als Gelenk zwischen Zinserdreieck und ZOB/Hauptbahnhof erfüllt der Europaplatz Ost heute mehrere Funktionen: Durchfahrt und Durchweg, Einkauf und Gewerbe bzw. Arztpraxen, Anliegerfunktionen und Aufenthalt. Östlich grenzen die Karlstraße und die Steinlachunterführung an, die Verkehrsmengen an Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden ist sehr hoch. Auf der Südseite reichen private Flächen in den öffentlichen Raum hinein, die vorhandenen Bäume unmittelbar an der Südfassade sind ebenfalls privat, ebenso wie der unmittelbare Zugangsbereich des Supermarktes und die Treppe. Der Einmündungsbereich zur Steinlachunterführung bildet heute einen räumlichen Engpunkt. Die Frequenz an Zu Fuß Gehenden ist hoch, der Eingangsbereich zum dortigen Supermarkt beengt und einschließlich der Grünfläche wenig attraktiv. Den Beginn des Einmündungsbereiches markiert eine Kastanie, die in einem erhaltenswerten Zustand ist und an dieser Stelle raumprägende Wirkung entfaltet.

Ziel der Umgestaltung sind die Ordnung der Verkehre und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Durch verbreiterte Gehwege soll die Situation für Fußgänger wie auch für die Läden und gastronomischen Nutzungen verbessert werden. Eine durchgehende gesicherte Radverkehrsführung soll das Nadelöhr in der heutigen Ost-West-Verbindung beseitigen und die Querverbindungen in Nord-Süd-Richtung anbinden. Dafür wurde das Blaue Band als durchgehender Zweirichtungsradweg entwickelt, das von der Güterbahnhofunterführung an der Schaffhausenstraße bis zur Derendinger Allee mit der neuen Radbrücke geführt wird. Die Stellplatzsituation für Fahrräder soll geordnet werden. Wünschenswert ist die Erhaltung eines attraktiven Kurzparkangebotes für KFZ. Der ÖPNV erfordert eine klare Straßenraumaufteilung, um die notwendige Busbeschleunigung im Zu- und Abfahrtsbereich des ZOB die

Busbeschleunigung zu gewährleisten. Berücksichtigt werden muss die Trasse für die Regionalstadtbahn, die im Falle der Realisierung durch den Europaplatz Ost führt.

Verbessert werden soll der Übergangsbereich in die Steinlachunterführung. Die planerischen und verkehrlichen Diskussionen haben gezeigt, dass gerade dieser Bereich eine hohe Komplexität aufweist. Eine Neuordnung der Steinlachunterführung im Ganzen wäre wünschenswert. Wirkungsvolle Verbesserungen würden jedoch starke bauliche Eingriffe bedingen, wobei dennoch aufgrund der starken Verflechtungsbeziehungen zwischen Fuß- und Radverkehr sowie Anliegerverkehr eine Engstelle verbliebe. Insbesondere unter Berücksichtigung der zeitlichen Zwänge wurde die Steinlachunterführung deshalb planerisch ausgenommen und Verbesserungen im Zufahrtsbereich angestrebt, die mit geringen Eingriffen möglich sind und einen Erhalt der Kastanie ermöglichen. Eine spätere komplette Überplanung der Steinlachunterführung kann als eigenständiges Thema zu einem späteren Zeitpunkt diskutiert werden.

2.2. Entwurfskonzept

Trotz des großen Straßenraums mit einer Breite von ca. 28 m führt die Vielzahl der Anforderungen zu verschiedenen Zwangspunkten und räumlichen Engstellen, vor allem im östlichen Übergangsbereich zur Karlstraße. Der Übergang zum ZOB im Westen wurde planerisch berücksichtigt, ist aber nicht Bestandteil dieses Entwurfs.

Der Entwurf sieht folgende grundlegende Straßenraumaufteilung vor (Höhe Einfahrt Posttiefgarage):

Nordseite: Flächen für Fußgänger max. 7,67

Parkstreifen 2,50 m

Fahrbahn: Fahrbahn und Freihaltetrasse Stadtbahn 6,50 m

Südseite: Parkstreifen 2,50 m zuzüglich 1,70 m Freihaltbereich für die Feuerwehr und Bäume

Zweirichtungsradweg Blaues Band 4,0 m

Flächen für Fußgänger 3,58 m

Die Abgrenzung zwischen Rad- und Gehwegbereichen soll durch einen 30 cm taktilen Bord erfolgen. Integriert werden auf beiden Straßenseiten Blindenleitsysteme mit einer Breite von 30 cm. Auf beiden Straßenseiten sind 10 KFZ- Stellplätze und 2 Behindertenstellplätze vorgesehen. Auf der Süd- und Nordseite werden insgesamt 34 Fahrradstellplätze vorgesehen. Berücksichtigt werden mussten 4 Feuerwehraufstellflächen mit jeweils 5,0 m x 11,0m auf der Südseite und eine auf der Nordseite. Die Trasse der Regionalstadtbahn wurde bei der Aufteilung des Straßenquerschnittes berücksichtigt.

Ziel war eine Ordnung der Flächen mit Möglichkeiten für den Aufenthalt sowie klare und eindeutige Wegführung. Vorgesehen ist eine ansprechende und robuste Gestaltung, in Anlehnung an die Gestaltungssprache des Zinserdreiecks. Die Gehweg- und Aufenthaltsflächen werden deutlich verbreitert, insbesondere auch im Übergangsbereich Richtung ZOB auf der Nordseite vor dem Café Lieb. Hier sind drei neue Baumstandorte und Sitzmöbel ähnlich wie in der Karlstraße vorgesehen. Auf der Südseite werden 4 neue Bäume gepflanzt.

Der Übergangsbereich zwischen Steinlachunterführung und Karlsstraße wird aufgrund der starken Verflechtungsbeziehungen als Mischfläche zwischen Fußgängern und Radfahrenden ausgebildet. Der bevorrechtigte Zweirichtungsradweg endet ca. 6,0 m vor der Einmündung in die Unterführung bzw. der Lichtsignalanlage. Die Mischfläche verknüpft die verschiedenen Richtungen (Steinlachunterführung, Radstraße Karlstraße und Durchwegung Richtung Schaffhausenstraße) für Fußgänger und Radfahrende. Über das Grünbeet wird der Höhenunterschied vermittelt. Vorgesehen ist eine robuste und pflegeleichte Bodendecker- bzw. niedrige Heckenpflanzung.

Durch eine Verschiebung des heutigen Bordsteines um ca. 2,20 m nach Norden wird die heute vorhandene Fläche zwischen Einfahrt in die Unterführung und Lichtsignalanlage deutlich verbreitert. Die neue Breite beträgt 6,70 m. Der Übergang zwischen Blauem Band und Mischbereich wird gestalterisch so ausgebildet, dass er beispielsweise über eine spezielle Farbgebung deutlich erkennbar ist. Die genaue Ausführung wird im nächsten Schritt innerhalb der Entwurfs- und Ausführungsplanung erarbeitet. Sie muss mit der Gesamtplanung für den ZOB abgestimmt werden und sich in das Gesamtsystem der Stadt einpassen. Die Kastanie als raumprägender Bestandsbaum wird erhalten.

Im Zuge der Neuordnung des Europaplatz Ost müssen die unterirdischen Leitungen für Abwasserkanäle und Versorgungsleitungen angepasst werden. Der Vorentwurf berücksichtigt die Trassen. Die Trasse der Regionalstadtbahn ist im Grundsatz berücksichtigt. Da heute noch nicht alle konkreten planerischen Randbedingungen feststehen, sind Anpassungen in den Kreuzungsbereichen zum ZOB und zur Karlstraße unvermeidlich. Aus diesem Grund wurde im Bereich vor der Steinlachunterführung einer Verbreiterung des Übergangsbereiches Priorität eingeräumt.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, die vorliegende Planung auf den Weg zu bringen. Der Vorschlag für den verbreiterten Übergangsbereich als Mischfläche schafft aber für Zu Fuß Gehende und Radfahrende großzügige Flächen. Die Lösung ist für Radfahrende eindeutig und sichert eine klare Streckenführung für das Blaue Band, Gleichzeitig wird mit der Unterbrechung deutlich gemacht, dass nun ein Bereich der gegenseitigen Rücksichtnahme folgt. Auch für Radfahrende, die die Strecke nicht täglich nutzen, ist die Lösung übersichtlich.

Mit der Entscheidung über den Vorentwurf kann mit der Entwurfs- und Ausführungsplanung begonnen werden. Baubeginn soll im September 2019 sein, Fertigstellung im Frühjahr 2020. Die Baumaßnahme soll im Wesentlichen unter halbseitiger Sperrung erfolgen, um den Anliefer-, Anlieger-- und Busverkehr ohne gravierende Einschränkungen aufrechtzuerhalten. Im Übergangsbereich zum ZOB sind provisorische Anpassungen notwendig, die sich innerhalb der vorhandenen Straßenflächen vergleichsweise einfach realisieren lassen.

4. Lösungsvarianten

Eine grundsätzliche Option wäre der Verzicht der Maßnahme und Verschiebung an das Bauende der Gesamtmaßnahme ZOB. Im Zuge der Umgestaltung des ZOB sind umfangreiche Leitungsum- und -neuerlegungen erforderlich, die auch den Europaplatz Ost umfassen. Ein Verschieben der Maßnahme Europaplatz Ost an das Bauende würde in diesem Abschnitt dennoch bereits am Anfang Leitungsarbeiten erforderlich machen. Dazu kämen ver-

kehrliche Provisorien, die mit dem Vorziehen des Abschnittes Europaplatz Ost vermieden werden können. Von dieser Option wird deshalb abgeraten.

Eine weitere Option wäre im Übergangsbereich zur Steinlachunterführung die Beibehaltung des Bordsteins in seiner heutigen Lage. Die Mischfläche müsste dann deutlich länger ausgebildet werden, um die Verflechtungsbeziehungen zwischen Fußgängern und Radfahrenden sicher abbilden zu können. Sie würde bereits deutlich westlich des Grünbeets beginnen, was zulasten klarer Verhältnisse zwischen Radfahrenden und Fußgängern gehen würde.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Maßnahme Europaplatz Ost ist Teil der Gesamtmaßnahme Zinserdreieck. Die Kosten für die Frei- und Verkehrsanlagen belaufen sich einschließlich der Nebenkosten und Planungshonorare ca. 1.850.000 Euro. Die notwendigen Haushaltsmittel stehen auf der HH-Stelle 2.6300.9550.000-1034 (Änderung der Verkehrsführung; Zinserdreieck) zur Verfügung. Die Maßnahmen für die Anpassung der Kanalisation belaufen sich auf ca. 140.000 Euro. Die notwendigen Mittel für den Kanal sind im Wirtschaftsplan der KST für 2019 finanziert.

Die Maßnahme wird aus unterschiedlichen Förderprogrammen gefördert. Zu erwarten sind 368.000 Euro GVFG Mittel für die Busbeschleunigung Zinserdreieck, 32.000 Euro Städtebaufördermittel für die Gehwegbereiche und 75.000 Euro aus dem Förderprogramm Klimaschutz durch Radverkehr für den Zweirichtungsradweg Blaues Band. Die Einnahmen sind auf verschiedenen HH-Stellen etatisiert.