

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im	Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung
zur Vorberatung im	Ortsbeirat Stadtmitte
zur Behandlung im	Gemeinderat
zur Kenntnis im	Ortschaftsrat Weilheim
zur Kenntnis im	Ortschaftsrat Kilchberg
zur Kenntnis im	Ortschaftsrat Bühl
zur Kenntnis im	Ortschaftsrat Hirschau

Betreff:	ZOB Europaplatz: Projektablauf für die Realisierung - Planungsbeschluss
Bezug:	Vorlagen 62/2009, 548a/2013, 158/2015, 158a/2015, 536/2016, 56/2017, 511/2017
Anlagen: 6	Anlage 1 Entwurfsplan Anlage 2a Parkierungseinrichtungen Anlage 2b Parkierungseinrichtungen Anlage 3 Bauablauf Variante 1 Anlage 4 Bauablauf Variante 2 Anlage 5 Bauablauf Variante 3 Anlage 6 Bauphasen

Beschlussantrag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Realisierung des ZOB Europaplatzes vorzubereiten. Dafür wird ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach Vergabeverordnung (VgV) unter Erarbeitung von Planskizzen durchgeführt.
2. Die Realisierung des ZOB Europaplatzes erfolgt nach der Projektablaufvariante 3 - zeitgleich mit dem Ersatzneubau der Steinlachbrücke. Dabei wird sichergestellt, dass entweder die Europastraße oder die Steinlachbrücke für Busse und KFZ befahrbar sind und damit immer eine Zufahrt zur Innenstadt und in das südliche Stadtzentrum gewährleistet ist. Als erster Baustein des ZOB Europaplatzes wird der Europaplatz Ost realisiert. Der ZOB verbleibt während des Umbaus an seinem ak-

tuellen Standort gemäß Variante 2.1.b.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den Stadtwerken Tübingen die Realisierung einer eigenständigen Tiefgarage mit 80 bis 100 Plätzen im westlichen Bereich des ZOB und einer Zufahrt von Westen vorzubereiten.
4. Das bisher vorliegende dezentrale Konzept für Radabstellanlagen wird hinsichtlich der konkreten baulichen Ausformung, Angeboten für ein Mobilitätszentrum, möglichen Betreiberkonzepten und den damit verbundenen Bau- und Betriebskosten konkretisiert. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Entwurfskonzept für die Anlage von oberirdischen bzw. unterirdischen Fahrradparkhäusern vorzulegen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, neben dem Konzept für die Touristikbusse ein Konzept für einen zentralen Fernbushalt auf der Südseite des Hauptbahnhofs entlang der Hegelstraße zwischen Steinlachunterführung und DB-Parkplatz am Hauptbahnhof zu erarbeiten und dem Planungsausschuss vorzulegen. Ziel ist, die Touristikbusse am ZOB zu integrieren.
6. Der Anlagenpark wird in die Planungen für den ZOB Europaplatz einbezogen. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Gestaltungs- und Nutzungskonzept zu erarbeiten, welches eine abschnittsweise Realisierung im Zuge des ZOB Europaplatzes ermöglicht.

[Tabelle: Finanzielle Auswirkungen]

Ziel:

Die Neuordnung des Europaplatzes ist nach der Umgestaltung des Zinserdreiecks das wichtigste Projekt der Innenstadtentwicklung und zusammen mit der städtebaulichen Integration von Bahnhofsgelände und Anlagenpark in das südliche Stadtzentrum die derzeit bedeutendste Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität der Tübinger Innenstadt. Neben der funktionalen Neuordnung des ZOB als wesentliches Element des städtischen Konzepts Mobilität 2030 mit der Verbesserung des Busverkehrs und der Verbindung von Bus und Bahn bedürfen die Erreichbarkeit des Bahnhofs für Fußgänger, Radfahrende und Motorisierten Individualverkehr sowie die Parkierungssituation für Radfahrende einer zeitgemäßen Neuordnung und Verbesserung. Dabei ist die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Stadtraums ein Ziel der geplanten Maßnahmen. Mit dem Baufeld am Europaplatz besteht zudem die Chance, an dieser zentralen Stelle ergänzende Nutzungen von gesamtstädtischer Bedeutung zu verorten.

Mit dieser Vorlage werden der aktuelle Sachstand zum ZOB Europaplatz dargestellt, die in den nächsten Monaten zu klärenden Fragestellungen und Wege für die Realisierung sowie der grobe Kostenrahmen aufgezeigt. Entschieden werden soll über das weitere Verfahren zur Vorbereitung der Realisierung und die dafür notwendigen Planungsschritte.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Basierend auf den Vorlagen 158/2015 und 158a/2015 hat der Gemeinderat am 27.07.2015 die grundlegende Planung für den ZOB Europaplatz beschlossen.

Neben der Bestätigung des städtebaulichen Realisierungswettbewerbes und der Entscheidung für die Planungsalternative 2 wurden Entwicklungsziele formuliert, die dem weiteren Planungsprozess zugrunde gelegt werden. So sollen die westlich des Hauptbahnhofs vorgesehenen zwei starken Regionalbuslinien im Kernbereich des ZOB untergebracht und die freiwerdenden Bussteige vorrangig für Fernbusse freigehalten werden. Mit dem BVV soll ein Konzept für Touristikbusse entwickelt werden. Im Rahmen der weiteren Planungen sind Alternativen für Überdachungsmöglichkeiten darzustellen. Auf den Flächen nördlich und südlich des Hauptbahnhofs sollen 1.000 bis 1.200 Fahrradabstellplätze sinnvoll verteilt werden und dabei auch die Möglichkeiten für eine Fahrradtiefgarage und/oder oberirdische Dauerabstellplätze planerisch geprüft werden. Mit der Bahn sind Gespräche zu führen, unter anderem um Möglichkeiten für zusätzliche Fahrradabstellanlagen auf Bahngelände aufzuzeigen. Um die Erschließung des südlichen Stadtzentrums von Westen sicherzustellen, soll auf Anregung der Neckarortsteile im westlichen Bereich des ZOB eine Tiefgarage mit 80 bis 100 Stellplätzen planerisch geprüft und berechnet werden. Weiterhin soll geprüft werden, ob diese Tiefgarage mit der Tiefgarage unter dem zukünftigen Baufeld verbunden werden kann. Auf eine komplette Unterkellerung des ZOB mit 300 bis 400 Stellplätzen wird verzichtet. Es wird beabsichtigt, bei der Vermarktung des Baufeldes sicherzustellen, dass zusätzlich zu den dort baurechtlich notwendigen Stellplätzen 100 bis 150 zusätzliche Parkplätze in einer Tiefgarage realisiert werden. Dabei soll auch geprüft werden, ob diese Tiefgarage mit der Tiefgarage der Unfallkasse Post Telekom (UKPT) unterirdisch verbunden werden kann. Die Durchfahrt vor dem Hauptbahnhof wird für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen. Für Taxis, Busse und Fahrräder bleibt die Durchfahrt geöffnet.

Im Hinblick auf die zukünftige Abwicklung und Ausgestaltung des ZOB wurde 2016 ein interfraktioneller Antrag (Vorlage 536/2016) gestellt, um den neuen Esslinger ZOB und gegebenenfalls weitere Beispiele zu besichtigen und die Erkenntnisse aus dieser Besichtigung in die weitere Planung einzubeziehen.

Zwischenzeitlich wurden mit der Projektleitung ZOB Europaplatz die personellen Voraussetzungen für die Koordination der Realisierung des Projektes geschaffen. Auf der Grundlage der Beschlüsse und Entwicklungsziele, unter Berücksichtigung geplanter Projekte im Umfeld sowie unter Abwägung der möglichen Zielkonflikte wurden eine Projektstruktur und eine Zeitplanung für die Realisierung des ZOB Europaplatzes entworfen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht alle Fragestellungen beantworten lassen. Mit dieser Vorlage wird der mögliche Ablauf der Realisierung im Grundsatz aufgezeigt. Mit der vorgeschlagenen Struktur kann gewährleistet werden, dass sich die noch zu treffenden Entscheidungen in den weiteren Projektablauf integrieren lassen.

2. Sachstand

Für die Realisierung sind eine Reihe von Randbedingungen zu berücksichtigen. Hierzu gehören die Abwicklung des Umbaus von ZOB und Europaplatz sowie die Organisation des ZOB in der Bauzeit, die Aufrechterhaltung der Zugänglichkeit des Hauptbahnhofs, ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder während des Umbaus, die Einbeziehung und Koordination weiterer Infrastrukturmaßnahmen im Umfeld sowie die Aufrechterhaltung der Zugänglichkeit und Zufahrbarkeit des Südlichen Stadtzentrums und der Innenstadt.

Dazu kommen planerische Aufgaben entsprechend der Entwicklungsziele und Verfahrensfragen für die Findung eines geeigneten Planungsteams aus Landschaftsarchitek-

ten/Stadtplanern und Ingenieurbüros, ein vermutlich erforderliches Bebauungsplanverfahren, Beauftragungen für begleitende Untersuchungen zu Baugrund oder Baumbestand und für die Klärung von Fördermöglichkeiten.

Im Umfeld von ZOB Europaplatz sind Projekte geplant, die hinsichtlich des Projektablaufes am ZOB Europaplatz berücksichtigt werden müssen.

2.1 Randbedingungen für die Realisierung des ZOB

Ziel ist es, die Einschränkungen für die Nutzbarkeit von Hauptbahnhof und ZOB während des Umbaus möglichst gering zu halten und die Erreichbarkeit von Altstadt und Südlichem Stadtzentrum zu gewährleisten. Dafür sind sowohl die Umbaumaßnahmen am ZOB als auch mögliche Projekte im Umfeld des ZOB auf ihre Auswirkungen hin zu bewerten.

Für die Organisation des ZOB während der Umbaumaßnahmen gibt es zwei Möglichkeiten: a) die Herstellung eines komplett alternativen Standortes bzw. mehrerer Ausweichstandorte im näheren Umfeld des Bahnhofs und gegebenenfalls Einrichtung von Shuttlebussen oder b) die Beibehaltung des vorhandenen ZOB während des Umbaus am derzeitigen Standort. Alternative Haltemöglichkeiten während der Bauzeit müssen auch für Fern- und Touristikbusse gefunden werden. Im Umfeld des Hauptbahnhofs stehen der Busbereitstellungsplatz und eingeschränkt Bereiche auf der Südseite des Hauptbahnhofs sowie auf der Nordseite anstelle der Kurzzeitparkplätze am östlichen Europaplatz zur Verfügung. Die größte Fläche bietet der heutige ZOB, der weitgehend außerhalb des Baufeldes für den neuen ZOB liegt und während des Umbaus mit Einschränkungen weiter genutzt werden könnte. Für eine Entscheidung sind der logistische Aufwand für die Stadtwerke bei Bussen und Personal, der Aufwand für notwendigen Anpassungen des Busfahrplans bei möglicherweise wechselnden Ausweichstandorten und die Akzeptanz durch die Nutzerinnen und Nutzer zu berücksichtigen, sowohl was veränderte Haltestellen als auch die fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs angeht.

Für die Fahrradabstellanlagen müssen, unabhängig von der Entscheidung für eine bestimmte Art von Abstellanlagen für den zukünftigen ZOB, während der Zeit des Umbaus Flächen für Ersatzstellplätze gefunden werden. Diese könnten bereits im Vorfeld endgültig hergestellt und anschließend weiter genutzt werden. Alternativ müssten provisorische Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Für eine Entscheidung zu berücksichtigen sind die Verfügbarkeit der Flächen oder Gebäude, der planerische Abstimmungsbedarf und der zeitliche Vorlauf für eventuelle bauliche Eingriffe.

Die Baumaßnahmen selbst sind so zu gestalten, dass Behinderungen für Busse, Fußgehende und Radfahrende, Taxis sowie den motorisierten Individualverkehr möglichst gering gehalten werden. Zwangsläufig werden die Baumaßnahmen mit Einschränkungen verbunden sein. Dennoch steht mit dem Baufeld und seinen Nebenflächen ein großes Areal zur Verfügung, welches bei einer abschnittweisen Bauweise nicht zu jeder Zeit vollständig beaufschlagt wird.

2.2 Projekte im Umfeld

Ab Januar 2018 bis Frühjahr 2019 wird das Parkhaus Altstadt Mitte durch die Stadtwerke Tübingen saniert. Damit verlagert sich der Parksuchverkehr stärker in das Südliche Stadtzentrum und insbesondere in das Neckar Parkhaus, weshalb in dieser Zeit grundlegende Einschränkungen bei der Zufahrbarkeit vermieden werden sollten.

Ab 2018 werden die Stadtwerke das Uhlandbad sanieren. Hier sind Einschränkungen durch Baustelleneinrichtung und die Anlieferung zu erwarten, die jedoch im Hinblick auf den ZOB Europaplatz als gering bis mäßig beurteilt werden. Gleichwohl ist ein Koordinierungsaufwand zu erwarten.

Mit der Vorlage 56/2017 wurde die Verwaltung beauftragt, einen Ersatzneubau der Straßenbrücke über die Steinlach im Zuge der Friedrichstraße und den Neubau einer Radbrücke vorzubereiten. Vor allem bei der Straßenbrücke besteht Handlungsbedarf. Für den Bau der Radbrücke, die zeitlich vor der Straßenbrücke realisiert werden muss, wird eine Bauzeit von ca. 9 Monaten veranschlagt, für die Straßenbrücke 1 Jahr und 3 Monate. Unter Berücksichtigung der planerischen Vorlaufzeiten könnte die Radbrücke ab Sommer 2018 realisiert werden, die Straßenbrücke ab 2019. Durch den Bau der Radbrücke entstehen keine bzw. geringe Zwangspunkte für den Umbau des ZOB Europaplatzes, hingegen sind beim Ersatz der Straßenbrücke große Zwangspunkte zu erwarten. Während der Bauzeit der Straßenbrücke muss die Zufahrbarkeit für Innenstadt und Südliches Stadtzentrum komplett über den ZOB Europaplatz erfolgen. Umgekehrt muss bei baubedingten Sperrungen des ZOB Europaplatzes die Straßenbrücke über die Steinlach zur Verfügung stehen.

Aus der Baumaßnahme Umbau Zinserdreieck steht noch der Bauabschnitt 7 – Europaplatz Ost, Europastraße Ost und Bügelstraße (Bereich Europaplatz vor dem Marktladen) – aus. Dieser Bauabschnitt wurde aufgrund seiner engen Verknüpfung mit dem ZOB Europaplatz bisher zurückgestellt und ist nun in diesen zu integrieren. Aktuell liegt noch keine qualifizierte Entwurfsplanung vor. Zu berücksichtigen ist die Trasse der Regionalstadtbahn. Beim Umbau des Zinserdreiecks handelt es sich um eine GVFG Maßnahme, die zwingend bis Ende 2019 abgeschlossen und abgerechnet sein muss. Unter diesen Maßgaben wäre der spätestmögliche Baubeginn der Sommer 2018. Entschieden werden muss, ob der Bauabschnitt komplett realisiert werden soll oder nur Teilabschnitte, da im Umfeld des zukünftigen Baufeldes verschiedene Fragestellungen beispielsweise hinsichtlich Anlieferung und Tiefgaragenzufahrten erst im weiteren Verfahren geklärt werden können. Anbieten würde sich eine Realisierung des Bereiches Europaplatz Ost zwischen Karlstraße und heutigem ZOB. Die bisherigen Kostenschätzungen für den gesamten BA 7 mit einer Fläche von 4.000 m² gehen von Gesamtkosten in Höhe von 1.595.000 € aus, bei einer Förderung von 580.000 €. Die verringerte Fläche von 2.500 m² für den Europaplatz Ost würde Kosten von 1.020.000 € verursachen, bei einer Förderung von 368.000 €. Auf der Basis der bisherigen Planungen und Realisierungen aller Bauabschnitte wurde 2016 beim Regierungspräsidium ein Erhöhungsantrag eingereicht, der bei einer Reduzierung des Abschnittes nochmals modifiziert werden müsste.

2018 endet das Erbbaurecht des Neckar Parkhauses. Mit den Verhandlungen über eine mögliche eine Übernahme durch die Stadt wurde begonnen. Zum Sanierungsbedarf oder auch weitergehenden Überlegungen, beispielsweise für einen Neubau, lassen sich noch keine Aussagen treffen. Eventuelle bauliche Maßnahmen würden eher mittelfristig zu erwarten sein und können deshalb für Realisierung ZOB Europaplatz unberücksichtigt bleiben.

Mit dem interfraktionellen Antrag vom 02.04.2017 (Vorlage 511/2017) wurde die Verwaltung u.a. gebeten, darzustellen, welche Auswirkungen es auf Planung und Realisierung des Gesamtkomplexes Europaplatz hätte, wenn ein Konzertsaal Bestandteil der nördlich des neuen ZOB vorgesehenen Bebauung auf dem Grundstück des ehemaligen Gesundheitsamtes würde. Unabhängig von der aktuellen Verfügbarkeit ist der Standort des ehemaligen Gesundheitsamtes grundsätzlich für einen Konzertsaal geeignet, hat jedoch städtebauliche Auswirkungen auf das Baufeld und hierbei auch Auswirkungen hinsichtlich der Größe des Baufeldes. Anlieferung und Zufahrt für einen Konzertsaal würden sinnvollerweise von Osten über

die Europastraße erfolgen und hätten damit keinen Einfluss auf die Realisierbarkeit des eigentlichen ZOB Europaplatzes, sofern die Bügelstraße und die Europastraße Ost von der Realisierung zunächst ausgenommen werden. Das Baufeld selbst ist bisher für eine Mischung aus Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen vorgesehen und soll zur Refinanzierung der Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum beitragen. Eine Realisierung des Baufeldes sollte nach den Umbaumaßnahmen am ZOB Europaplatz erfolgen - zum einen, um die ohnehin komplexe Abwicklung des Umbaus des ZOB nicht noch zusätzlich zu komplizieren, zum anderen, weil das Projekt planerische Vorarbeit erfordert. Für das Baufeld sind gleichfalls noch verkehrliche Fragen zur Erschließung, zum Anlieferverkehr und zur Anfahrbarkeit der Tiefgarage, beispielsweise auch zur möglichen Anbindung an die Tiefgarage der Unfallkasse Post Telekom (UKPT) zu klären, die jedoch ebenfalls keinen Einfluss auf die grundsätzliche Realisierbarkeit des ZOB haben.

Die städtebaulichen und verkehrlichen Fragestellungen für Baufeld und Konzertsaal lassen sich inhaltlich und zeitlich unabhängig von den weiteren Planungen für den ZOB Europaplatz klären und müssen nicht sofort und im Zusammenhang mit der weiteren Planung für den ZOB Europaplatz bearbeitet werden.

Die geplanten Umbaumaßnahmen am ZOB umfassen den öffentlichen Raum. Der Bahnhof selbst ist nicht Bestandteil der Planungen. Gleichwohl sind mit der Deutschen Bahn Abstimmungen zur Abwicklung der Baumaßnahmen, zu weiteren Fahrradabstellanlagen und auch zu Grundstücksfragen notwendig. Zu klären ist dabei auch, ob die Bahn am Bahnhofsgebäude Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen oder Verbesserungen bei der Nutzbarkeit des Bahnhofs vornehmen will. Die Verwaltung steht eventuellen Modernisierungsmaßnahmen am Bahnhofsgebäude positiv gegenüber und wird in den Gesprächen mit der Deutschen Bahn entsprechend darauf hinwirken.

Neben einer guten Organisation der Umbaumaßnahmen am ZOB und der Einbeziehung und Koordinierung mit den Projekten im Umfeld erfordert die Komplexität und Größe der zu erwartenden Baumaßnahmen eine abgestimmte und großräumige Verkehrslogistik sowie ein individuelles Projekt- und Baustellenmarketing. Dabei geht es einerseits um den Rad- und Fußverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr. Grundsätzlich ist das Ziel die Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt als Einkaufs- und Geschäftsstandort sowie die Erreichbarkeit des Südlichen Stadtzentrums mit seinen Geschäften, Gewerbebetrieben und Arztpraxen.

2.3 Tiefgarage unter dem ZOB

Für eine Tiefgarage mit 84 Stellplätzen und einer Fläche von ca. 80 x 30 m im westlichen Bereich des ZOB liegt eine erste Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015 vor. Diese Machbarkeitsstudie geht in einer ersten, noch sehr groben Kostenschätzung für eine eingeschossige Tiefgarage mit natürlicher Belüftung und einer Zufahrtsrampe im Westen von Gesamtkosten (reine Herstellungskosten und überschlägige Berücksichtigung von Nebenkosten in Höhe von 25 %) in Höhe von 4,1 Mio € aus.

Für eine Anbindung dieser Tiefgarage an die zukünftige Tiefgarage unter dem Baufeld müsste von weiteren Kosten in Höhe von mindestens 1,10 bis 1,25 Mio € ausgegangen werden. Verkehrlich und baulich wäre eine Anbindung höchst anspruchsvoll. Zum einen müssten bereits jetzt konkrete Festlegungen für die Tiefgarage unter dem Baufeld getroffen werden, was aufgrund der heute noch nicht feststehenden Nutzungen des Baufeldes und Anzahl von öffentlichen Stellplätzen mit erheblichen Unsicherheiten behaftet ist. Auch in Bezug auf die

genauen Bauhöhen und die konkrete Lage der Anbindung bestehen große Unsicherheiten. Baulogistisch würde der Bauablauf am ZOB Europaplatz erheblich erschwert. Grundsätzlich stellt sich angesichts der zu erwartenden Kosten die Frage nach dem tatsächlichen Nutzen.

Zur Vorbereitung einer endgültigen Entscheidung für eine Tiefgarage und einer eventuellen Anbindung an das Baufeld unter dem ZOB muss die vorliegende Machbarkeitsstudie hinsichtlich verschiedener verkehrlicher, städtebaulicher, technischer und baulogistischer Fragestellungen konkretisiert werden. Dazu gehören die genaue Festlegung der Zu- und Ausfahrt, die Lage und Ausbildung von Aufgängen und Aufzügen, die Höhe und Ausführung der Decken im Hinblick auf Überfahrbarkeit und mögliche Baumpflanzungen, die Prüfung einer eventuellen unterirdischen Anbindung für Fußgehende an den Hauptbahnhof, mögliche Eingriffe sowie die Gestaltung der Übergänge in den Anlagenpark, die Höhenlage der Gründung der Tiefgarage im Hinblick auf die Grundwasserverhältnisse sowie technische Fragen zur Ausstattung und Art der Lüftung. Als möglicher Betreiber kommen die Stadtwerke in Betracht.

Für die Entscheidung, ob ein rentabler Betrieb möglich ist, sind die technischen Aspekte ausschlaggebend. Einfluss hat aber auch das Angebot oberirdischer Kurzzeitparkplätze im Umfeld des Hauptbahnhofs, weshalb eine Überprüfung der oberirdischen Parksituation notwendig ist. Baulogistisch wären die Tiefgarage oder auch eine unterirdische Anbindung an die Tiefgarage unter dem Baufeld der erste Baustein des eigentlichen ZOB. Im Vorfeld müsste die Unterführung beseitigt werden. Diese Maßnahmen können nur unter Vollsperrung der Europastraße durchgeführt werden und erfordern eine Bauzeit von ca. einem Jahr. Zur Klärung der beschriebenen Sachfragen ist ein planerischer Vorlauf erforderlich. Die SWT Tübingen werden in Abstimmung mit der Verwaltung zeitnah ein geeignetes Planungsbüro beauftragen.

2.4 Fahrradparkplätze und Fahrradverkehr

Derzeit werden an Spitzentagen ca. 1.000 Fahrräder rund um den Hauptbahnhof abgestellt. Für die Planung wurde eine Zunahme auf 1.200 Fahrräder angenommen. Wenn das Angebot für das Abstellen und Sichern von Fahrrädern differenzierter wird, könnte sich diese Nachfrage noch weiter erhöhen, was berücksichtigt werden sollte. Der Bedarf soll auf mehrere Standorte nördlich und südlich des Bahnhofs verteilt werden.

Die Frage der Fahrradabstellanlagen hat für die Funktionsfähigkeit von ZOB, Bahnhof und südlichem Stadtzentrum sehr große Bedeutung. Gut funktionsfähige, attraktive Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl sind wesentliche Voraussetzung für die Schaffung eines attraktiven Bahnhofsvorplatzes. Dabei soll der Bahnhofsvorplatz nicht nur eine großzügige Willkommensgeste für ankommende Bahnreisende darstellen, sondern auch sichere Bewegungsflächen für wartende und umsteigende Fahrgäste sowie ausreichend Aufenthaltsflächen für Passanten bieten. Für die Fahrradfahrenden wiederum sind kurze Wegebeziehungen sowie Komfort und Sicherheit bei den Abstellanlagen relevant.

Abstellanlagen könnten auf mehrere Einheiten oberirdischer Abstellanlagen sowie auf ein zentrales unterirdisches oder oberirdisches Parkhaus verteilt werden, dazu kommen die Optionen südlich des Bahnhofs und auf dem Bahnhofsgelände selbst. Auch die vorhandenen Gebäude (Kupferbau und Expressguthalle) bieten Optionen für Fahrradparken. Bei Angeboten mit frei zugänglichen oberirdischen Abstellanlagen im direkten Bahnhofsumfeld besteht das Risiko, dass ein unregelmäßiges Zustellen der Flächen gefördert wird.

Unter Berücksichtigung einer eventuellen Tiefgarage für KFZ im westlichen Bereich des ZOB könnte eine Tiefgarage für Fahrräder im Anschluss an diese östlich vorgesehen werden.

Notwendig wären zwei Zufahrtsrampen, um den Radfahrenden direkte Wegebeziehungen anzubieten, oder alternativ eine zentrale Rampe. Die Zufahrtsrampen erfordern eine Abwicklung von ca. 35 bis 45 m, die stadträumliche Integration wäre anspruchsvoll. Bauphysikalisch würde es sich anbieten, ein unterirdisches Parkhaus zusammen mit der Tiefgarage für KFZ zu errichten, was die Komplexität hinsichtlich des Bauablaufs erhöhen würde. Die Nutzerakzeptanz unterirdischer Anlagen gilt tendenziell als schwieriger. Notwendige funktionale Bausteine des ZOB wie ein öffentliches WC, Fahrradwerkstatt, Fahrradverleih oder Angebote für Tickets und Informationen würden vermutlich dennoch oberirdisch untergebracht werden, könnten jedoch eventuell auch in einer Kombination von oberirdischem Bauwerk und Rampenlösung realisiert werden. Alternativ oder ergänzend bietet sich für den Schnittpunkt Park – ZOB – Baufeld ein oberirdisches Parkhaus für ca. 300 Plätze an. Auch ein oberirdisches Fahrradparkhaus könnte im Sinne der beschriebenen Nutzungen als Mobilitätszentrum, gegebenenfalls zusätzlich mit einem Café, erweitert werden. Ein derartiges Gebäude müsste sich aufgrund seiner Größe und sehr prägnanten stadträumlichen Wirkung durch eine entsprechend hochwertige Architektur auszeichnen. Weiterhin wäre zu klären, ob ein konventionelles Parkhaus oder ein automatisches Parkhaus geeignet ist und ob gegebenenfalls ein Betreiber gefunden werden kann.

In der Vorlage 548a/2013 – Prüfung und Bericht zu Fahrradparkierungen - wurde hinsichtlich der Vor- und Nachteile automatischer und konventioneller Fahrradparkhäuser und ihrer möglichen Eignung für den Europaplatz vorgeschlagen, realisierte Fahrradparkhäuser zu besichtigen. Da das Thema Radabstellanlagen von zentraler Bedeutung für den Tübinger ZOB ist, bietet sich eine Verknüpfung mit der vorgeschlagenen Besichtigungstour verschiedener ZOB an.

In engem Zusammenhang mit den Fahrradabstellanlagen steht die Frage der Fahrradwege, sowohl im Bereich des ZOB als auch bei den Zufahrten im Umfeld um den Bahnhof. So sind für die Zufahrten eigene Radtrassen beispielsweise über den Anlagenpark und die Bahnhofsallee denkbar. Für den Bereich des zukünftigen ZOB sind Wegeführungen, auch in Abhängigkeit der Lage der Fahrradabstellmöglichkeiten zu entwickeln.

Die Beantwortung der beschriebenen Fragestellungen ist Voraussetzung für die Entwurfsplanung und bedarf einer Abwägung in einer frühen Planungsphase und damit ein gesondertes Konzept. Die Beauftragung wird derzeit vorbereitet.

2.5 Fern- und Touristikbusse

Die Bedeutung der Fernbusse ist in den letzten Jahren gestiegen und wird voraussichtlich weiter steigen. Bisher wurde, auch nach Vergleich mit anderen Kommunen, davon ausgegangen, dass auch bei einer Angebotssteigerung an Fernbuslinien und –halten zukünftig maximal zwei Bussteige benötigt werden. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung empfiehlt in seinen kommunalen Handlungsansätzen zur Unterstützung neuer Mobilitätsformen aus dem Jahr 2015 eine räumliche Nähe von Fernbusterminals zum Bahnhof oder ZOB sowie 2 bis 5 Haltepositionen. Dazu kommen ein überdachter Wartebereich, Fahrscheinverkauf und Toiletten bzw. eine entsprechende Infrastruktur in fußläufiger Nähe. Eine Aufspaltung in mehrere Standorte ist aus Gründen der Wiederauffindbarkeit nicht empfehlenswert. Fernbusse benötigen eine gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz. Aus Sicht der Verwaltung erscheinen bisher Fernbushaltestellen entlang der Hegelstraße auf Höhe des Finanzamts am sinnvollsten, alternativ in Kombination mit den Regionalbushaltestellen.

Das Thema der Touristikbusse kann in Bezug auf Platzbedarf und Zentralität im Zusammenhang mit den Fernbushaltestellen gesehen werden. Bisher wurde davon ausgegangen, dass Touristikbusse nicht zwingend im ZOB untergebracht werden müssen, sofern sich andere geeignete zentrale Standorte finden. Aufgrund der starken touristischen Ausprägung Tübingens sind zentral platzierte touristische Bushalte von großer Bedeutung. Ein Standort im Umfeld des ZOB wäre deshalb wünschenswert, zum einen aus Gründen der möglichst einfachen Wegeführung in die Altstadt und Wiederauffindbarkeit der Busse, aber auch weil am ZOB die notwendigen Infrastruktureinrichtungen wie öffentliche Toiletten vorhanden sind. Berücksichtigt werden müssen die längeren Standzeiten zum Ein- und Aussteigen. Die Ein- und Ausstiegszeiten liegen i.d.R. außerhalb der hohen Taktzeiten am ZOB. Für die Zeit zwischen Ausstieg und Einstieg sind Parkmöglichkeiten für die Busse in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt wünschenswert.

Beide Themen erfordern eine Konkretisierung und Überprüfung der bisherigen Überlegungen und Vorschläge. Dazu ist die Fördermittelsituation zu prüfen. Mit dem BVV wurden erste Gespräche geführt. Weitere Gespräche sollen mit TüBus, Landkreis und Fernbusbetreibern geführt werden.

2.6 Anlagenpark

Der Europaplatz ist undenkbar ohne den Anlagenpark. Die besondere Qualität des Entwurfs für ZOB Europaplatz liegt in seiner Verbindung von urbanen Strukturen mit neuem Stadtquartier, Bahnhof und ZOB sowie dem Anlagenpark als innerstädtischer Erholungsraum.

Die Geschichte des Anfang des 20. Jahrhunderts errichteten Anlagenparks ist wechselvoll und durch zahlreiche Änderungen und bauliche Eingriffe gekennzeichnet. Während der östliche Bereich heute schon eine eher urbane Ausprägung hat, ist der westliche Teil landschaftlich gestaltet. Prägende Elemente sind der Anlagensee und zukünftig wieder die Bahnhofsallee mit dem Zielpunkt Uhlanddenkmal. Mit seinem zum Teil sehr alten Baumbestand, dem See und den aktuellen Nutzungsangeboten hat der Anlagenpark ein hohes freiräumliches Potenzial und ist einer der wichtigsten städtischen Freiräume. In den vergangenen Jahren wurde die Infrastruktur für Veranstaltungen verbessert. Weiterhin wurden das grüne Klassenzimmer, punktuelle gestalterische Verbesserungen entlang der Uhlandstraße und das Kleinspielfeld realisiert, dazu wurde der Spielplatz saniert. Dennoch bietet der Park insgesamt ein eher ungeordnetes Bild und vergleichsweise wenige Nutzungsangebote im Sinne alltäglicher Nutzungen, was seiner freiräumlichen Bedeutung für Tübingen nicht entspricht. Im derzeitigen Zustand sind zudem die jährlichen Events eine starke Belastung für den Park. Die Wasserqualität des Anlagensees ist verbesserungsbedürftig.

Zum Anlagenpark gab es in den vergangenen Jahren verschiedene Überlegungen. Zusammen mit dem südlichen Stadtzentrum war der Park zentraler Bestandteil der Überlegungen aus dem Jahr 2001 für eine Landesgartenschau 2010 bis 2012. Im Jahr 2000 wurde beschlossen, eine Rahmenplanung zu erarbeiten. 2001 und 2007 fanden Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern statt. 2007 wurde eine Mehrfachbeauftragung dreier Landschaftsarchitekturbüros durchgeführt, auf deren Basis 2009 eine Leitbildkonzeption beschlossen wurde (Vorlage 62/2009). Diese bietet eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung des Parks, bedarf allerdings der Anpassung im Hinblick auf den Entwurf für den ZOB Europaplatz. Daneben steht die Frage, welche Nutzungen der Park über die bisherigen Angebote hinaus zukünftig ermöglichen soll.

für Fahrradfahrende zu haben, werden die Fahrradabstellanlagen zunächst provisorisch auf der Südseite und in der Expressguthalle bereitgestellt. Die Verwaltung nimmt hinsichtlich der Expressguthalle Kontakt mit der Deutschen Bahn auf. Weitere provisorische Abstellmöglichkeiten werden im Umfeld geschaffen.

Für die Fernbusse gibt es bei der Verwaltung eine Präferenz für den Bereich Hegelstraße im Bereich zwischen Steinlachunterführung und der Parkplatzanlage auf der Südseite des Hauptbahnhofs. Es wird vorgeschlagen, hierfür ein Konzept zu erarbeiten und dem Gemeinderat vorzulegen. Die Haltepunkte für Touristikbusse besteht das Ziel, diese im Bereich des ZOB zu integrieren. Da hierbei Zielkonflikte mit der Taktung der Bushalte auf dem ZOB zu erwarten sind, sollen daneben weitere zentrale Standorte geprüft werden.

Die Verwaltung empfiehlt die Einbeziehung des Anlagenparks in das Projekt ZOB Europaplatz. In einem ersten Schritt soll die vorhandene Leitbildkonzeption geprüft und hinsichtlich der Planung für den ZOB und weiterer aktueller Nutzungsbedürfnisse konkretisiert werden. Für die Realisierung schlägt die Verwaltung zwei Abschnitte vor. Ein erster Abschnitt zwischen Bahnhofsallee und östlichem Ufer des Anlagensees sollte im Zuge des ZOB Europaplatzes realisiert werden. Der zweite Abschnitt mit dem westlichen Anlagenpark kann zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden, wobei eine zeitnahe Umsetzung empfohlen wird.

Die städtebaulichen und verkehrlichen Fragestellungen für das Baufeld und einen möglichen Konzertsaal sind inhaltlich und zeitlich unabhängig von den weiteren Planungen für den ZOB Europaplatz. Aktuell müssen noch keine Entscheidungen getroffen werden. Da das Baufeld im Nachgang zum ZOB Europaplatz realisiert werden soll, ist im Zuge des Baubeschlusses eine Entscheidung über das weitere Vorgehen für Baufeld und Konzertsaal notwendig, da dies Einfluss auf die städtebauliche Situation, die Realisierungszeiträume der Bebauung und die Finanzierung hat.

Die Verwaltung schlägt eine Besichtigungstour mit dem Gemeinderat vor, die Freitag den 15. September 2017 vorgeschlagen wird. Dabei könnten der ZOB in Esslingen, das automatische Fahrradparkhaus in Rutesheim und der ZOB in Pforzheim besichtigt werden. Weitere mögliche Orte werden noch ergänzt.

3.1 Verfahren zu Planersuche

Für die weiteren Planungskonkretisierungen und die Realisierung ZOB Europaplatz muss ein geeignetes Büro bzw. ein Planungsteam gefunden werden. Die Aufgabenstellung soll sich an Büros der Fachrichtung Landschaftsarchitektur und/oder Städtebau in Kombination mit Ingenieurbüros für Tiefbau und Verkehrsplanung richten. Neben der Gestaltung der öffentlichen Flächen werden diese Büros bzw. Büroteams die oben beschriebenen offenen Fragen planerisch bearbeiten, wie z.B. die Möglichkeiten von Überdachungen am ZOB und Bahnhof oder die konkrete Anordnung und Gestaltung von Fahrradabstellanlagen und deren Zufahrten.

Aufgrund der Projektgröße ist eine europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen entsprechend der Vergabeverordnung (VgV) erforderlich. Grundsätzlich bieten sich Verhandlungsverfahren mit vorgelagertem Planungswettbewerb oder reine Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb an. Der Entwurf für den ZOB entstammt einem Wettbewerbsverfahren und wurde nachfolgend bestätigt und konkretisiert. Aufgrund der Vielzahl der bereits getroffenen Festlegungen erscheint ein weiterer Planungswettbewerb, z.B. über eine Mehrfachbeauftragung als nicht zielführend. Durch ein Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb können zielgerichtet Planungsteams zur Abgabe eines Angebots aufgefordert

werden, die aufgrund von Leistungs- und Eignungsnachweisen in der Lage sind, ein solches komplexes Verfahren zu planen. Nachteilig ist, dass der Schwerpunkt der Auftragsverhandlung vor allem auf der wirtschaftlich und finanziellen bzw. technischen und beruflichen Leistungsfähigkeit sowie der konkreten Projektorganisation liegt. Gestalterische Fragestellungen würden nur sehr nachgeordnet in die Wertung einfließen. Gute Erfahrungen liegen öffentlichen Auftraggebern zwischenzeitlich vor, wenn von den Bietern ergänzend skizzenhafte Lösungsvorschläge für bestimmte, vorher ausgewählte Fragestellungen vorgestellt werden. Im Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach Vergabeverordnung (VgV) unter Erarbeitung von Planskizzen lassen sich die planerische Grundhaltung und die Bereitschaft zur Weiterentwicklung der bisherigen Lösungsvorschläge ablesen. Die Verwaltung schlägt für die Findung des Planungsbüros/Planungsteams das Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach Vergabeverordnung (VgV) unter Erarbeitung von Planskizzen vor.

Unabhängig von der konkreten Ausgestaltung ist für ein Verfahren nach der Vergabeverordnung ein Zeitrahmen von 8 bis 10 Monaten anzusetzen. Dies würde bedeuten, dass erst danach die noch offenen planerischen Fragen beantwortet werden können.

Ziel ist eine möglichst zeitnahe Umsetzung des ZOB Europaplatzes. Die notwendigen Entscheidungen sind komplex und erfordern von den Planern eine hohe Komplexitätsbewältigung. Aufgrund dessen wird es als sinnvoll erachtet, bestimmte Fragestellungen, beispielsweise zum Radverkehr einschließlich Fahrradparken, zum Anlagenpark, zur Tiefgarage oder zum Europaplatz Ost bereits im Vorfeld der Entscheidung für ein Planungsbüro mit geeigneten Fachplanern zu beantworten und die Ergebnisse in die Entwurfsplanung zu integrieren. Auf diese Art und Weise können Zeitverluste vermieden werden und gerade bei speziellen Fragestellungen fachlich gute Ergebnisse gefunden werden. Die dafür notwendigen Vergaben können im Rahmen einer freihändigen Vergabe beauftragt werden.

Für die Abwicklung des Projektes hat die Verwaltung eine Projektgruppe gegründet, die alle Abstimmungen vornimmt sowie planerische Grundsatzfragen und einzelne Fragestellungen bearbeitet. Im Rahmen der Projektgruppe wird zusammen mit der WIT ein Marketing- und Baustellenkonzept entwickelt.

3.2 Beteiligung der Bürgerschaft

Die bisherigen Planungen für ZOB Europaplatz einschließlich des Baufeldes wurden innerhalb einer intensiven Beteiligung der Bürgerschaft entwickelt. Auf der Basis der Beteiligungen und darauf aufbauenden Beschlüsse des Gemeinderates kann nun die Konkretisierung der Planungen erfolgen. Vor dem Baubeschluss, der nach derzeitiger Einschätzung im Februar 2019 gefasst werden kann, wird für Herbst 2018 eine abschließende konsultierende Beteiligung der Bürgerschaft vorgeschlagen, in der die dann erarbeiteten Konkretisierungen diskutiert werden sollen.

Für den Anlagenpark wurde die letzte Beteiligung der Bürgerschaft vor 10 Jahren im Zuge der Leitbildkonzeption durchgeführt. In der Zwischenzeit hat der Park bauliche Änderungen erfahren. Mit dem beschlossenen Entwurf für den ZOB Europaplatz liegen die Voraussetzungen für eine Überplanung des Anlagenparks vor. Hierbei ist auch die Frage vertiefter Nutzungskonzepte sowohl für Veranstaltungen als auch für alltägliche Nutzungen zu berücksichtigen. Die Verwaltung empfiehlt für den Anlagenpark die Erarbeitung einer Konzeption unter Beteiligung der Bürgerschaft, die die beschriebenen Fragen beantwortet und einen Realisierungshorizont vermittelt.

3.3 mögliche Planablaufvarianten

Auf der Basis der beschriebenen Sachverhalte sowie planerischen und zeitlichen Zwangspunkte wurden drei mögliche Varianten für das weitere Verfahren entwickelt. Die größten Zielkonflikte ergeben sich dabei aus der Zielsetzung einer zeitnahen Realisierung des ZOB Europaplatzes und aus dem Ersatzneubau der Steinlachbrücke.

Folgende Annahmen liegen den Varianten zugrunde:

- Ziel ist eine möglichst zeitnahe Umsetzung, um die gute wirtschaftliche Situation zu nutzen und die weitere Belastung für die Innenstadt und insbesondere das Südliche Stadtzentrum möglichst kurz zu halten.
- Eine Sanierung Parkhaus des Parkhauses Altstadt Mitte kann nicht zeitgleich mit der Steinlachbrücke und/oder Komplettsanierung Neckar Parkhaus durchgeführt werden. Der ZOB Europaplatz sollte in seinen wesentlichen Teilen nach Fertigstellung des Parkhauses Altstadt Mitte begonnen werden.
- Aus dem Bau der Fahrradbrücke entstehen geringe Konflikte für den Bau des ZOB Europaplatz, der Neubau der Steinlachbrücke bedingt hingegen große Konflikte. Für den Bau der Tiefgarage ist eine Komplettspernung der Europastraße von Westen notwendig, der Bau kann deshalb nicht zeitgleich mit der Erneuerung der Steinlachbrücke durchgeführt werden.
- Während der Baumaßnahmen ZOB Europaplatz und Steinlachbrücke ist eine Zufahrt zum südlichen Stadtzentrum immer offen zu halten. Der Bau des ZOB muss abschnittsweise mit Teilspernungen und Durchfahrtsmöglichkeit für Busse und MIV realisiert werden.

Variante 1: Umbau des ZOB vor dem Neubau der Steinlachbrücke

In dieser Variante würde nach dem Europaplatz Ost zunächst von Anfang 2019 bis Mitte 2022 der ZOB mit Tiefgarage und östlichem Anlagenpark realisiert werden. Der Ersatz der Steinlachbrücke würde Mitte 2022 bis Herbst 2023 folgen. Der Bau der Fahrradbrücke kann davon unabhängig bereits 2018 erfolgen.

Vorteile liegen in einer schnellen Realisierung des ZOB und damit auch Realisierung des Baufeldes. Fraglich ist allerdings die weitere Standsicherheit der Steinlachbrücke. Die Gesamtbauzeit wäre mit 5 Jahren vergleichsweise lang. Der neu umgebaute ZOB müsste für die Bauzeit der Steinlachbrücke für den MIV geöffnet werden, was Einschränkungen in der Nutzbarkeit mit sich bringen würde.

Variante 2: Umbau des ZOB nach dem Neubau der Steinlachbrücke

In dieser Variante würde nach dem Umbau des Europaplatzes Ost und dem Bau der Fahrradbrücke im Jahr 2018 zunächst ab Anfang 2019 die Steinlachbrücke ersetzt, während der ZOB in seiner heutigen Form befahrbar bleibt. Der ZOB mit Tiefgarage und östlichem Anlagenpark würde im Zeitraum Frühjahr 2020 bis Mitte 2023 realisiert werden.

Der Vorteil liegt im zügigen Neubau der Steinlachbrücke, während mit dem eigentlichen ZOB erst 2020 begonnen wird. Die Gesamtbauzeit wäre mit 5 Jahren wie bei Variante 1 vergleichsweise lang. Das Baufeld könnte erst ab 2023 entwickelt werden.

Variante 3: Umbau des ZOB Europaplatzes zeitliche mit der Steinlachbrücke

In dieser Variante werden beide Szenarien miteinander verknüpft. Nach dem Europaplatz Ost und dem Bau der Fahrradbrücke im Jahr 2018 wird 2019 mit der Tiefgarage unter dem ZOB begonnen, dafür ist eine Vollsperrung der Europastraße notwendig. Anschließend folgen ab Herbst 2019 bis Mitte 2022 der westliche Teil des ZOB und der östliche Anlagenpark, wobei die Europastraße für den Durchgangsverkehr frei ist. Innerhalb dieses Zeitraums wird zwischen 2020 bis Frühjahr 2021 die Steinlachbrücke ersetzt.

Der Vorteil dieser Variante liegt in seiner kürzeren Gesamtbauzeit von 4 Jahren und schnellen Realisierung des ZOB. Das Risiko hinsichtlich der weiteren Standsicherheit der Steinlachbrücke ist überschaubar. Durch die Verknüpfung beider Maßnahmen steigen jedoch die Komplexität und der Abstimmungsbedarf.

In Bezug auf die Belastungen der Anlieger in der südlichen Innenstadt, die Einschränkungen für den Busbetrieb und auch den logistischen Aufwand für Umleitungskonzepte und Umleitungsbeschilderungen wie auch das Baustellenmarketing hat die Variante 3 die meisten Vorteile bei überschaubaren Nachteilen. Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile empfiehlt die Verwaltung Variante 3, auch wenn diese Variante den größten Koordinierungsaufwand bedeutet.

Damit ergeben sich nach erster Einschätzung folgende Planungs- und Bauphasen (BPh) für die Realisierung des ZOB Europaplatz:

15. September 2017 Besichtigungstour mit dem Gemeinderat

Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb
nach Vergabeverordnung (VgV) - Mitte 2017 - Anfang 2018

Realisierungsverfahren mit Konkretisierung
der Randbedingungen der - Mitte 2017 - Herbst 2018

Entwurfsplanung - Anfang 2018 - Herbst 2018

Abschließende Beteiligung der Bürger - Herbst 2018

Baubeschluss - Anfang 2019 (Hinweis: Baubeschluss Tiefgarage ist im Vorfeld zu treffen)

BPh 1a: Europaplatz Ost - Mitte 2018 - Mitte 2019 (Hinweis: Baubeschluss Tiefgarage ist im Vorfeld zu treffen)

Radbrücke über die Steinlach - Sommer 2018 bis Frühjahr 2019

BPh 1b: Abbruch Unterführung - Anfang 2019 (Europastraße gesperrt)

BPh 2: Tiefgarage Europaplatz - Anfang 2019 - Ende 2019 (Europastraße gesperrt)

BPh 3: ZOB/Anlagenpark Ost - Herbst 2019 - Herbst 2021 (Europastraße offen)

Bau Steinlachbrücke - Anfang 2020 - Frühjahr 2021 (Europastraße offen)

BPh 4: ZOB West/Anlagenpark - Herbst 2021 - Sommer 2022 (Europastraße gesperrt)

BPh 5: Baufeld/Konzertsaal mit

Bügelstraße und Europastraße Ost - ab Sommer 2022

3.4 Finanzieller Sachstand

Zum aktuellen Zeitpunkt lassen sich die Kosten nur mit Unsicherheiten schätzen, da wesentliche Untersuchungen, z.B. für den Baugrund oder unterirdische Leitungen erst durchgeführt werden müssen und auch noch keine qualifizierte Entwurfsplanung vorliegt. Dennoch erachtet es die Verwaltung als wichtig, einen Überblick über den ungefähren Gesamtkostenrahmen des Projektes ZOB Europaplatz herzustellen.

Für eine erste Ermittlung des Gesamtkostenrahmens wurden die Herstellungskosten einschließlich 19 % Mehrwertsteuer sowie Nebenkosten in Höhe von 25 % für Planungshonore, Fachgutachten, Baugrundrisiko und Erschließungskosten berücksichtigt. Für den Bauabschnitt Europaplatz Ost wurden die Nebenkosten mit 10 % der Gesamtkosten angesetzt, da sich die Gesamtkosten für diesen Abschnitt auf der Basis der bereits realisierten Bauabschnitte klarer eingrenzen lassen.

Nach erster, zwangsläufig noch grober Schätzung gliedern sich die Gesamtkosten auf in:

a) Europaplatz Ost 1,0 Mio €

Der Europaplatz Ost ist Teil des letzten Bauabschnittes des Zinserdreiecks (BA7). Für das Zinserdreieck sind in der mittelfristigen Finanzplanung noch 1,102 Mio € veranschlagt. Der zu erwartende Zuschuss nach dem Landes-GVFG liegt bei 0,368 Mio €.

b) ZOB mit Bahnhofplatz und Bahnhofsallee: 11,1 Mio €

In der mittelfristigen Finanzplanung sind für den ZOB Europaplatz bisher 4,00 Mio € veranschlagt. Als wesentlicher Baustein zur Gegenfinanzierung soll der Veräußerungserlös für das Baufeld mit einer Fläche von ca. 5.000 bis 5.500 m² dienen, sofern die Fläche aufgrund des Konzertsaaus nicht verkleinert wird. Der Grundstückspreis im Südlichen Stadtzentrum dürfte in Anlehnung an die aktuelle Bodenrichtwerttabelle zwischen 1.000 €/m² und 1.300 €/m² liegen, je nach konkreter Ausgestaltung und gewähltem Nutzungsmix liegen.

Grundsätzlich ist der ZOB nach GVFG förderfähig. Bisher wurde davon ausgegangen, dass die Grundstückserlöse, die von den anrechenbaren Kosten abgezogen werden, die Kosten für den Umbau des ZOB decken. Auf der Basis der vorliegenden Kostenschätzungen wird von einer Förderfähigkeit ausgegangen.

c) Bügelstraße (Europaplatz im Bereich Marktladen),

Europastraße Ost bis Gesundheitsamt 1,20 Mio €

Bügelstraße und Europastraße Ost mit einer Fläche von ca. 1.500 m² gehörten bislang ebenfalls zum letzten Bauabschnitt des Zinserdreiecks. Zu den bisherigen Flächen kommt der Abschnitt der Europastraße bis zum Grundstück des ehemaligen Gesundheitsamtes mit einer Fläche von ca. 1.300 m² hinzu. Es ist davon auszugehen, dass dieser Abschnitt frühestens

2022 im Zusammenhang mit der Realisierung des Baufeldes umgesetzt werden kann und sich auch dann erst die verkehrlichen Fragen abschließend beantworten lassen. Zum aktuellen Zeitpunkt lässt sich aufgrund der städtebaulichen Fragestellungen für einen eventuellen Konzertsaal noch keine prüfbare Aussage zu den Kosten für den Freiraum treffen, da die planerischen Randbedingungen erst geklärt werden müssen. Die hier getroffenen Kostennahmen sind damit grobe Annahmen. Das bisherige GVFG-Programm läuft 2019 aus. Im weiteren Verfahren sind die Fördermöglichkeiten für diesen Abschnitt zu prüfen.

d) Fahrradparkierung: 3,5 – 4,0 Mio €

Bei den Fahrradparkierungsanlagen handelt es sich im Grundsatz um zusätzliche Themen, die auch ohne den Umbau des ZOB notwendig wären und die sich im Zusammenhang mit den Planungen für den ZOB anbieten. Dabei wird zunächst davon ausgegangen, dass die Kosten für eine unterirdisches Parkhaus und ein oberirdisches Parkhaus in einer vergleichbaren Größenordnung liegen. Für Radparkierungseinrichtungen sind Förderungen nach dem Landes-GVFG denkbar, die derzeit bei 50 % der förderfähigen Kosten liegen, was erfahrungsgemäß ca. 30 % der Gesamtkosten entspricht.

e) Anlagenpark: 2,50 – 3,1 Mio €

Der Anlagenpark stellt im Grundsatz ebenfalls ein zusätzliches Thema dar. Auch ohne die Umgestaltung des ZOB wären hier kurz- bis mittelfristig Maßnahmen notwendig, um den Park aufzuwerten. Das Thema urbanen Grüns ist ein Schwerpunkt der Stadtentwicklungspolitik des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). Durch das BMUB wurde ein sogenannter Weißbuchprozess „Grün in der Stadt“ initiiert, der eine Vielzahl an Handlungsvorschlägen für urbanes Grün erarbeitet hat. Das Weißbuch wird in den nächsten Wochen veröffentlicht. Mit ihm soll noch dieses Jahr eine neue, spezielle Förderkulisse für das Stadtgrün aufgelegt werden, in deren Themensetzung der Anlagenpark passt. Es wird von einer Förderquote in Höhe von 50 % der zuwendungsfähigen Kosten ausgegangen. Dazu kommen eventuell Förderungen für naturnahen Gewässerausbau. Die Verwaltung geht davon aus, dass für den Anlagenpark gute Aussichten für eine Förderfähigkeit bestehen.

f) Fernbushalt Hegelstraße: 0,7 Mio €

Auch der Fernbushalt ist ein zusätzliches Thema, welches sich im Zusammenhang mit den Planungen für den ZOB anbietet. Bisher ist der Fernbushalt in den ZOB integriert, wobei die Bedingungen bereits heute schwierig sind. Bei der geplanten Belegung des ZOB muss sehr wahrscheinlich eine Ersatzfläche gefunden werden. Nach Kenntnis der Verwaltung sind Fernbushalte bisher nicht förderfähig, auch wenn sie mittlerweile grundlegende Bestandteile des ÖV sind. Die Verwaltung wird die Förderfähigkeit mit dem Fördermittelgeber erläutern. Wenn eine Förderung in Frage kommt, dürfte diese bei 50 % der förderfähigen Kosten liegen.

g) Tiefgarage ZOB 4,1 Mio €

Es ist geplant, die Tiefgarage durch die Stadtwerke errichten und betreiben zu lassen. Diese Kosten würden den städtischen Haushalt nicht belasten. Die SWT werden für die Errichtung und den Betrieb eine Kalkulation vorlegen.

Die Kosten für die verschiedenen Bausteine des ZOB Europaplatz belaufen sich somit auf 23,96 bis 25,14 Mio €. Zu diesen Kosten, die sich auf die konkreten Maßnahmen beziehen,

kommen vorbereitende Kosten für das wettbewerbliche Verfahren, vorbereitende Fachgutachten für den Radverkehr, das B-Plan-Verfahren, die begleitende Öffentlichkeitsarbeit sowie Verkehrslenkungsmaßnahmen, so dass ein Gesamtkostenrahmen auf 25 Mio € bis 26 Mio € zu erwarten ist.

Diesem Gesamtkostenrahmen stehen entsprechend der obigen Darstellung verschiedene Maßnahmen zur Refinanzierung gegenüber. Aus dem Baufeld könnte sich je nach Größe eine Refinanzierung in einer Spannweite von 5 bis 7 Mio € erzielen lassen. Land und Bund haben für die Verbesserung von ÖPNV, Radverkehr und urbanes Grün Förderprogramme aufgelegt bzw. beabsichtigen dies. Nach erster vorsichtiger Schätzung lässt sich ein Fördermittelanteil von bis zu 3,5 Mio € prognostizieren. Die Tiefgarage mit Kosten von 4,1 Mio € soll durch die Stadtwerke Tübingen geplant und errichtet werden. Demnach wird eine tatsächliche Nettobelastung für den städtischen Haushalt erwartet, die auf maximal 15 Mio € prognostiziert wird. Für das Zinserdreieck sind in der Finanzplanung 1,102 Mio € veranschlagt, für den ZOB 4 Mio € für das Jahr 2019. Die Gesamtmaßnahme wird sich auf 5 Jahre verteilen. Zu berücksichtigen ist, dass im vorgestellten Gesamtpaket Maßnahmen enthalten sind, die für den Umbau des ZOB nicht zwingend notwendig sind, wie beispielsweise der Anlagenpark oder Teile der Radinfrastruktur.

Für die Realisierung des ZOB wird eine Haushaltsstruktur geschaffen, in der die verschiedenen Maßnahmen bei der Projektleitung ZOB Europaplatz gebündelt werden. Für dieses Jahr stehen Planungsmittel in Höhe von 200.000 zur Verfügung, für die nächsten Haushalte sind entsprechend des vorgeschlagenen Ablaufs Planungs- und Baumittel anzumelden.

4. Vorschlag der Verwaltung

Die Diskussionen um die Umgestaltung des ZOB Europaplatzes reichen bis in die 1980er Jahre zurück. Mit dem Beschluss aus dem Jahr 2015 wurden erstmals die wesentlichen Rahmenbedingungen für eine zeitnahe Realisierung geschaffen. Mit der jetzt vorgelegten Vorlage werden neben einer geeigneten Projektstruktur und einem möglichen Verfahrensablauf die finanziellen Konsequenzen des Entwurfs einschließlich der ergänzenden Bausteine wie Radparkierung, Anlagenpark, Fernbushalt und Tiefgarage für die KFZ in einer ersten, verfahrensbedingt noch groben Einschätzung aufgezeigt.

Das Gesamtprojekt mit dem zu erwartenden Gesamtkostenrahmen von 25 Mio bis 26 Mio € stellt zweifelsohne eine sehr große Herausforderung für die Universitätsstadt Tübingen dar – sowohl was die personellen Kapazitäten und die Bauleistungslogistik angeht, als auch hinsichtlich der finanziellen Belastung. Deshalb erscheint es an dieser Stelle sinnvoll, sich nochmals mit der grundsätzlichen Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme und einzelner Bausteine auseinanderzusetzen.

Unabhängig von der Art und Weise der organisatorischen Abwicklung des heutigen ZOB ist sein baulicher Zustand mit Fahrbahnbelägen sowie Gehwegen und Wartebereichen sanierungsbedürftig, in den nächsten Jahren müsste großflächig eingegriffen werden, ohne dass damit deutliche Verbesserungen bei der Organisation des ZOB erzielt werden würden. Das Baufeld könnte nicht entwickelt werden. Voraussetzung für das Baufeld, welches nicht zuletzt der Stärkung der Innenstadt und hier vor allem des Südlichen Stadtzentrums dient, ist die Neuorganisation des ZOB. Auch wenn die Geometrie des ZOB beibehalten würde, müssten die Ausstattung der Wartebereiche und Fahrgastinformationssysteme mittelfristig ange-

passt werden, da sie nicht mehr oder nur bedingt den Anforderungen an einen zeitgemäßen ZOB entsprechen. In städtebaulicher Hinsicht sind ZOB und Bahnhofsvorplatz heute keine Visitenkarte für die Universitätsstadt Tübingen. Für Fußgänger und Gäste bestehen Komfort- und Sicherheitseinschränkungen. An der Fußgängerunterführung besteht Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf. Die vorhandenen Radabstellanlagen genügen nicht den Anforderungen an eine zeitgemäße Fahrradmobilität, für die Nutzenden bestehen deutliche Komfort- und Sicherheitseinschränkungen. Insbesondere auch unter Berücksichtigung der zunehmenden E-Mobilität und eines vermutlich weiter wachsenden Fahrradanteils besteht dringender Handlungsbedarf. Der Zustand des Anlagenparks erfordert kurzfristig Verbesserungen. Zu berücksichtigen ist, dass Grünanlagen dynamische Systeme sind, die nach Ablauf ihrer Nutzungszeit nur noch durch grundlegende Eingriffe bzw. eine Neuplanung inwertgesetzt werden können. Mit reinen Pflege- und Sanierungsmaßnahmen lassen sich im Anlagenpark kaum Verbesserungen erreichen. Der Bauabschnitt Europaplatz Ost ist der abschließende Baustein des Zinserdreiecks, auf dessen Realisierung auch im Sinne des Förderzwecks zur Verbesserung der ÖPNV-Bedingungen nicht verzichtet werden kann.

Die durch die Verwaltung vorgeschlagene Projektstruktur baut auf dem Ziel einer möglichst zeitnahen Realisierung auf, um die derzeitige gute wirtschaftliche Situation zu nutzen. Die Verwaltung empfiehlt, den Beschlussanträgen zu folgen und damit die Basis für die Realisierung zu schaffen. Damit würden auch dem intensiven Planungsvorlauf und der Bürgerbeteiligung Rechnung getragen.

Zu berücksichtigen ist, dass sich zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht alle Fragestellungen beantworten lassen. Mit dem vorgeschlagenen Vorgehen werden die Rahmenbedingungen für die Realisierung festgelegt. Zeitplanung und Projektablauf sind ambitioniert, lassen aber ausreichend Raum für die Beantwortung der Entwicklungsziele und offenen Fragestellungen. Hierzu wird die Verwaltung Verfahrensschritte schaffen. Die Begründung für die einzelnen Beschlussanträge wird im Sachstand detailliert dargestellt.

5. Lösungsvarianten

Zur vorgeschlagenen Variante gibt es verschiedene Alternativen.

Das Projekt ZOB Europaplatz wird nicht realisiert und verschoben. In diesem Fall muss davon ausgegangen werden, dass die planerischen Diskussionsprozesse neu oder zumindest weitgehend neu geführt werden müssen und auch die planerische Komplexität sehr wahrscheinlich weiter zunehmen wird. Abzusehen ist ebenfalls nicht, wie sich die wirtschaftliche Situation entwickelt. Schließlich würde damit auch die Entwicklung Baufeld weiter nach hinten rücken und die Stärkung von Innenstadt und Südlicher Innenstadt könnte nicht fortgeführt werden. Dazu kommt, dass ohnehin Sanierungsmaßnahmen am ZOB notwendig wären, ohne grundlegende Eingriffe jedoch keine wesentlichen Verbesserungen bei der Organisation des ZOB möglich wären. Die Verwaltung rät von dieser Variante ab.

Teile des Gesamtpakets werden nicht oder später realisiert. So könnten die Fahrradparkierungen auch komplett mit einfachen oberirdischen Abstellsystemen realisiert werden. Die prinzipiellen Komfort- und Sicherheitseinbußen für die Nutzenden ließen sich damit nicht beheben, bei einer weiteren Zunahme des Fahrradverkehrs bestünden nur geringe Reserven bei der Flächenkapazität. Das Risiko, dass die heutige ungeordnete Situation wieder entsteht, ist vergleichsweise hoch, verbunden mit Komfort- und Sicherheitseinschränkungen für Fußgänger. Ebenso könnte der Fernbushalt nicht oder später realisiert werden. Eine Integration der Fernbusse am zukünftigen ZOB wäre nach derzeitigem Stand schwierig und würde

vermutlich Provisorien erfordern, die eventuell auch die Nutzbarkeit des ZOB beschränken können. Auch der Anlagenpark könnte in Teilen geschoben werden. Der deutliche Qualitätsgewinn, der vor allem aus einer kompletten Überplanung und einem Gesamtumbau resultiert, wäre dann verloren, Sanierungsmaßnahmen dennoch erforderlich. Die Verwaltung rät aufgrund der eher geringen Vorteile, die sich durch einen Verzicht auf Teile des Gesamtpakets ergeben würden, davon ab. Verzichtet werden könnte auf die Tiefgarage für KFZ, was allerdings hinsichtlich der Kostensituation für die Stadt keine Verbesserungen bringt.

Änderungen wären beim Projektablauf möglich. Hier wäre anstelle der durch die Verwaltung vorgeschlagenen Variante 3 (Umbau ZOB zeitgleich Neubau Steinlachbrücke) auch Variante 2 (Umbau ZOB nach dem Neubau der Steinlachbrücke) denkbar. Dabei würde zuerst die Steinlachbrücke 2019 bis Anfang 2020 realisiert. Da für den Bau einer eventuellen Tiefgarage unter dem ZOB die Vollsperrung der Europastraße von Westen erforderlich wäre, verschiebt sich mit dieser Variante der eigentliche Baubeginn für den ZOB um ein Jahr. Im Hinblick auf die 2015 anvisierte Zeitplanung ist die nun anvisierte Realisierung des ZOB Europaplatz bereits verzögert. Weitere Verzögerungen bergen das Risiko der Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation, was auch für die Refinanzierung durch das Baufeld berücksichtigt werden muss. Variante 1 kann aufgrund der Standsicherheitsprobleme der Steinlachbrücke nicht empfohlen werden.

6. Finanzielle Auswirkungen

Auf der Basis dieser Vorlage wird die Verwaltung mit dem Haushalt 2018 darstellen, wie die Finanzierung der Maßnahmen ab dem Finanzplanungsjahr 2020 in 4 Jahrestanchen mit je 3 bis 4 Mio. € erfolgen kann.

7. Anlagen

Anlage 1 enthält den beschlossenen Entwurf nach Variante 2. In Anlage 2a und 2b sind mögliche Baukörper für Parkieranlagen (Fahrrad und KFZ) dargestellt. Anlagen 3 bis 5 zeigen die möglichen Projektablaufvarianten, Anlage 6 die möglichen Planungs- und Bauphasen für die Realisierung des ZOB Europaplatz.