

### Beschlussvorlage

zur Behandlung im: **Gemeinderat**

Vorberatung im: **Planungsausschuss**  
**Ortsbeirat Mitte**

---

**Betreff: Südliches Stadtzentrum**  
**Verkehrsführung**

Bezug: Vorlagen 274/2002, 263/2007, 263a/2007

Anlagen: 1. ÖV-Verkehrsführung der Varianten E 1, E 2 und B (Systemskizzen)  
2. Vorentwurf Variante „Europastraße“  
3. Vorentwurf Variante „Karlstraße“

---

#### Beschlussantrag:

Zur Änderung der Verkehrsführung im südlichen Stadtzentrum wird der Vorentwurf

- a) der Variante „Europastraße“
- b) der Variante „Karlstraße“

der weiteren Entwurfsplanung zu Grunde gelegt.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		Jahr:	Folgej.:
Investitionskosten:	€	€	€
bei HHStelle veranschlagt:			
Aufwand / Ertrag jährlich	€	ab:	

#### Ziel:

Das südliche Stadtzentrum soll funktional und gestalterisch aufgewertet werden. Die Änderung der Verkehrsführung als Grundlage für die Umgestaltung des öffentlichen Raums im „Zinser-Dreieck“ ist der erste Baustein und Voraussetzung für die weiteren Maßnahmen.

## **Begründung:**

### **1. Anlass / Problemstellung**

Das südliche Stadtzentrum zwischen Eberhardsbrücke, Blauer Brücke und Hauptbahnhof bildet einen bedeutenden Bestandteil der Innenstadt von Tübingen im Hinblick auf die Erfüllung der zentralörtlichen Funktionen. Neben einem Schwerpunkt für den innerstädtischen Einzelhandel bildet es das Eingangstor in die Tübinger Altstadt aus südlicher Richtung. Diesen Funktionen wird der bestehende Zustand insbesondere des öffentlichen Raumes in keiner Weise gerecht. Zur Steigerung der Standortqualitäten dieses Bereiches und damit auch der Attraktivität der gesamten Innenstadt soll das südliche Stadtzentrum in seiner Funktionalität und Gestaltung aufgewertet werden. Darüber hinaus kann der Öffentliche Nahverkehr durch eine Beschleunigung des Busverkehrs für die Fahrgäste verbessert werden.

Um diese Ziele zu erreichen, sind städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen erforderlich, die zum Teil mit Landeszuschüssen gefördert werden können.

Da die Gemeinderatsbeschlüsse zur Änderung der Verkehrsführung aus den Jahren 1986 bis 2007 stammen und der städtebauliche Realisierungswettbewerb zur Neuordnung des Europaplatzes auch bereits 10 Jahre zurückliegt, wurden die damaligen Entscheidungen mit dem heutigen Kenntnisstand überprüft, um sie ggf. modifizieren oder ändern zu können.

### **2. Sachstand**

Als erster Baustein zur Entwicklung des südlichen Stadtzentrums soll der öffentliche Raum aufgewertet und die Verkehrsanlagen so optimiert werden, dass möglichst viel Fläche für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung gestellt, der öffentliche Raum ansprechend gestaltet und die Busse auf möglichst kurzen Wegen geführt werden können. Ziel ist eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei Aufrechterhaltung der erforderlichen Erschließungsfunktionen.

Nachdem die Verwaltung die Verkehrsführung im südlichen Stadtzentrum in verschiedenen Varianten untersucht hatte, wurde festgestellt, dass die Variante mit Begegnung der Busse am Trautweineck (sog. Variante B) die gewünschten städtebaulichen und verkehrlichen Ziele am ehesten erfüllt. Deshalb beschloss der Gemeinderat 1997, der zukünftigen Verkehrserschließung diese Variante B zu Grunde zu legen. Nachdem auch das Wettbewerbsverfahren „Neuordnung Europaplatz“ im Jahr 1998 mit 74 eingereichten Arbeiten diese Verkehrserschließung bestätigte, stimmte der Gemeinderat im Jahr 2000 nach der Überarbeitung des 1. Preises dann nochmals für diese Variante (zur Chronologie der Planungen am südlichen Stadtzentrum und der Beschlüsse der politischen Gremien siehe Vorlage 274/2002).

Da mit dieser Lösung ein sehr günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Umbaumaßnahme „Busbeschleunigung im Zinser-Dreieck“ erreicht wird, waren die Voraussetzungen für eine Bewerbung um Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gegeben (Vorlage 263/2007). Es wurde fristgerecht Ende 2007 beim Regierungspräsidium ein entsprechender Antrag auf Förderung der Maßnahme eingereicht.

Parallel zu diesen konkreten Planungen erfolgte mit einer öffentlichen Diskussion über die Entwicklung und Gestaltung der Innenstadt am 05.12.2007 der Start des Projekts „Innen:Stadt!“, das die beiden Teilprojekte „Zinser-Dreieck“ und „Europaplatz“ einschließt. In Anwesenheit des Lenkungsbeirats des Projekts „Innen:Stadt!“ wurde am 16.02.2008 in den Räumen der Stadtwerke Tübingen ein Expertenhearing mit externer Moderation zu den mög-

lichen Änderungen der Verkehrsführung im südlichen Stadtzentrum durchgeführt. Eingeladen waren folgende Verkehrsplanungsbüros:

- Herr Dipl.-Ing. Hans Billinger, Stuttgart
- Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft, Aalen
- IBV AG / Herr Willi Hüsler, Zürich
- Stete Planung, Darmstadt

Das Expertenhearing sollte dazu dienen, die vorliegenden Planungen fachlich zu diskutieren und auszuloten, ob Optimierungen möglich sind, insbesondere auch unter Berücksichtigung der vollständigen Sperrung der Europastraße und der Mühlstraße für den MIV. Die Verkehrsplaner erhielten hierzu umfassende Unterlagen sowie ausreichend Zeit im Vorfeld, um die bestehende Planung beurteilen zu können.

Aus dem Expertenhearing ergaben sich folgende übereinstimmende Empfehlungen bezüglich der Verkehrsführung im südlichen Stadtzentrum:

1. Eine Sperrung der Mühlstraße wäre vorteilhaft für das südliche Stadtzentrum. Sie spielt jedoch keine Rolle bei der Entscheidung für die Verkehrsführung in diesem Bereich.
2. Die Sperrung der Europastraße ist nicht erforderlich, könnte aber je nach gewählter Verkehrsführung für die Gestaltung des Knotens Karlstraße / Poststraße oder für die Ausgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes relevant sein.
3. Die Varianten E 1 und E 2 (einseitiger Busverkehr in der Karlstraße in nördlicher bzw. südlicher Richtung) sollten detailliert geprüft und vergleichend der Variante B gegenüber gestellt werden. Kriterien für die vergleichende Prüfung sollten sein: die Leistungsfähigkeit der Knoten Karlstraße/Friedrichstraße/nördliche Europastraße und Karlstraße/Poststraße/ Europaplatz, die Führung der Verkehrsarten an den Knotenpunkten, sowie die Auswirkungen der Varianten auf die Förderfähigkeit nach GFVG.

Die ÖV-Verkehrsführung der Varianten E 1, E 2 und B sind in Anlage 1 dargestellt.

Die Büros Stete Planung und Dr. Brenner wurden im Weiteren damit beauftragt, die Varianten E 1 und E 2 vertiefend zu bearbeiten sowie untereinander und mit der Variante B zu vergleichen. Im Ergebnis musste festgestellt werden, dass die Variante E 2 gegenüber den anderen Varianten mit sehr vielen Nachteilen verbunden und zudem die GVFG-Förderung sehr fraglich ist. Die Variante E 2 wurde somit nicht weiter verfolgt.

Parallel zu diesen Untersuchungen der Büros hat sich die Verwaltung nochmals intensiv mit der Variante B auseinandergesetzt. Größter Kritikpunkt dieser Verkehrsführung war immer der umfangreiche Flächenbedarf für die Begegnung der Busse im Bereich der engsten Stelle zwischen dem Trautweineck und dem Modehaus Zinser. In Verbindung mit der gesonderten Führung des Radverkehrs konnten hier nur in geringem Umfang zusätzliche Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung gestellt werden. In enger Abstimmung mit dem SVT wurde eine neue Variante „Europastraße“ erarbeitet, die zum Einen entsprechend der heutigen Situation die Fahrradfahrer mit dem Busverkehr mitfahren lässt, zum Anderen mit Hilfe einer Signalisierung eine direkte Begegnung der gegenläufigen Busse verhindert. In Verbindung mit einer Verschiebung der Haltelinien können der für die Fahrbahn erforderliche Flächenbedarf in erheblichem Umfang reduziert und damit großzügige Flächen für den Fußgängerverkehr bereitgestellt werden.

### 3. Lösungsvarianten für die Verkehrsführung

Folgende Ziele sollen mit der Umgestaltung des öffentlichen Raums im südlichen Stadtzentrum verfolgt werden:

- Schaffung eines lebendigen Stadtgebiets durch Nutzungsmischung
- Räumlich erlebbare Platzgestaltungen und Wegebeziehungen mit nutzbaren und attraktiven Flächen für Fußgänger und Radfahrer
- Verknüpfungen mit der Altstadt über die Neckarbrücke und mit der Südstadt über die Blaue Brücke und die Steinlachpassage
- Beschleunigung des Busverkehrs zur Attraktivitätssteigerung des ÖV für die Fahrgäste
- Möglichst direkte und flächensparsame Führung des MIV
- Erhalt der Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten

Damit ergeben sich für die Beurteilung der beiden Varianten folgende Kriterien:

- die Qualität und Nutzbarkeit der Aufenthaltsflächen
- die Qualität und Sicherheit von Fuß- und Radwegen, insbesondere in der Karlstraße als wichtigster Fußweg- und Radfahrverbindung von der nördlichen Innenstadt/Altstadt über die Eberhardsbrücke zur Steinlachpassage und von dort weiter in die Südstadt
- die Auswirkungen auf die Busbeschleunigung, d.h. das Nutzen-Kosten-Verhältnis (Möglichkeit der Förderung nach GVFG)
- die MIV-Erschließung der vorhandenen und neuen Gebäude am Europaplatz, in der nördlichen und südlichen Europastraße, in der Karlstraße, des Hauptbahnhofs sowie des Parkhauses „Neckar“ und der Wöhrdstraße
- die Bereitstellung von Kurzzeitparkplätzen
- die spätere Führung der Regionalstadtbahn

#### 3.1 Variante „Europastraße“

Die wesentlichen Merkmale der Verkehrsführung in Variante „Europastraße“ sind:

- Aufhebung des derzeitigen Einbahnstraßensystems um das "Zinser-Dreieck" (Friedrich-, Post- und Karlstraße), künftig MIV in Friedrich- und Poststraße in beiden Richtungen, Führung des heute in Richtung Westen über die nördliche Europastraße

stadtauswärts fließenden Autoverkehrs aus dem „Zinser-Dreieck“ über die "Blaue Brücke" zur Hegelstraße

- Freihaltung des „Trautwein-Ecks“ vom MIV. Der Busverkehr zwischen Eberhardsbrücke und ZOB wird im Gegenverkehr durch die nördliche Europastraße geführt. Eine Busbegegnung am Trautweineck wird über eine Signalisierung verhindert, somit können gegenüber der ursprünglichen Variante B die Flächen für die Fußgänger deutlich vergrößert werden. Die Fußgängerquerung vom Trautweineck in die Karlstraße wird nach Anforderung der Busse signalisiert. Der Radverkehr in Nord-Süd-Richtung wird auf der Busspur geführt und nur bei Anforderung der Busse, die vom ZOB nach Norden fahren, angehalten.
- Umwandlung der Karlstraße in eine verkehrsberuhigte Zone mit Vorrang für Fußgänger und Radfahrer, vom Knoten Karlstraße/Poststraße aus an- und abfahrbar für den Anlieferverkehr und für ca. 7 Kurzzeitparkplätze im südlichen Teil
- Am Knoten Karlstraße/Poststraße wie bisher zweiphasiger Umlauf mit eigener Phase für Fußgänger und Radfahrer, jedoch Busbevorrechtigung nach Bedarf.
- Die GVFG-Förderung zur Busbeschleunigung ist gegeben, das Kosten-Nutzen-Verhältnis beträgt 1,89.

Fazit:

- geringe Verkehrsbelastung am Trautweineck mit guten Querungsbeziehungen insbesondere in Ost-West-Richtung durch Herausnahme des MIV.  
Deutlicher Flächengewinn vor den Geschäften durch Reduzierung der Verkehrsflächen zu Gunsten der Fußgängerflächen
- großer Gestaltungsspielraum in der Karlstraße durch Herausnahme des MIV aus dem nördlichen Teil unter Beibehaltung der Erschließung von Kurzzeitparkplätzen im südlichen Teil und damit die Chance eines deutlichen Imagewandels im südlichen Stadtzentrum
- Beibehaltung des zweiphasigen Umlaufs im Bereich des Knotens Karlstraße/Poststraße verbunden mit kurzen Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer
- weitestgehende Beschleunigung des Busverkehrs

### 3.2 Variante „Karlstraße“

Die Variante „Karlstraße“ lässt sich mit folgenden wesentlichen Merkmalen beschreiben:

- Aufhebung des derzeitigen Einbahnstraßensystems um das "Zinser-Dreieck" (Friedrich-, Post- und Karlstraße), künftig MIV in Friedrich- und Poststraße in beiden Richtungen, in der Karlstraße MIV in Süd-Nord-Richtung. Führung des heute in Richtung Westen über die nördliche Europastraße stadtauswärts fließenden Autoverkehrs aus dem „Zinser-Dreieck“ über die "Blaue Brücke" zur Hegelstraße
- Führung der Busse von Norden zum ZOB am Trautweineck rechts abbiegend in die Europastraße, Signalisierung der Fußgänger durch Anforderung der Busse

- Führung der Radfahrer von der Eberhardsbrücke kommend in der Karlstraße auf der Busspur, ab Einmündung Europastraße auf eigenem Radweg, keine Signalisierung der Radfahrer am Trautweineck
- Führung der Busse vom ZOB in Richtung Norden über Europaplatz und linksabbiegender auf zusätzlicher Linksabbiegespur in die Karlstraße
- am Knoten Karlstraße/Poststraße dreiphasiger Umlauf mit eigener Phase für Fußgänger und Radfahrer
- in der Karlstraße in Richtung Norden ÖV, MIV und Radverkehr auf gemeinsamer Fahrbahn
- in der Karlstraße ca. 12 Kurzzeitparkplätze, Zufahrt des MIV vom Knoten Karlstraße/Poststraße, Abfahrt am Knoten Karlstraße/Friedrichstraße
- Die GVFG-Förderung zur Busbeschleunigung ist gegeben, das Kosten-Nutzen-Verhältnis beträgt 1,21

Fazit:

- deutlicher Flächengewinn vor den Geschäften am Trautweineck durch Reduzierung der Verkehrsflächen zu Gunsten der Fußgängerflächen. Geringe Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer in südlicher Richtung
- die Karlstraße wird aufgewertet, bleibt aber Verkehrsachse für ÖV und MIV. Das Zinser-Dreieck kann vom MIV umrundet werden, Parksuchverkehr ist möglich
- am Knoten Karlstraße/Poststraße bietet die eigene Signalisierungsphase für Fußgänger und Radfahrer die Möglichkeit der beliebigen Querung der Kreuzung, die Wartezeiten sind jedoch länger als heute
- die Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs sind weniger effektiv auf Grund der Verlustzeiten für die Busse in Richtung Norden (dreiphasiger Umlauf am Knoten Karlstraße/Poststraße, ein-/ ausparkender MIV in der Karlstraße und MIV am Knoten Karlstraße/Friedrichstraße)

### 3.3 Bewertung

Bei beiden Varianten stehen jeweils Vorteilen an einer Stelle Nachteile an anderer Stelle gegenüber (z.B. Wartezeiten der Fußgänger und Radfahrer an den Knoten). Bei den Varianten „Europastraße“ und „Karlstraße“ sind die verfügbaren Gehwegbreiten an der Einmündung Europastraße/Karlstraße nahezu identisch.

Im Vergleich bietet die Variante „Europastraße“ mehr Möglichkeiten zur Nutzung und gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raums im südlichen Stadtzentrum, weil in der Karlstraße vom Uhlandbad bis zur Poststraße eine Verkehrsberuhigung eintritt und mehr Flächen zum Aufenthalt zur Verfügung gestellt werden können.

Der Flächenbedarf im Querschnitt Europaplatz an der Einmündung Karlstraße ist wegen der zusätzlichen Linksabbiegespur bei Variante „Karlstraße“ größer.

Die Busbeschleunigung ist bei der Variante „Europastraße“ effektiver.

#### 4. Vorschlag der Verwaltung

Um den zeitnahen Fortgang des Projektbausteines Zinserdreieck zu gewährleisten, ist ein Beschluss zur Festlegung der zukünftigen Verkehrsführung im Zinserdreieck erforderlich. Aus Sicht der Verwaltung ist die Variante „Europastraße“ in höherem Maß geeignet, die verfolgten Ziele zur Aufwertung des südlichen Stadtzentrums zu erreichen.

Zwischen der Vorberatung im Planungsausschuss und der Entscheidung des Gemeinderates soll am 18.06.2008 ein öffentliches Diskussionsforum durchgeführt werden, bei dem die beiden Erschließungsvarianten der Bürgerschaft vorgestellt werden.

Nach Möglichkeit wird vor der Entscheidung im Gemeinderat eine Befahrung des Trautweinecks mit Gelenkbussen gemäß der Variante „Europastraße“ durchgeführt, um die künftigen Flächenaufteilungen vor Ort darzustellen.

Auf diese Weise sollen dem Gemeinderat zusätzliche Grundlagen für eine Beschlussfassung in der Sitzung am 30.06.2008 zur Verfügung gestellt werden. Für eine abschließende Beschlussempfehlung der Verwaltung sollen die Ergebnisse der angesetzten Informationsveranstaltung abgewartet werden.

#### 5. Finanzielle Auswirkungen

Nach Erhalt des GVFG-Zuschussbescheids erfolgt die weitere Entwurfs- und Ausführungsplanung. Hierzu werden gesonderte Vorlagen erarbeitet.

#### 6. Anlagen

1. ÖV-Verkehrsführung der Varianten E 1, E 2 und B (Systemskizzen)
2. Vorentwurf Variante „Europastraße“
3. Vorentwurf Variante „Karlstraße“

