Stadtplanungsamt Tübingen, den 15.10.1969

Stadtplanung Tübingen
Bebauungsplanakten
Fasz. 321 L 19

B e g r ü n d u n g

zum

Bebauungsplan "Ost-West-Tangente, Abschnitt Mohlstraße - Gmelinstraße"

Der vorliegende Bebauungsplan erfaßt eine Teilstrecke der Ost-West-Tangente, die nach dem Generalverkehrsplan den Durchgangsverkehr von der B 297 aus Richtung Nürtingen über die Österbergrandstraße sowie aus Richtung Lustnau über die Wilhelmstraße aufnehmen und ihn - das Universitätsgebiet und Altstadtgebiet tangierend - nördlich des Schloßbergtunnels in die B 28 führen soll. Gleichzeitig soll die Tangente als Teil des innerstädtischen Ringes den örtlichen Verkehr aus den Nord- und Ostgebieten in die Stadt führen.

Die Ausarbeitung des Planes erfolgte auf Grund eines generellen Zustimmungsbeschlusses des Gemeinderates im Jahr 1966, wobei die Baudirektion beauftragt wurde, die Zielvorstellungen des Generalverkehrsplanes abschnittsweise in rechtsverbindlichen Bauleitplänen, d.h. Bebauungsplänen zu konkretisieren.

Der Bebauungsplan weist im einzelnen folgende Festsetzungen aus:

a) Verkehrsplanung: In einem umfangreichen Verkehrsknoten werden Österbergrandstraße und Wilhelmstraße zusammengeführt und in die Mohlstraße übergeleitet. Von hier aus führt die geplante Straße als Tangente mit 2 Richtungsfahrbahnen - das Gelände des Chemischen Instituts östlich umfahrend - im Zuge der Mohlstraße in westlicher Richtung.
Nach einem beidseitigen Anschluß der Nauklerstraße (für Rechtsabbieger) und nur noch einseitigem, T-förmigen Anschluß der Haußerstraße (für alle Fahrbeziehungen) führt die projektierte Straße in weitem Bogen in die Trasse der Brunnstraße über.

Danach verläuft die geplante Tangente - Melanchthonstraße und Keplerstraße einseitig sowie die Sigwartstraße beidseitig anbindend - zwischen dem Gelände des Stadtfriedhofes und dem Hörsaalgebäude in südwestlicher Richtung, bis zum Anschluß der Gmelinstraße.
Durch einen ebenfalls 4-spurigen Ausbau der Gmelinstraße soll hier ein wesentlicher Teil des Verkehrs aus den Nordgebieten der Stadt aufgefangen und in die Ost-West-Tangente des inneren Verkehrsringes eingeleitet werden.
Die Weiterführung der Tangente über das Gelände der Pathologie und der HNO-Klinik zum Botanischen Garten ist im vorliegenden Bebauungsplan nur noch informatorisch aufgenommen. Verbindliche Festsetzungen über deren Ausbildung bleiben einem künftigen, gesonderten Bebauungsplan-Verfahren vorbehalten.

Der geplante Ausbau der Ost-West-Tangente weist in dem Bereich zwischen Mohlstraße und Gmelinstraße durchgehend 2 Richtungsfahrbahnen aus, die durch einen Mittelstreifen unterschiedlicher Breite getrennt sind. Dabei sollen beide Fahrbahnen bis zum Anschluß Sigwartstraße, wo der Verkehr von der Waldhäuser-Auffahrt aufgenommen werden muß, mit 2 Fahrspuren und von hier aus, stadteinwärts, mit 3 Fahrspuren ausgebildet werden. Hinzu kommen im Bereich einführende Straßen - je nach Bedeutung der Fahrbeziehung - zusätzliche Fahrspuren für Links- und Rechtsabbieger.
Für den Fußgängerverkehr sind beiderseits der geplanten Tangente Gehwege in einer Breite von 2,25 m bzw. 3,00 m vorgesehen, die teils entlang der Fahrbahn führen, teils durch Grünstreifen oder Grünanlagen und dazwischenliegende Parkbuchten von der Straße abgesetzt sind.
Im Bereich wichtiger Straßenanschlüsse werden die Gehwege durch ampelgesteuerte Übergänge mit Fußgängerinseln verbunden. Außer diesen niveaugleichen Übergängen ist im Bereich der Einmündung Haußerstraße-im Zuge des Hackersteigles- eine Fußgänger-Unterführung vorgesehen.

b) Angrenzende Baugebiete: Der Ausbau der Ost-West-Tangente erfordert trotz weitgehender Ausnutzung vorhandener Straßenflächen auch die Inanspruchnahme von privatem Gelände. Darüber hinaus ist der Abbruch mehrerer Gebäude bzw. Gebäudeteile (insgesamt 10) unumgänglich.
Im Bebauungsplan wurden daher die von der Verkehrsplanung betroffenen Gebiete in den Planbereich mit einbezogen und die planungsrechtlichen Festsetzungen bezüglich Art und Maß der baulichen Nutzung auf die Verkehrsplanung sowie auf kongretisierte Bauabsichten einzelner Grundstückseigentümer abgestimmt.
Hierbei war die Baudirektion bemüht - unter Berücksichtigung der künftigen städtebaulichen Situation - die Geländeverluste für den Straßenausbau durch eine höhere bauliche Nutzung der übrigen Flächen soweit wie möglich zu kompensieren.

Das Universitätsbauamt wurde gemäß § 2 (5) BBauG als Träger öffentlicher Belange in die vorliegende Verkehrsplanung mit eingeschaltet und erklärte am 11.11.1969 seine grundsätzliche Zustimmung.

Für den im Bebauungsplan ausgewiesenen Straßenausbau einschliesslich der notwendigen Stützmauern, wurde überschlägig ein Kostenaufwand von Mill. DM ermittelt.

Stadtoberbaurat