

## **Berichtsvorlage**

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

---

<b>Betreff:</b>	<b>Südliches Stadtzentrum/ Europaplatz; Planungsalternativen für den Zentralen Omnibusbahnhof</b>
Bezug:	Vorlagen 703/2011 und 703a/2011, 466/2012
Anlagen: 11	Anlage 1: Plan Alternative 1 Anlage 2: Plan Alternative 2 Anlage 3: Plan Alternative 3a Anlage 4: Plan Alternative 3b Anlage 5: Übersicht Alternative 1 Anlage 6: Übersicht Alternative 2 Anlage 7: Übersicht Alternative 3a Anlage 8: Übersicht Alternative 3b Anlage 9: Standortalternativen Touristikbusse Anlage 10: Standortalternativen Fernbusse Anlage 11: Unterbrechung des MIV vor dem Hauptbahnhof Anlage 12: Schematische Überlagerung mit Bestand

---

## **Zusammenfassung:**

Der Neubau eines Busbahnhofs ist das wichtigste Element des städtischen Konzepts Mobilität 2030 zur Verbesserung des Busverkehrs und zur Verbindung von Bus und Bahn in Tübingen. Zugleich ist die städtebauliche Integration des Bahnhofsgebäudes und des Anlagenparks in das südliche Stadtzentrum die bedeutendste derzeit erkennbare Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität der Tübinger Innenstadt. Mit dem Bau Feld Europaplatz erhält schließlich der Handelsstandort Innenstadt eine der wichtigsten noch möglichen Angebotsergänzungen. Nach einem längeren Planungsprozess liegen nun zwei Entwurfalternativen vor, ein ZOB mit Bussteiginseln und ein ZOB mit Außenbussteigen, die mit der Öffentlichkeit in den eigens dafür eingerichteten Runden Tischen diskutiert wurden, sowie zwei weitere ergänzende Alternativen, die auf einer Anregung aus dem Gemeinderat basieren.

Alle Alternativen sollen nun diskutiert werden, um zeitnah durch einen Beschluss festzulegen, welche Alternative Grundlage für die Entwicklung des Europaplatzes sein soll.

**Ziel:**

Die Entwicklung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt Tübingens und des südlichen Stadtzentrums soll mit der Neuordnung des Europaplatzes weitergeführt und die Umsteigevorgänge zwischen Bahn und Bus attraktiver und funktionaler gestaltet werden.

## **Bericht:**

1. Anlass / Problemstellung
2. Der Neubau eines Busbahnhofs ist das wichtigste Element des städtischen Konzepts Mobilität 2030 zur Verbesserung des Busverkehrs und zur Verbindung von Bus und Bahn in Tübingen. Zugleich ist die städtebauliche Integration des Bahnhofsgebäudes und des Anlagenparks in das südliche Stadtzentrum die bedeutendste derzeit erkennbare Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität der Tübinger Innenstadt. Mit dem Baufeld Europaplatz erhält schließlich der Handelsstandort Innenstadt eine der wichtigsten noch möglichen Angebotsergänzungen.

Entsprechend der herausragenden Bedeutung des Projekts Europaplatz für Verkehr, Städtebau und Handel wurde die Planung intensiv mit der Bürgerschaft und Fachleuten diskutiert. Nach zwei Jahrzehnten Planung, Prüfung und Debatte liegen nun zwei Varianten für den Bau des neuen Busbahnhofs vor, die aus Sicht der Verwaltung den gewünschten Sprung von den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts in die Gegenwart schaffen. Soll eine Umsetzung gelingen, muss nun die Auswahl einer Variante erfolgen, die für den Bebauungsplan und die Ausführungsplanung zu Grunde gelegt wird. Wird diese Entscheidung nun vom Gemeinderat getroffen, hält die Verwaltung einen Baubeginn in zwei bis zweieinhalb Jahren für machbar.

3. Sachstand
- 2.1 Umgestaltung des Zinser-Dreiecks und Änderung der Verkehrsführung

Die Umgestaltung des Zinser-Dreiecks und die Änderung der Verkehrsführung sind erster Baustein der Maßnahmen im südlichen Stadtzentrum. Damit werden durch die Aufhebung des Einrichtungsverkehrs die Busse zum und vom Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) direkt geführt und der MIV kann Post- und Friedrichstraße im Gegenverkehr befahren. Für die Fahrradfahrenden werden nahezu alle Fahrbeziehungen möglich. In erster Linie gewinnt aber der öffentliche Raum an Aufenthaltsqualität für die Fußgänger.

Der Umbau des Zinser-Dreiecks wird 2016 abgeschlossen sein.

Die Errichtung des Busbereitstellungsplatzes an der nördlichen Europastraße ist auch mit der Änderung der Verkehrsführung verbunden und wurde gemäß GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) mit Bundes- und Landesmitteln gefördert (siehe Vorlage 229/2010). Nach Fertigstellung des geplanten ZOB sollen hier Busse mit Wartezeiten von mehr als 10 Minuten abgestellt werden, um den Platzbedarf vor dem Bahnhof zu reduzieren und die Möglichkeit für eine bauliche Entwicklung zu bieten.

- 2.2 Neuordnung Europaplatz

Auf einer Fläche von ca. 7.400 m<sup>2</sup> wurde der ZOB im Jahre 1960 in Betrieb genommen. Die damals moderne Verkehrsanlage erfüllte über viele Jahre ihren Zweck. Die dann Ende der 1980er Jahre auftretenden Probleme am ZOB haben sich mit der deutlichen Angebotssteigerung im Stadtverkehr und mit dem erhöhten Fahrgastaufkommen seit Einführung des regionalen Verkehrsverbunds „naldo“ im Jahr 2002 verschärft. Dies hat auch zur Folge, dass trotz Taktverdichtung immer mehr Gelenkbusse – zum Teil mit Überlänge - zum Einsatz kommen, die längere Bussteige erforderlich machen. Die Verkehrsanlage ist den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen, was von Unbequemlichkeiten (schmale Bussteige) und Ver-

kehrgefährdungen (unklare Fußgängerführung) bis zu Störungen im Betriebsablauf (Busse blockieren sich gegenseitig) führt.

Im Stadtgefüge wird der Europaplatz als „Insel“ wahrgenommen, die nur an wenigen Stellen erreichbar ist. Barrieren wie Zäune, Mauern oder Straßen verhindern Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer. Eine direkte barrierefreie Querung vom Hauptbahnhof zum Park am Anlagensee ist unmöglich. Ein funktionierender Bahnhofsvorplatz existiert nicht. Auch stadtgestalterisch weist der Europaplatz zahlreiche Mängel auf. Die Aufenthaltsqualität ist stark verbesserungswürdig. Herausragende historische Gebäude wie der Hauptbahnhof werden durch ungestaltete Vorbereiche oder bauliche Anlagen beeinträchtigt oder gar verunstaltet. Als Entree für Bahnreisende in die Innenstadt ist der Platz sehr unattraktiv.

Bereits im Jahr 1998 wurde der Städtebauliche Realisierungswettbewerb „Neuordnung Europaplatz“ durchgeführt mit dem Ziel, eine städtebauliche und stadtgestalterische Aufwertung zu erreichen. Zudem soll die Zentralität der Stadt Tübingen und ihres Stadtzentrums gestärkt werden durch die Errichtung entsprechender Neubauten in Bahnhofsnähe. Die Abwicklung des ÖPNV und des Individualverkehrs (IV) soll verbessert werden.

Nach Überarbeitung des 1. Preises und Ausarbeitung von Varianten wurde im Jahr 2000 das städtebauliche Konzept vom Gemeinderat beschlossen: Umorganisation des ZOB als lineare Verkehrsanlage vor dem Hauptbahnhof und Ausweisung eines Baufelds östlich der historischen Bahnhofsallee. Der Park westlich der Bahnhofsallee sollte von Bebauung frei gehalten werden.

Die ursprüngliche Planung sah unter dem ZOB eine Tiefgarage mit insgesamt ca. 420 Stellplätzen vor. Die Zu- und Abfahrtsrampen waren westlich des ZOB geplant. Außerdem hätte sich durch die bauliche Verbindung der geplanten zur bestehenden Tiefgarage der Postunfallkasse eine - auch von Osten anfahrbare - unterirdische Bahnhofsvorfahrt mit einer möglichen direkten Anbindung an die Gleisunterführung angeboten.

Die Verflechtung von ZOB und unterirdischer Bahnhofsvorfahrt mit einer Tiefgarage beinhaltet jedoch auch sehr grundsätzliche Nachteile. Neben den voraussichtlich sehr hohen Kosten je Stellplatz würde sich ein deutlich aufwändigerer Bauablauf für die Umgestaltung ergeben, da unter Betrieb des ZOB gebaut werden muss und entsprechende Provisorien erforderlich werden. Ein wirtschaftlicher Betrieb der Parkierungsanlage wäre aus heutiger Sicht nicht möglich. Auch als Ersatz für das städtebaulich sehr unbefriedigende Neckarparkhaus dürfte die Tiefgarage nur sehr begrenzt funktionieren, da die Lage zur Altstadt ungünstiger ist und sich die Schwerpunkte stärker in Richtung Südliches Stadtzentrum verschieben würden. Die Verwaltung hat daher empfohlen, die Errichtung einer größeren öffentlichen Tiefgarage unter dem Busbahnhof aufgrund der wirtschaftlichen und logistischen Bedenken nicht weiterzuverfolgen (siehe Vorlage 703/2011).

Nachdem nach dem Jahr 2000 das Augenmerk auf die Änderung der Verkehrsführung und Neugestaltung des Zinzer-Dreiecks gerichtet war, wurde die Neuordnung des Europaplatzes mit der Durchführung einer Planungswerkstatt am 16.07.2011 wieder in Angriff genommen. Der Gemeinderat beschloss am 24.10.2011, die grundsätzliche städtebauliche Konzeption des 1. Preises den weiteren Planungen zu Grunde zu legen (Vorlagen 703 und 703a/2011).

Zur kontinuierlichen Beteiligung der Öffentlichkeit wurden zwei Runde Tische eingerichtet, die sich bei der Entwicklung der Verkehrsanlage bzw. des Baufelds einbringen. Dabei sollen Zielkonflikte und Anforderungen herausgearbeitet und die Beschlussfassung des Gemeinderats vorbereitet werden.

Ergebnis des Planungsprozesses sind nun zwei Planungsalternativen. Alternative 1 sieht einen ZOB mit Bussteiginseln vor und in Alternative 2 wird ein ZOB mit Außenbussteigen vorgeschlagen. Die Neuordnung des Europaplatzes ist ein vielschichtiges, interdisziplinär angelegtes Projekt. Die Entwicklung der Planungsalternativen und die Diskussionen im Runden Tisch haben gezeigt, dass keine der Lösungen nur Vorteile oder nur Nachteile aufweist. Dies soll im Folgenden dargestellt werden.

### 2.2.1 Das Baufeld

Durch die geplante Anordnung des ZOB als kompakte Anlage vor dem Hauptbahnhof ergibt sich je nach Planungsalternative ein ca. 4.600 m<sup>2</sup> bis 6.000 m<sup>2</sup> großes Grundstück, das sich in städtischem Eigentum befindet und zu einem attraktiven urbanen Quartier entwickelt werden kann. Tübingen kann damit an diesem sehr gut erschlossenen Ort unter Berücksichtigung der Konkurrenzsituation mit der Altstadt das innerstädtische Angebot an Einzelhandel und Dienstleistungen erhöhen. Bei einer Bruttogrundrissfläche (BGF) von ca. 13.000 m<sup>2</sup> bis 16.600 m<sup>2</sup> ist eine Nutzungsmischung aus Handel, Dienstleistung/Verwaltung und Wohnen denkbar.

Städtebauliche Vorgaben für die Planung sind der Erhalt bzw. die Wiederherstellung der Bahnhofsallee, die Wegeverbindung von der nördlichen Europastraße in den Park, eine Anfahrbarkeit der Gebäudetiefgaragen von der Ostseite und eine auf die Umgebung bezogene Gebäudehöhe.

Das Büro Hähmig + Gemmeke fertigte im Jahr 2012 Machbarkeitsszenarien an als Grundlage für die Diskussion mit den Mitgliedern des Runden Tisches an. Der Runde Tisch sprach folgende Empfehlungen für die weitere Planung aus (siehe auch Vorlage 466/2012):

- In geschlossener Bauweise errichtete Einzelgebäude sollen einen 2-seitig geöffneten Blockrand bilden, dessen Innenhof die diagonale Wegebeziehung vom Hauptbahnhof zur Neckarbrücke ermöglicht. Auf die Außenwirkung der Erdgeschossnutzungen auf den öffentlichen Raum soll geachtet werden.
- Realisiert werden sollten nicht mehr als 15.000 m<sup>2</sup> Bruttogrundrissfläche (BGF), eher etwa 10% weniger.
- Die Neubebauung soll einen Nutzungsmix aufnehmen, der erwarten lässt, dass sich ein belebtes Stadtquartier entwickelt: Wohnen, Dienstleistungen, mittelgroßer und großflächiger Einzelhandel, evtl. soziale Einrichtungen (Haus der Familie).
- Die öffentlichen und privaten Nutzungen der Freiflächen müssen definiert und zugeordnet werden. Der Freiraum muss wertig sein.
- Die Tiefgaragenzufahrt sollte von Osten oder von Norden erfolgen.

Ein baulicher Solitär westlich der Bahnhofsallee wurde vom Runden Tisch als möglicher Akzent gesehen. Die Auswirkungen einer Bebauung an dieser prominenten Stelle müssen jedoch im weiteren Verfahren untersucht werden.

### 2.2.2 Der Zentrale Omnibusbahnhof und der Bahnhofsvorplatz

Die Grundlagen für die Planung haben sich seit dem Wettbewerb 1998 und den Überarbeitungen des 1. Preises in den darauf folgenden Jahren gravierend geändert. Beim Start des

Projekts wurden 14 Bussteige und 2 Überlieger-/Reserveplätze, alle geeignet für Gelenkbusse (18 m), als ausreichend angenommen. Seit der Wiederaufnahme des Projekts im Jahr 2011 werden vom Stadtverkehr (SVT) 12 Regelbussteige sowie 4 Überliegerplätze (für Busse mit Pausenzeiten von weniger als 10 Minuten) im ZOB gefordert. Der Landkreis hat den Bedarf von 4 Regionalbussteigen angemeldet. Diese insgesamt 20 Bussteige müssen überwiegend für überlange Gelenkbusse (19,54 m), der Rest für Gelenkbusse (18 m) geeignet sein.

Die Notwendigkeit und die Zukunftsfähigkeit des geplanten ZOB in der o.g. Dimensionierung werden vom Stadtverkehr folgendermaßen begründet:

- In Tübingen ist mit einem Wachstum von Wohnraum für ca. 8.000 Einwohner bis zum Jahr 2030 zu rechnen – relativ gleichmäßig verteilt über das gesamte Stadtgebiet mit einem möglichen Schwerpunkt im Saiben. Die notwendigen Taktverdichtungen der Linien nach Hirschau, Bühl und Lustnau sowie die neue Buslinie zur „Alten Weberei“ und zum „Güterbahnhof“ sind bei der o.g. Dimensionierung des ZOB bereits berücksichtigt. Eine Verlängerung der Linie 2 in den „Saiben“ hätte keine zusätzlichen Abfahrten am ZOB zur Folge.
- Die Einpendlerzahlen werden voraussichtlich ansteigen, auch bei Realisierung von Modul I der Regionalstadtbahn. In der Dimensionierung des geplanten ZOB sind weitere Abfahrten in Richtung Kliniken – alle 2,5 Minuten in der Spitzenstunde – und zusätzliche Expressfahrten bereits berücksichtigt.
- Sollte die Stadtstrecke der Regionalstadtbahn realisiert werden, so müsste das Busnetz angepasst werden. Am ZOB würden aber maximal ein bis zwei Bussteige entfallen, da die Buslinien in die Stadtteile und -bereiche bestehen bleiben, die nicht von der Regionalstadtbahn angedient werden.

Der Beschluss des Gemeinderats am 24.10.2011 beinhaltet den Auftrag an die Verwaltung, nicht nur die ZOB-Alternative „Bussteiginsel“ an die neuen Anforderungen anzupassen, sondern auch die Alternative „Außenbussteige“ zu planen und zu prüfen. Außerdem sollte die Kappung des Individualverkehrs zwischen Bahnhof und Europaplatz untersucht und die möglichen Konsequenzen aufgezeigt werden (Vorlagen 703/2011 und 703a/2011).

#### Alternative 1

Der im Wettbewerb 1998 vorgeschlagene ZOB mit einer Bussteiginsel wurde den heutigen Anforderungen angepasst und weiter entwickelt. Fahrgäste gelangen, vom Hauptbahnhof kommend, über den Bahnhofsvorplatz auf die Bussteiginseln westlich und östlich der Bahnhofsallee. Um die Bussteiginseln sind 12 Bussteige angeordnet, die nach derzeitiger Planung im Wesentlichen dem SVT zugeordnet werden sollen. Östlich der Bahnhofsallee sind 4 Bussteige direkt am Bahnhofsvorplatz geplant, die für den Regionalverkehr vorgesehen sind. Die vom SVT benötigten 4 Überlageplätze, die den Bussen zum kurzen Aufenthalt bis 10 Minuten dienen, werden am nördlichen Rand des ZOB westlich der Bahnhofsallee angeboten. Da hier nicht ein-/ ausgestiegen wird, sind dafür keine Bussteige erforderlich (siehe Anlage 1).

Die Busse umrunden die westliche Bussteiginsel im Uhrzeigersinn im Einrichtungsverkehr, die östliche Bussteiginsel wird im Gegenverkehr umfahren, damit die Bussteige der Regionalbuslinien auch von Norden an-/ abgefahren werden können.

Die Planungsalternative 1 bietet die Möglichkeit, alle geforderten Bussteige vor dem Hauptbahnhof anzuordnen. Bei Bedarf könnte der ZOB erweitert oder verkürzt werden. Die Bussteige von SVT und Regionallinien sind grundsätzlich flexibel belegbar. In der hier dargestellten Variante sind – südlich des Baufelds und optional – auch noch Haltemöglichkeiten für ca. drei Touristikbusse vorgesehen. Würde auf diese verzichtet (siehe Absatz Touristikbusse), würde sich das Baufeld vergrößern.

Die Fußgänger werden über die Bahnhofsallee in Richtung Uhlandstraße/Altstadt und westlich des ZOB in Richtung Kepler-/Wildermuthgymnasium bzw. östlich des ZOB Richtung Zinser-Dreieck/Altstadt geführt.

Auf dem ca. 4.900m<sup>2</sup> großen Baufeld (mit Touristikbussen ca. 4.600 m<sup>2</sup>) östlich der Bahnhofsallee könnte eine Neubebauung mit ca. 13.000 m<sup>2</sup> BGF (ohne Tiefgarage) errichtet werden.

Da sich der ZOB auf den Bereich vor dem Hauptbahnhof beschränkt, kann der derzeitige DB-Parkplatz weiter zum Parken genutzt werden oder einer anderen Nutzung zugeführt werden.

### Alternative 2

Der ZOB vor dem Hauptbahnhof wird mit Außenbussteigen ausgestattet, d.h. die Busse fahren im Gegenverkehr in der Mitte des ZOB. Die Bussteige sind an den Seiten angeordnet. Dies bietet die Möglichkeit, die Warteflächen mit den angrenzenden Platz- und Gehwegflächen zu vereinen. Auf diese Weise können auf insgesamt geringerer Gesamtfläche großzügigere Warteflächen angeboten werden und die Flächenbedarfe in den Spitzenzeiten abgepuffert werden. Um die Längenausdehnung des ZOB zu begrenzen, sollen vor dem Hauptbahnhof nur die 12 Bussteige des SVT und 1 Überliegerplatz angeordnet werden. Die 4 Bussteige für die Regionalbusse befinden sich westlich des Hauptbahnhofs auf dem derzeitigen DB-Parkplatz. In diesem Bereich werden auch die 3 weiteren Überliegerplätze des SVT angeordnet (siehe Anlage 2 ).

Die meisten Einpendler können in der problematischen Morgenspitzenstunde vom Hauptbahnhof kommend ohne eine Busspur zu queren die hochfrequentierten Bussteige erreichen. In der Mittags- und Abendspitzenstunde, die jedoch deutlich weniger konzentriert stattfindet, wird dann die Querung der im Gegenverkehr befahrenen Busspuren erforderlich.

Die Querung des ZOB durch Fußgänger erfolgt sowohl in der Bahnhofsallee in Richtung Uhlandstraße/Altstadt, als auch westlich des westlichen Kreisverkehrs in Richtung Kepler-/ Wildermuthgymnasium und auf beiden Seiten des östlichen Kreisverkehrs in Richtung Zinser-Dreieck/Altstadt.

Die Fläche des derzeitigen Bahn-Parkplatzes an der Europastraße, auf der die Regionalbussteige errichtet werden sollen, soll vom Eisenbahnbundesamt freigestellt, d.h. von Bahnzwecken entwidmet und von der Stadt erworben werden. Die Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) hat gegen die Freistellung der Fläche Widerspruch eingelegt. Um diesen aufzulösen, wird zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Stadt eine Absichtserklärung geschlossen, die die Voraussetzungen für die Erbringung von Leistungen Dritter im Schienenpersonennahverkehr befördern soll (siehe Vorlagen 323/2014 und 28/2015).

Das Baufeld ist bei dieser Alternative ca. 6.000 m<sup>2</sup> groß und könnte mit ca. 16.600 m<sup>2</sup> BGF (ohne Tiefgarage) bebaut werden.

Um die Verkehrsanlage und die funktionalen Überschneidungen vor dem Bahnhof möglichst klein zu halten, wurde versucht, Funktionen, bei denen eine unmittelbare Zuordnung zum Busbahnhof nicht erforderlich ist, an anderen Stellen zu verorten. Dies betrifft insbesondere Touristikbusse und Fernbusse. Darüber hinaus wurden die weiteren betroffenen Einzelthemen mit breiter Beteiligung im Runden Tisch mit folgenden Ergebnissen diskutiert:

#### MIV-Durchfahrt vor dem Hauptbahnhof

Im Vorfeld des Wettbewerbs wurde in den 1990er Jahren als eine Rahmenbedingung für das Projekt festgelegt, dass zwar die Zufahrt aus der südlichen Innenstadt nach Westen unterbrochen wird (Baufenster/Anlagenpark), aber die Zufahrt von Westen aus Richtung Rappenberghalde und Rottenburg bestehen bleiben soll. In allen Planungsvarianten hat sich aber in den letzten Jahren gezeigt, dass dieser Ansatz mit erheblichen Zielkonflikten verbunden ist. Der MIV-Einpendelverkehr in die Innenstadt würde nicht nur, wie heute, die Fußgängerbeziehungen zwischen Bahnhof und Busbahnhof betreffen, sondern auch mitten durch den neuen ZOB laufen. Dies wäre mit erheblichen Qualitätseinbußen für die Organisation des ZOB, die Fußgängerbeziehungen und den Flächenbedarf verbunden.

Daher sind alle dargestellten Varianten jetzt ohne die MIV-Durchfahrt vor dem Bahnhof geplant. Die Zufahrt an den Bahnhof ist von beiden Seiten aber gewährleistet, ebenso steht die Zufahrt von Süden (Hegelstraße/Thiepval) weiter zur Verfügung. Für Taxis könnte die Zufahrt durch den ZOB freigegeben werden.

Dies hätte für vier Verkehrsbeziehungen Auswirkungen, die sich aus dem digitalen Verkehrsmodell und Verkehrszählungen aus 2011 gut ablesen lassen (siehe Anlage11):

- a) Zielverkehr Neckartal/Rottenburg – Altstadt, Gartenstraße, Bismarckstraße, Reutlingen
- b) Zielverkehr Neckartal/Rottenburg – südliche Innenstadt:
- c) Zielverkehr Rappenberghalde/Hirschauer Straße – Altstadt, Gartenstraße, Bismarckstraße, Reutlingen
- d) Zielverkehr Rappenberghalde/Hirschauer Straße – südliche Innenstadt

Aus Sicht der Verwaltung ist es – insbesondere nach der Umgestaltung des Zinserdreiecks – uneingeschränkt richtig, den übergeordneten Verkehr a) über die B 28/Hegelstraße zu leiten und nicht durch das südliche Stadtzentrum mit Europaplatz, Poststraße, Friedrichstraße zu führen. Verkehr in die vordere Gartenstraße wird auch weiterhin über Blaue Brücke/Friedrichstraße fahren, dies macht aber nur einen kleinen Teil aus.

Ähnlich betrachtet die Verwaltung auch b) und c): selbst wenn es zu kleineren Umwegfahrten führt, scheint es richtig, so wenig Verkehr wie möglich durch den Bereich der südlichen Innenstadt zu leiten, zumal hier keine Geschwindigkeits- bzw. Zeitvorteile bestehen, die B28/Hegelstraße noch Leistungsreserven hat und Ziele nördlich des Neckars weitestgehend über den Schlossbergtunnel angefahren werden sollten. Auch der Zielverkehr in das südliche Stadtzentrum sollte primär in Richtung der Parkhäuser Metropol und Neckar geführt werden, die beide im Bereich Blaue Brücke liegen.

Am stärksten ist die Einschränkung sicher für die – relativ kleine - Gruppe unter d), der MIV aus dem Bereich Rappenberghalde/Hirschauer Straße, der direkt ein Ziel in der südlichen Innenstadt ansteuert. Für diese Gruppe würde sich ohne Durchfahrt vor dem Bahnhof ein rela-



tiv langer Umweg ergeben, zumal es nicht möglich ist, die Durchfahrt nur für diese Gruppe zu öffnen.

Angesichts der Bedeutung des Projekts für die Gesamtstadt, der starken Einschränkung für Busverkehr, Fußgänger und Radfahrer sowie die geringe Größe dieser Gruppe scheint es der Verwaltung vertretbar, die Durchfahrt vor dem Bahnhof für den MIV zu schließen. Oder, anders formuliert: die Nachteile einer Öffnung für den Durchgangsverkehr wären für das südliche Stadtzentrum und den ÖPNV vermutlich so gravierend, dass es nicht vertretbar wäre, sie für diese Fahrbeziehung in Kauf zu nehmen.

Die bislang entwickelten Planungsalternativen gehen daher in Abwägung der geringen Einschränkungen verbunden mit den großen Qualitätsgewinnen vor dem Bahnhof von einer Unterbrechung der Durchfahrt vor dem Hauptbahnhof aus. Eine Beibehaltung der Verkehrsbeziehung wäre zwar grundsätzlich möglich, allerdings wäre sie mit zusätzlichem Platzbedarf und vor allem erheblichen Einschränkungen in der Benutzbarkeit des Busbahnhofs verbunden. In den Diskussionen im Runden Tisch wurde diese Abwägung fast einstimmig begrüßt.

### Touristikbusse

Für Gäste, die meist als Tagestouristen mit Reisebussen kommen, sollten Ein-/ Ausstiegshaltestellen in fußläufiger Nähe zur Altstadt angeboten werden. Es wurden mehrere Standortvorschläge erarbeitet (siehe Anlage 9) und im Runden Tisch diskutiert. Weitestgehend bestand Einvernehmen, dass Touristikbusse nicht zwingend im ZOB halten müssen. Haltestellen in der Nähe des Hauptbahnhofs könnten von Ortsfremden vermutlich aber leichter wieder gefunden werden. Für den BVV hat darüber hinaus die Nähe zum Hauptgebäude an der Neckarbrücke eine große Bedeutung.

Als Standortalternativen für Touristikbushaltestellen wurden diskutiert:

- Europaplatz im Bereich der Hauptpost
- Foyer
- Wöhrdstraße

Die heute bereits existierende Ergänzungshaltestelle Am Stadtgraben wurde in der Diskussion als akzeptabel bewertet, sofern sie nicht die zentrale Ankunftsstelle darstellen, während Flächen an der Europastraße westlich des Bahnhofs oder gar Flächen bei der Paul Horn-Arena eher als Abstellmöglichkeit für Touristikbusse gesehen wurden, denn als Haltestellen zum Ein-/Ausstieg.

Parkmöglichkeiten für Busse, die über Stunden abgestellt werden, sollen im Rahmen des Touristikbuskonzepts noch untersucht und festgelegt werden.

In der ZOB-Alternative 2 sind Halteplätze für Touristikbusse nicht möglich. In der Alternative 1 wären sie optional möglich und sind hier südlich des Baufeldes vorgesehen. Würde für sie eine der anderen dargestellten Möglichkeiten gewählt, könnte das Baufenster in Variante 1 vergrößert werden.

### Fernbusse

In den letzten Jahren hat die Anzahl der Fernbusse aufgrund der rechtlichen Veränderungen deutlich zugenommen. Die Frage nach einer Zuständigkeit für die Erstellung von dafür erforderlicher Infrastruktur ist rechtlich noch nicht abschließend geklärt, mit Erteilung der Kon-

zession muss jedoch den Bussen die Möglichkeit gegeben werden, öffentliche Haltestellen anzufahren, sofern entsprechend freie Zeitfenster zur Verfügung stehen. Derzeit werden die Linien innerhalb des Busbahnhofes abgewickelt. Dies führt allerdings zu Problemen, da die Busse nicht exakt fahrplangerecht ankommen und zum Be- und Entladen beidseitig des Busses Flächen benötigen.

Die Haltestellen für Fernbuslinien in der Nähe des Hauptbahnhofs und des ZOB anzuordnen ist jedoch vorteilhaft, um den Umstieg von und zu den städtischen Bussen und der Bahn zu ermöglichen. Die Entwicklung im Fernbuslinienverkehr ist derzeit nicht absehbar, nach derzeitiger Einschätzung dürften aber 3-4 Bussteige auf absehbare Zeit ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten für den Fernbusverkehr bieten. Aufgrund der oben genannten Besonderheiten erscheint es nicht sinnvoll, den Fernbusverkehr im ZOB mit den stark fahrplangebundenen städtischen Bussteigen zu kombinieren.

Es bestehen Bedenken, dass der reibungslose Betriebsablauf im ZOB gestört werden könnte, wenn Busse von Fernbuslinien mit ihren notwendigerweise längeren Standzeiten Bussteige des SVT regelwidrig belegen und blockieren. Diese Gefahr würde mit zunehmender Zahl an Fernbuslinien steigen. Eine zusätzliche Errichtung von eigenen Fernbuslinien würde den Platzbedarf der verkehrlich genutzten Flächen vor dem Bahnhof weiter erhöhen und die Potenziale zur Schaffung einer Aufwertung des Bahnhofsumfeldes deutlich reduzieren.

Auf der Suche nach alternativen Haltestellen für Fernbusse haben sich bislang drei Standorte herauskristallisiert (siehe Anlage 10):

- in der Hegelstraße im Bereich Finanzamt/DB-Parkplatz
- in der südlichen Europastraße westlich des Hauptbahnhofs
- in der Europastraße bei der Paul Horn-Arena (Anschluss an Stadtverkehr)

Die Variante Hegelstraße scheint aus Sicht der Verwaltung hierbei die beste Lösung, da sie fußläufig zum Bahnhof liegt, der Fernbusverkehr jedoch nicht in die südliche Innenstadt einfährt, sondern auf der übergeordneten B 28 bleibt.

#### Alternativen 3a und 3b

Am 23.07.2014 hatten Interessierte aus dem Gemeinderat bereits die Gelegenheit, sich über den Stand der Planung zur Neuordnung des Europaplatzes zu informieren. Nach dieser Veranstaltung wurde die Verwaltung von einer Gemeinderatsfraktion gebeten, dass zusätzlich noch Varianten erstellt werden, bei denen auch die Fernbuslinien und die Touristikbusse nördlich des Bahnhofs angeordnet werden. Selbstverständlich ist dies nur möglich, wenn dafür das Baufenster erheblich reduziert wird. In den Anlagen 3 und 4 sind mögliche Planungsvarianten zu den Alternativen 1 und 2 dargestellt.

Die Alternativen 3a und 3b basieren auf Alternative 1 (ZOB mit Bussteiginseln) bzw. Alternative 2 (Außenbussteige). Die Zufahrt zu den Fernbus- und Touristikbussteigen erfolgt von der sogenannten „Bügelstraße“ (vor Sparda, /Marktladen). Die Fernbusse werden in Parallelaufstellung so angeordnet, dass die Gepäckzuladung jeweils von zwei Seiten aus erfolgen kann. Die Ein-/ Ausstiegshaltestellen für Touristikbusse können an den Platzrändern angeordnet werden. Damit verbleibt ein Baufeld von ca. 2.100 m<sup>2</sup>, auf dem ca. 6.700 m<sup>2</sup> BGF realisiert werden könnten. Wegen der erforderlichen Kurvenradien verbleiben im Bereich der Fernbussteige zwei jeweils ca. 250 m<sup>2</sup> große Platzflächen, die evtl. mit pavillonartigen Gebäuden bebaut werden könnten.

Die städtebaulich-räumliche Struktur verändert sich bei den Alternativen 3a und 3b gegenüber den Alternativen 1 und 2 grundlegend, da die Verkehrsanlagen - wie heute – den weit überwiegenden Teil der Flächen belegen.

### Radverkehr

Derzeit werden ca. 800 bis 1.000 Fahrräder auf der Nordseite des Hauptbahnhofs abgestellt. Südlich der Gleise im Bereich Hegelstraße/Thiepvalkaserne können ca. 160 Fahrräder abgestellt werden. Um die Nordseite zu entlasten, sollten möglichst viele der Radfahrer, die aus Richtung Derendingen /Südstadt kommen, auf der Südseite des Bahnhofs parken können, da hier konfliktfreiere Flächen zum Abstellen von Fahrrädern möglich sind. Insbesondere aus der Südstadt bestehen hier kurze und direkte Verbindungen zur Gleisunterführung. Hierzu soll zum Einen die Anfahrbarkeit aus dem Bereich Steinlachunterführung / Steinlachbrücke / Christophstraße verbessert werden und zum Anderen die Anzahl der Abstellplätze erhöht werden. Dabei soll insbesondere die Möglichkeit für eine abschließbare Nachtabstellung ausgebaut werden.

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes wird dennoch eine große Fahrradabstellanlage, evtl. mit Fahrradstation (Reparaturmöglichkeit, abschließbare Einheiten, Pedelec-Ladestation, etc.), wichtiger Bestandteil der Umgestaltungsmaßnahmen werden. Voraussetzung dafür, dass eine Fahrradabstellanlage von den Nutzern angenommen und auf „wildes“ Fahrradparken verzichtet wird, ist nach den bisherigen Erfahrungen eine unmittelbare Nähe zum Eingang des Hauptbahnhofs. Aus Sicht der Verwaltung ist eine Aufteilung der Fahrradabstellanlagen auf mehrere kleinere im Vorbereich des Bahnhofs verteilte Einzelstandorte (ebenerdig, als elektronisch betriebenes Hoch- oder Tiefregallager, o.ä.) im Hinblick auf das Nutzerverhalten und die damit verbundene notwendige Lenkung auf freie Plätze nicht optimal, vielmehr sollte versucht werden, die Abstellanlagen an einer zentralen Stelle zu konzentrieren.

In einer Vorstudie wurden mehrere mögliche Standorte am Europaplatz im Zusammenhang mit der Realisierung des Busbahnhofs aufgezeigt (siehe Plan unten rechts in den Anlagen 5 bis 8). Erkennbar ist, dass eine großmaßstäbliche Anlage im direkten Bahnhofsumfeld schwierig unterzubringen ist. Eine ebenerdige und damit flächige Unterbringung würde sehr viel Raum einnehmen und könnte daher voraussichtlich nicht in direktem Bezug zum Bahnhofseingang untergebracht werden. Aus Sicht der Verwaltung ist es daher sinnvoll, die bestehende Fußgängerunterführung in die weiteren Überlegungen einzubeziehen.

Die Verwaltung hat sich in einer Voruntersuchung mit der Fußgängerunterführung befasst und dabei in Form einer Machbarkeitsstudie auch die Errichtung einer Fahrradtiefgarage untersucht. Bei Begutachtung der bestehenden Unterführung wurde festgestellt, dass diese unterirdischen Bauwerke zum überwiegenden Teil aus statischen Gründen nicht von dem geplanten ZOB überbaut bzw. von Bussen überfahren werden können. Diese Bauteile können jedoch nicht mit vertretbarem finanziellen Aufwand verfüllt oder statisch ertüchtigt werden. Darüber hinaus umfasst die umlaufende Abdichtung gegen Grundwasser die Unterführung zusammen mit dem Keller der Parkgaststätte als Einheit. Teile davon zu entfernen und neue Bauteile daran anzuschließen wäre technisch sehr aufwändig, teuer und schadensanfällig. Nach derzeitigem Kenntnisstand erscheint es daher am sinnvollsten, alle unterirdischen Bauteile zu entfernen, auch um auszuschließen, dass im Untergrund verbleibende Bauteile später als Grundwasser gefährdende Altlast doch entfernt werden müssten oder diese Bauteile zu unterschiedlichen Setzungen im Bereich des geplanten ZOB führen. Die nach dem Ausbau entstehenden Hohlräume müssten dann kraftschlüssig verfüllt und könnten anschließend mit dem ZOB überbaut werden.

Vor dem Hintergrund des großen baulichen Eingriffes wurde untersucht, ob die nach Abbruch der Unterführung entstandenen Hohlräume genutzt und für eine unterirdische Fahrradabstellanlage mit 1.000 bis 1.500 Plätzen erweitert werden kann. Ohne eine detaillierte Ermittlung der entstehenden Kosten vorgenommen zu haben, kann festgestellt werden, dass die Errichtung einer Fahrradtiefgarage mit rund 1.000 Plätzen eine Größenordnung von etwa 2,6 Mio € erreichen würde. Unter Berücksichtigung, dass darin Sowiesokosten für Abbruch und Verfüllung der Unterführung von rund 0,5 Mio € enthalten sind, die bei einer anderweitigen Realisierung der Abstellplätze trotzdem anfallen würden ergeben sich gegenüber einer anderweitigen oberirdischen Abstellanlage Mehrkosten in Höhe von knapp 1 Mio €. Die Verwaltung geht darüber hinaus davon aus, dass eine solche Maßnahme in einer Größenordnung von 50% förderfähig ist, Die entstehenden Mehrkosten relativieren sich daher gegenüber einer Fahrradstation in einem oberirdischen Gebäude. Bei einem oberirdischen Bauwerk im Bereich des Baufeldes oder im Bereich der Expressguthalle müssten außerdem noch Grundstückskosten hinzugerechnet werden.

Die Frage nach der Organisationsform des Busbahnhofes kann weitgehend unabhängig von der Realisierung der Fahrradabstellanlagen realisiert werden, da die Potenziale und Anforderungen in beiden Alternativen gleich zu bewerten sind.

Grundsätzliches Ziel ist es, den Radverkehr im Bereich der Europastraße und des Busbahnhofes auf den Fahrbahnen zu führen und die Fußgängerbereiche vom Radverkehr frei zu halten. Dies wäre bei allen Alternativen möglich, da die derzeitigen Planungen davon ausgehen, dass es im Bereich des ZOB keinen MIV mehr geben wird und sich der Anteil des MIV am Europaplatz zwischen Einmündung Karlstraße/Steinlachpassage und ZOB durch den Wegfall des MIV-Durchgangsverkehrs deutlich abschwächt.

#### Taxi

In allen Alternativen für die Neugestaltung sollen in Abstimmung mit der Taxi-Zentrale Tübingen (die auch im Runden Tisch vertreten war) Standplätze für Taxis vor dem Bahnhof im Bereich des Haupteingangs angeordnet werden (siehe Plan oben in den Anlagen 5 bis 8). Für Taxis wird die Durchfahrt durch den ZOB möglich sein.

#### Carsharing

Um eine attraktive Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing zu ermöglichen, sollen weiterhin in Nachbarschaft des Bahnhofes Carsharing-Standorte vorgesehen werden. Aus Sicht der Verwaltung wäre es denkbar, vor dem Gebäude Europaplatz 9 (ehemaliges Expressgutgebäude der Bahn) entsprechende Stellplätze anzuordnen (siehe Plan oben in den Anlagen 5 bis 8). Sollte diese Fläche jedoch nicht verfügbar sein (es laufen entsprechende Verhandlungen mit der Bahn bezüglich der Fläche) und anderen Nutzungen zugeführt werden, z.B. wegen der Ausschleifung der Regionalstadtbahn, so müssten die Stellplätze an einer anderen Stelle vorgesehen werden.

#### Bahnhofsvorfahrt und Parken

In allen Planungsalternativen für den Europaplatz ist eine von Westen anfahrbare Bahnhofsvorfahrt mit Kiss + Ride- und Kurzzeitparkplätzen im Bereich des Bahnhofshaupteingangs vorgesehen (siehe Plan oben in den Anlagen 5 bis 8). Von Osten werden über die Poststraße die Tiefgarage der Postunfallkasse sowie die private und dem entsprechenden Bauvorhaben zugeordnete geplante Tiefgarage unter dem Baufeld anfahrbar sein. Die Anzahl der geplanten Parkplätze am Europaplatz zwischen Einmündung Karlstraße und ZOB ist abhängig da-

von, ob in diesem Bereich Haltestellen für Touristikbusse eingerichtet werden sollen (bei den Alternativen 1 und 2: siehe Planvarianten rechts unten in den Anlagen 1 und 2).

Bei Alternative 1 könnte der derzeitige DB-Parkplatz in der südlichen Europastraße weiter genutzt werden. Bei Alternative 2 reduziert sich die Anzahl der dortigen Stellplätze, da ein Teil der Fläche für die Regionalbusse benötigt wird.

Der DB-Parkplatz mit Kiss + Ride an der Hegelstraße südlich der Gleise ist im Eigentum der DB AG und soll nach Kenntnis der Verwaltung weiterhin erhalten bleiben.

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Für das weitere Verfahren ist folgender grober Zeitplan angedacht:

17. Juni 2015	Öffentlichkeitsveranstaltung zur Neugestaltung Europaplatz
Juli 2015	Entscheidung zur Grundstruktur des ZOB
bis Frühjahr/Sommer 2016	Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs auf Grundlage der ausgewählten Variante
bis Winter 2016	Bebauungsplanverfahren / Ausführungsplanung ZOB / öffentlicher Raum
2017	
2017/2018	Baubeginn ZOB
2019	Baubeginn Baufeld
2021	Fertigstellung Neuordnung Europaplatz

In allen Planungsphasen soll die Öffentlichkeitsbeteiligung weiterhin in den Runden Tischen „Europaplatz ZOB“ und „Europaplatz Baugrundstück“ erfolgen. Zusätzlich sollen öffentliche Informationsveranstaltungen durchgeführt werden. Die Verwaltung plant, am 17.06.2015 eine große öffentliche Veranstaltung durchzuführen, um das Projekt vor der abschließenden Variantendiskussion im Gemeinderat vorzustellen und zu diskutieren. Auch der im weiteren Verlauf geplante Wettbewerb soll unter Beteiligung der beiden Runden Tische stattfinden. Dieser Wettbewerb hat das Ziel, aus der beschlossenen Grundstruktur ein verkehrlich und freiraumplanerisch optimiertes Gesamtkonzept zu entwickeln und die direkte Umsetzung vorzubereiten; der Städtebau für das Baufeld spielt in diesem Wettbewerb eine eher untergeordnete Rolle, da sich auf der vorliegenden Konzeption gut aufbauen lässt und viele Festlegungen erst möglich sein werden, wenn der konkrete Nutzungsmix für das Baufeld feststeht.

Angesichts der großen Bedeutung des Projekts hat sich die Verwaltung entschieden, noch nicht mit einer abschließend favorisierten Variante in die Beratungen zu gehen, sondern zunächst die Impulse aus Gemeinderat, Öffentlichkeit und Runden Tischen in die Debatte einfließen zu lassen. Daher wird hier nur eine vorläufige inhaltliche Einschätzung getroffen, die die Abwägung innerhalb der Verwaltung widerspiegelt:

Die grundsätzliche Qualität einer Umgestaltung des Europaplatzes besteht nicht alleine darin, den ZOB zu optimieren und besser an den Bahnhof anzubinden. Vielmehr besteht hier gleichzeitig die Chance, einen der zentralsten Orte Tübingens grundlegend zu verändern und

damit die sehr unbefriedigende städtebauliche Situation zu verändern. Dies kann nur gelingen, wenn dieser Ort nicht alleine verkehrlich-funktional geplant wird, sondern auch als städtebaulicher Raum gedacht wird, an dem sich der Park, die städtische Bebauung und die Verkehrsinfrastruktur möglichst nahtlos und gleichberechtigt verbinden. Im besten Fall entsteht hier nicht ein Busbahnhof, sondern ein zentraler und belebter städtischer Raum, der auch vom Busverkehr benutzt wird und den ÖPNV-Kunden attraktive Umsteigebeziehungen anbietet.

Unter dieser Prämisse sind die Varianten 3a und 3b aus Sicht der Verwaltung nicht zielführend. Sie erfüllen zwar viele verkehrliche Ziele, indem sie möglichst große Flächen auch für Fern- und Touristikbusse zur Verfügung stellen. Damit entsteht aber wieder eine ähnlich große Verkehrsfläche wie derzeit. Die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger bleibt aber ähnlich unbefriedigend wie heute und auch die städtebauliche Veränderung wird dem vorhandenen Potential nicht gerecht. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass sowohl die Fernbussteige als auch die Flächen für Touristikbusse nur sehr unregelmäßig belegt sein und nicht gleichmäßig über den Tag verteilt genutzt werden.

Die Varianten 1 und 2 sind aus Sicht der Verwaltung beide realisierbar, bringen erhebliche Verbesserungen und nutzen die vorhandene Chance. Ihre Vor- und Nachteile haben sie jedoch in unterschiedlichen Bereichen: vereinfacht formuliert steht bei der Variante 1 mehr die verkehrliche Lösung im Fokus, während Variante 2 den höheren städtebaulichen Mehrwert bietet.

Bei der Variante 1 werden z.B. auch die Regionalbusse vor dem Bahnhofsgebäude angesiedelt, während sie bei Variante 2 seitlich untergebracht werden müssen, wodurch sich die Wegebeziehungen zu den Regionalbussen leicht verlängern. Bei der Variante 1 fahren viele Busse von der zentralen Insel ab, wodurch die Umsteigebeziehungen Bus-Bus etwas stärker sind. Gleichzeitig ist bei Variante 2 die Umsteigebeziehung Bahn-Bus vor allem in den passagierstarken Morgenstunden deutlich besser: direkt vor dem Haupteingang Bahnhof sind drei Bussteige angeordnet, so dass keinerlei Verkehrsflächen mehr gequert werden müssen. Beide Varianten wurden – wie auch die Varianten 3a und 3b – vom Stadtverkehr intensiv auf den Betriebsablauf analysiert und werden als weitestgehend gleichwertig eingeschätzt. Aus Sicht des Regionalverkehrs wird die Variante 1 bevorzugt.

Städtebaulich ist der Stadtraum bei Variante 2 kompakter und gefasster, da den Bahnhof, das Baufeld und den Park nur noch eine breite Straße trennt, nicht aber eine Verkehrsanlage. Auch das Baufeld ist um ca. 1.000 qm größer, was den Spielraum für den gewünschten Nutzungsmix und die Durchwegungen erhöht. Der räumliche Bezug zwischen Bahnhof und Anlagenpark/Baufeld ist bei Variante 2 stärker, da nur eine statt zwei Verkehrsflächen überquert werden müssen. Dafür rücken hier die Überliegerplätze teilweise in die westliche Europastraße und damit an den Rand des Anlagenparks.

Wirtschaftlich sind die Varianten 1 und 2 vermutlich etwa als gleichwertig zu betrachten, ggf. mit leichten Vorteilen für die Variante 2. Bei Variante 1 ist der bauliche Eingriff etwas geringer, da der ZOB kompakter ist. Dafür ist hier das Baufeld kleiner, was auch die Erlöse verringern wird.

In der Gesamtschau sieht die Verwaltung leichte Vorteile bei der Variante 2, hält aber auch die Variante 1 – die eher dem damaligen Wettbewerbsergebnis entspricht – in einigen Aspekten für überlegen und sehr gut umsetzbar. Die endgültige Entscheidung wird sich an der Frage orientieren, wieviel Gewicht den städtebaulichen Vorteilen der Variante 2 beigemessen

wird und wie die Vorteile der etwas klassischeren ZOB-Organisation der Variante 1 zu bewerten sind.

#### 4. Lösungsvarianten

Sowohl zum weiteren Verfahren als auch inhaltlich bestehen eine große Vielzahl an Lösungsvarianten. Die Verwaltung hält jedoch das Ziel einer Entscheidung über das Grundkonzept vor der Sommerpause 2015 für erstrebenswert, da auch die weitere Planung und Umsetzung noch viel Zeit und Aufwand erfordert.

#### 5. Finanzielle Auswirkungen

Die Darstellung im Haushalt geht bislang von der alten, nicht konkret kalkulierten Annahme aus, dass ca. 5 Mio. Ausgaben für den ZOB ca. 5 Mio. Einnahmen aus dem Baufeld gegenüberstehen. Beide Zahlen sind aber inzwischen sicher deutlich zu niedrig angesetzt, insbesondere bei den Varianten 3a und 3b verschiebt sich das Verhältnis sehr zu Lasten der Ausgaben.

#### 6. Anlagen

Anlage 1: Plan Alternative 1

Anlage 2: Plan Alternative 2

Anlage 3: Plan Alternative 3a

Anlage 4: Plan Alternative 3b

Anlage 5: Übersicht Alternative 1

Anlage 6: Übersicht Alternative 2

Anlage 7: Übersicht Alternative 3a

Anlage 8: Übersicht Alternative 3b

Anlage 9: Standortalternativen Touristikbusse

Anlage 10: Standortalternativen Fernbusse

Anlage 11: Unterbrechung des MIV vor dem Hauptbahnhof