

Universitätsstadt Tübingen
Fachabteilung Stadtplanung
Rienhardt, Marietta Telefon: 07071-204-2764
Meyer, Karin Telefon: 07071-204-2276
Gesch. Z.: 71/

Vorlage 158a/2015
Datum 02.07.2015

Beschlussvorlage

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

Betreff: **Südliches Stadtzentrum/Europaplatz:
Planungsalternativen für den Zentralen
Omnibusbahnhof**
Bezug: Vorlagen 158/2015, 703/2011, 703a/2011, 466/2012

Anlagen: 1 Anlage 1 zu V158a/2015 Vergleichende Darstellung der Diskussionsbeiträge
Ergänzender Foliensatz Präsentation (im 11er-Verteiler)

Beschlussantrag:

1. Das Ergebnis des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs über die Anlage des Zentralen Omnibusbahnhof in Ost-West-Richtung parallel zum Hauptbahnhof wird bestätigt.
2. Der weiteren Planung wird die Planungsalternative 2 zu Grunde gelegt, da sie verkehrlich leistungsfähig ist, einen schnellen Umstieg Bahn – Bus ermöglicht und städtebauliche Vorteile hat.
3. Für die Entwicklung werden folgende Ziele definiert und dem weiteren Planungsprozess mit Bürgerschaft, Gemeinderat und Fachberatern zugrundegelegt:
 - a. Bei einer Entscheidung für die Alternative 2 sollen ein oder zwei Regionalbussteige im Kernbereich des ZOB untergebracht werden, um die starken Regionalbuslinien Richtung Flughafen / Härten in möglichst kurzer Wegedistanz vom HBF unterzubringen.
 - b. Die hierdurch freiwerdenden Bussteige westlich des HBF sollen vorrangig für den Fernbus freigehalten werden.
 - c. Gemeinsam mit dem BVV soll ein Konzept geeigneter Haltestellen für Touristikbusse ent-

- stehen, die nicht unmittelbar in den Busbahnhof integriert sind. Hierfür sollen die Standorte Wöhrdstraße, Hegelstraße und Europastraße bevorzugt reserviert werden. Im Bereich Hegelstraße soll die Kombination mit weiteren Fernbushaltestellen vorgesehen werden.
- d. Im Rahmen der weiteren Planung sollen Alternativen zu Überdachungsmöglichkeiten am ZOB und vor dem Bahnhofsgebäude dargestellt werden.
 - e. Auf die möglichen Flächen nördlich und südlich des Hauptbahnhofs sollen ca. 1.000 bis 1.200 Fahrradstellplätze sinnvoll verteilt werden. Dabei soll auch geprüft werden, wie eine Fahrradtiefgarage unter dem Bahnhofsvorplatz realisiert werden könnte und welche oberirdischen Möglichkeiten für Dauerabstellplätze mit welchem Aufwand realisiert werden können. Die Verwaltung wird auch beauftragt, mit der Deutschen Bahn Gespräche aufzunehmen, um Möglichkeiten für zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten auf Bahngelände aufzuzeigen.
 - f. Um die geplante Tiefgarage unter dem Baufeld möglicherweise auch von Westen anfahren zu können, soll eine unterirdische Zufahrt zur Tiefgarage (ca. 100 – 150 m lang) nördlich des Busbahnhofs planerisch geprüft und überschlägig berechnet werden. Vor einer abschließenden Bauentscheidung für den Busbahnhof wird dieses dem Gemeinderat als zusätzliche Option für die Erschließung vorgelegt.
4. Die Durchfahrt vor dem Hauptbahnhof wird für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen. Für Taxis, Busse und Fahrräder bleibt die Durchfahrt geöffnet.
 5. Auf eine PKW-Tiefgarage unter dem ZOB wird verzichtet. Stattdessen soll bei der Vermarktung des Baufelds sichergestellt werden, dass außer den ca. 100 notwendigen Stellplätzen ca. 100 bis 150 zusätzliche Parkplätze in einer Tiefgarage zu realisieren sind.

Ziel:

Mit der Neuordnung des Europaplatzes sollen funktionale Verbesserungen sowie gestalterische Aufwertungen des öffentlichen Raumes und der Verkehrsanlagen erreicht werden. Es soll ein neues Stadtquartier entstehen, das das südliche Stadtzentrum räumlich und in seinen Nutzungen ergänzt und somit zur Steigerung der Attraktivität der Tübinger Innenstadt beiträgt.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die derzeitige Situation am Europaplatz weist städtebauliche, funktionale und gestalterische Mängel auf. Nach Durchführung des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs im Jahr 1998 und Wiederaufnahme der Planung im Jahr 2011 liegen nun Planungsalternativen zur Entscheidung vor, die mit der Öffentlichkeit in sogenannten Runden Tischen und zuletzt in der Informationsveranstaltung am 17.06.2015 diskutiert wurden. Der Planungs- und Beteiligungsprozess hat nun ein Stadium erreicht, der eine Entscheidung für eine der Planungsalternativen ermöglicht. Damit könnte im nächsten Schritt die Planung für den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und den Bahnhofsvorplatz weiter geführt werden.

Die Verwaltung hat sich bewusst entschieden, mit dieser Vorlage eine Reihe differenzierter Beschlussanträge vorzulegen. Damit soll dem Gemeinderat in der komplexen Materie ein detailliertes Abstimmungsverhalten ermöglicht werden, das die politischen Mehrheiten präzise

wiedergibt. Einige der Beschlussanträge führen zu eindeutigen Entscheidungen, die jetzt erforderlich sind, um das Projekt sinnvoll weiterzuführen. Andere Beschlussanträge formulieren politische Ziele, die jetzt schon definiert werden können, für deren abschließende Entscheidung aber noch Planungen, Kalkulationen und weitere Vorarbeiten notwendig sind.

Um dieses differenzierte Abstimmungsbild herstellen zu können, ist es erforderlich, möglichst präzise Beschlüsse so früh wie möglich zu erhalten, um sie dann in die Abstimmung integrieren zu können.

Von zwei Fraktionen wurde in den Vorberatungen eine filmische Darstellung der heutigen Situation am Busbahnhof gewünscht, aus der die Bewegungsmuster und Menge der Fußgänger hervorgehen. Dieser Film in Sequenzen in der Sitzung am 08.07.2015 gezeigt.

2. Sachstand

Mit der Vorlage 158/2015 wurde der Bericht über den Planungsstand eingebracht und die vorliegenden vier Planungsalternativen 1, 2, 3a und 3b diskutiert. Die Anordnung des ZOB in Ost-West-Richtung vor dem Hauptbahnhof wurde wegen vieler Vorzüge positiv gesehen. Bezüglich der einzelnen Funktionalitäten war das Meinungsbild differenziert.

2.1 Touristikbusse und Fernbusse

In der Diskussion wurde deutlich, dass die Themenfelder „Touristikbusse“ und „Fernbusse“ für Tübingen Bedeutung haben, gleichwohl eine Reduzierung der geplanten Baufläche um die Hälfte oder mehr nicht gewünscht ist. Die Planungsalternativen 3a und 3b können die städtebaulichen Anforderungen nur äußerst ungenügend erfüllen. Die großen Verkehrsanlagen beanspruchen viel Fläche, so dass keine signifikante stadträumliche Verbesserung zu erwarten ist und die beabsichtigte Ansiedlung von Handelsflächen nur sehr eingeschränkt umsetzbar ist. Es erscheint also nicht zweckmäßig, die Alternativen 3a und 3b weiter zu verfolgen.

Haltstellen für Touristikbusse müssen aus Sicht der Verwaltung nicht zwingend im ZOB untergebracht werden. Die längeren Standzeiten zum Ein- und Aussteigen, die Wege zur Innen-/Altstadt und die Wiederauffindbarkeit für die Fahrgäste sind die maßgeblichen Kriterien. Die Verwaltung hatte bereits Standortvorschläge für Touristikbus-Haltstellen außerhalb des ZOB vorgelegt. Die Standortsuche und die Planungen sollen nun parallel zur ZOB-Planung weitergeführt werden. Die Verwaltung wird hierzu mit dem BVV ein Konzept erarbeiten, das mehrere Standorte einbezieht und ggf. auch einen Teil des Bedarfs an Fernbus-haltstellen integriert (siehe Beschlussanträge 3b und 3c).

Der Verknüpfung von Fernbuslinien mit Stadt- und Regionalbuslinien und der Bahn könnte zukünftig mehr Gewicht zukommen. Von den bislang erarbeiteten Vorschlägen für die Fernbushaltstellen erschienen die entlang der Hegelstraße auf Höhe des Finanzamts am sinnvollsten. Ein weiterer Vorschlag ist, Fernbushaltstellen in der Europastraße oder auf dem derzeitigen DB-Parkplatz an der Europastraße (bei Alternative 1) oder in Kombination mit den Regionalbushaltstellen (bei Alternative 2) unterzubringen.

Alle Genehmigungen für Fernbushalte in Tübingen werden derzeit auf lediglich einen einzigen Bussteig ausgestellt. Das ist möglich, da die Zeitfenster der Ankünfte und Abfahrten ausreichend versetzt sind. In nur wenigen Fällen – Fernbusse sind gelegentlich verspätungsanfällig – wird ein zweiter Bussteig benötigt. Es wird davon ausgegangen, dass auch bei ei-

ner deutlichen Angebotssteigerung an Fernbuslinien und –halten zukünftig maximal nur zwei Bussteige benötigt werden. Vergleiche mit anderen Kommunen zeigen dies. Die Entscheidung, wo die benötigten zwei Fernbushaltestellen angeordnet werden, kann im weiteren Verlauf der Planungen entschieden werden. Hier sieht die Verwaltung bei beiden Alternativen ausreichende Potentiale. Bei Alternative 1 sind diese sowohl im Bereich Hegelstraße als auch westlich des Bahnhofs vorhanden. Bei Alternative 2 gilt dies in gleicher Weise, wenn – wie unter 2.2 dargestellt – zwei Regionalbusrichtungen in den zentralen ZOB verlagert werden (siehe Beschlussantrag 3a).

2.2 Stadtbus- und Regionalbussteige

Bei Alternative 1 sind alle Stadtbus- und Regionalbussteige vor dem Hauptbahnhof angeordnet. Die wesentlichen SVT-Abfahrten und -Ankünfte finden auf der innen liegenden Haltestelleninsel statt. Die Regionalbusse stehen vor dem Bahnhof.

Bei Alternative 2 gliedert sich der ZOB in einen Hauptbereich vor dem Bahnhof und einen kleineren Bereich westlich des Bahnhofs. Bislang war angedacht, die Regionalbuslinien im westlichen Teil anzuordnen. Da für Tübingen Regionallinien aus zwei Richtungen besonders wichtig sind – Kusterdingen/Härten und Dettenhausen/Flughafen – erscheint es sinnvoll, zwei Bussteige im Hauptteil des ZOB für diese Regionallinien bereitzustellen. Dies ist möglich durch Umorganisationen und Umwandlung eines Bereitstellungsplatzes in einen Regelbussteig. Der Vorteil ist, dass Fahrgäste stark frequentierter Regionalbuslinien auf kürzeren Wegen zum Stadtbus umsteigen können. Sämtliche Bussteige sind für CapaCity-Busse ausgelegt. Im Einsatz sind diese Busse nur auf einigen Linien. Aus der Verkürzung einiger Haltestellen für Standardlinienbusse würde sich möglicherweise ein Potenzial für weitere Haltestellen im Hauptbereich ergeben.

2.3 Bahnhofsvorplatz und motorisierter Individualverkehr (MIV) am Hauptbahnhof

Alle vorliegenden Planungsalternativen gehen von der Unterbrechung der MIV-Durchfahrt vor dem Hauptbahnhof aus (siehe Beschlussantrag 4). Damit ist es möglich, einen attraktiven Bahnhofsvorplatz zu gewinnen, der nicht nur eine großzügige Willkommensgeste für ankommende Bahnreisende darstellt, sondern auch sichere Bewegungsflächen für umsteigende Fahrgäste und ausreichend Aufenthaltsflächen für Passanten bietet.

MIV vor dem Bahnhof würde - zumindest in den Zeiten, in denen der Ein-, Aus- und Umstieg von Bahn- und Busfahrgästen stattfindet – für Fußgänger und Radfahrer zu Komfortverlusten führen und könnte für besonders schutzbedürftige Personen sogar Sicherheitsprobleme bedeuten.

Bei Verzicht auf separate MIV-Fahrspuren und damit ohne zusätzlichen Flächenverbrauch kann die Führung des MIV nur auf den Busfahrspuren vor dem Hauptbahnhof erfolgen. Im ZOB fahren heute fahrplanmäßig in der Zeit von 6:00 bis 20:00 Uhr stündlich ca. 100 Busse ab, davon ca. 75 Abfahrten vom Stadtverkehr. In der Morgenspitzenstunde erhöht sich die Zahl der Abfahrten insgesamt auf ca. 130. Zu den genannten Abfahrten müssen die Busankünfte hinzugerechnet werden. Die Führung des MIV im ZOB würde zu erheblichen Nachteilen im Busbetrieb führen und eine Verschlechterung gegenüber dem heutigen ZOB bedeuten. Die Unterbrechung der Durchfahrt für den MIV vor dem Bahnhof ist deshalb aus den o.g. Gründen sinnvoll. Eine spezielle Durchfahrtserlaubnis nur für bestimmte Personengruppen, z.B. Anwohner aus dem Bereich Rappenberghalde, ist verkehrsrechtlich nicht möglich.

Betroffen von der Unterbrechung der MIV-Durchfahrt wäre insbesondere der Ziel- und Quellverkehr zwischen dem Bereich Rappenberghalde/Neckarhalde und dem Zinser-Dreieck. Von den knapp 2.000 gemeldeten Personen wird diese Fahrbeziehung nur von wenigen genutzt, die zukünftig messbare Umwege in Kauf nehmen müssten. Für den Quellverkehr aus Richtung Westen aus Ammertal und Neckartal bedeutet die Unterbrechung der Durchfahrt vor dem Bahnhof vor allem eine Umorientierung auf andere Straßen. Dies ist insbesondere für den heutigen Durchgangsverkehr unschädlich, der nicht das südliche Stadtzentrum zum Ziel hat. Bei den Erhebungen am Europaplatz zeigte sich, dass nur ein Viertel des einfahrenden Verkehrs die südliche Innenstadt zum Ziel hatte. Die B28/Hegelstraße stellt eine leistungsfähige Alternativroute dar.

Auch bei Unterbrechung der MIV-Durchfahrt vor dem Hauptbahnhof ist dieser weiterhin gut anfahrbar. Auf der Südseite ist der DB-Parkplatz mit Zugang zur Gleisunterführung aus allen Richtungen anfahrbar. Auf der Nordseite kann von Westen bis direkt vor die Eingangshalle gefahren werden. Dort sind auch einige Kurzzeitparkplätze vorhanden, die zeitlich eng limitiert werden, um einen hohen Umschlag zu garantieren. Weitere Parkplätze sind auf dem derzeitigen DB-Gelände entlang der Europastraße möglich. Von Osten kommend sind die Parkplätze östlich des ZOB oder die Tiefgarage unter dem Baufeld erreichbar. Diese Tiefgarage, die auch öffentliche Parkplätze bereitstellen soll, könnte mit der Tiefgarage der Unfallkasse Post Telekom (UKPT) unterirdisch verbunden werden.

Auf eine Tiefgarage unter dem ZOB sollte aus Kostengründen und bauphysikalischen Aspekten verzichtet werden (siehe Beschlussantrag 5). Bei einer Tiefgarage unter einem Gebäude verteilen sich die Kosten für den Aushub, die Fundamentierung usw. auf das Garagengeschoss und die weiteren Geschosse, was bei einer Tiefgarage unter dem ZOB nicht möglich ist. Hier kommen zudem Kosten für die verstärkte befahrbare Decke hinzu. Diese Herstellungskosten sind nicht rentierbar. Ebenso problematisch ist aus Sicht der Verwaltung die bauphysikalische Herausforderung. Bereits der Bau des neuen Busbahnhofs wird für den Busverkehr, die Fahrgäste und das südliche Stadtzentrum mit erheblichen Problemen und Einschränkungen verbunden sein. Durch eine große Tiefgarage für Kraftfahrzeuge mit 250 bis 300 Plätzen würde diese Bauzeit erheblich verlängert und die Komplexität erhöht.

Die Verwaltung sieht jedoch durchaus einen zusätzlichen Bedarf an Kfz-Stellplätzen im südlichen Stadtzentrum, der nicht ebenerdig oder in der Peripherie gedeckt werden kann. Daher schlägt sie vor, in die nachfolgende Entwicklung des Baufeldes eine zweigeschossige Tiefgarage zu integrieren, die neben den für das Gebäude erforderlichen Stellplätzen noch Kurzzeitstellplätze für den Handel und die Dienstleister im südlichen Stadtzentrum vorsieht. Diese Tiefgarage kann über die sogenannte „Bügelstraße“ angefahren werden. Es wäre jedoch verkehrlich vorteilhaft, sie baulich mit der Tiefgarage unter der Unfallkasse Post Telekom (UKPT) zu verbinden und so die Einfahrt an der Hauptpost zu nutzen. Die Verwaltung wird die Gespräche mit der UKPT nach der Entscheidung über die Grundsatzvariante wieder aufnehmen. In der öffentlichen Informationsveranstaltung wurde u.a. die Anfahrbarkeit des Quartiers für Kundinnen und Kunden, Patientinnen und Patienten sowie Besucherinnen und Besucher von Westen thematisiert. Eine direkte Anfahrbarkeit von Westen wäre in beiden Alternativen nur durch eine unterirdische Zufahrt zu der Baufeld-Tiefgarage mit Verbindung zur Unfallkasse-Post-Telekom-Tiefgarage möglich, was sowohl verkehrlich als auch baulich höchst anspruchsvoll ist. Nachdem diese Thematik eine Bedeutung für das gesamte südliche Stadtzentrum hat, schlägt die Verwaltung vor, diesen Ansatz zu prüfen (Beschlussantrag 3f).

2.4 Der Zentrale Omnibusbahnhof

Die Entscheidung, welche ZOB-Alternative Grundlage für die weitere Planung sein soll, wird zwischen den Alternativen 1 und 2 getroffen werden müssen. Die Alternativen 3a und 3b haben gravierende städtebauliche und wirtschaftliche Nachteile, die Verkehrsanlagen für Fernbusse benötigen immens viel Fläche und für Touristikbusse gibt es mindestens gleichwertige Lösungen. Die wesentlich verkleinerten Baufelder würden zudem einen deutlich geringeren Erlös bringen und für die gewünschten Nutzungen den Spielraum verringern. Aus diesen Gründen wurden die Alternativen 3a und 3b weder in den Diskussionen in den politischen Gremien noch in der Informationsveranstaltung favorisiert.

In den Diskussionen wurden für die Alternativen 1 und 2 vielfältige Aspekte genannt. In der Anlage sind die wichtigsten Aspekte bzw. Unterschiede nach Themenfelder geordnet tabellarisch zusammengestellt. In der Zusammenfassung unterscheiden sich die Alternativen wie folgt:

Alternative 1

- In Alternative 1 liegt der ZOB komplett vor dem Hauptbahnhof. Die wesentlichen Abfahrts- und Ankunftshaltestellen liegen auf der innen liegenden Haltestelleninsel. Dort ist eine gute Übersichtlichkeit gegeben. Für die Gesamtanlage ist auf Grund der hohen Zahl an Haltestellen ergänzend ein Informations- und Orientierungssystem wichtig.
- Städtebaulich ist der Raum weiter. Mit Haltepositionen auf der Mittelinsel und an der dem Bahnhof zugewandten Außenkante gegenüber der Mittelinsel ist die Verkehrsanlage zwar kompakt aber breiter als Alternative 2. Sie tritt durch diese Anordnung klar als Verkehrsbauwerk in Erscheinung.
- Die Wegelängen von einem Ende zum anderen (Umstieg Bus/Bus) sind etwas kürzer, da alle Bussteige vor dem Hauptbahnhof angeordnet sind.
- Vor dem Empfangsgebäude liegt ein Platz. Beim Fußweg vom Bahnhof zum Park müssen zwei Busfahrbahnen gequert werden, davon eine Fahrbahn mit Zweirichtungsverkehr. Die Entfernung zwischen Bahnhof und den Haltestellen auf der Mittelinsel ist größer als in Alternative 2.
- Auf dem DB-Parkplatz westlich des Bahnhofs können Parkplätze und/oder Fernbusse angeordnet werden.
- Das Baufeld ist etwas kleiner, aber gut bebaubar.

Alternative 2

- Der städtebauliche Raum ist im Bereich der Neubebauung kompakter. Busbahnhof, Baufeld, Allee und Park werden als Gesamtraum und nicht als Sequenz unterschiedlicher Teilräume wahrgenommen.
- die Verkehrsanlage ist länger und schmaler als Alternative 1, sie tritt dadurch eher als Straße mit Bushaltestellen in Erscheinung. Auch hier ist auf Grund der großen Zahl an Haltestellen ein ergänzendes Informations- und Orientierungssystem wichtig.
- Der Umstieg Bahn/Bus ist für den überwiegenden Teil der Fahrgäste komfortabler, da zu den stark frequentierten Buslinien keine Querung der Busspuren erforderlich ist und die Entfernung zwischen Bahnhof und diesen Haltestellen kürzer ist als in Alternative 1.
- Die Fußgängerquerungen sind klar definiert. Beim Weg vom Bahnhof zum Park muss nur eine Busfahrbahn (Zweirichtungsverkehr) gequert werden, was für den Busbetrieb vorteilhaft ist.

- Die Gesamtlänge des ZOB ist größer, zwei Bussteige für Regionalbusse könnten jedoch durch Umorganisationen in den Hauptteil ZOB integriert werden. Eventuell könnten damit zwei Fernbushaltesteige westlich des Bahnhofs untergebracht werden.
- Parkplätze können westlich der Regionalbussteige angeordnet werden.
- Durch die Kombination von Wartebereichen und Gehwegen entsteht ein attraktiver multifunktionaler öffentlicher Raum.
- Die Verkehrsbeziehungen am östlichen Ende des ZOB (Kreisel) sind klarer.
- Das größere Baufeld erlaubt auch mehr städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten.

Die Lösungsmöglichkeiten für die Fahrradabstellanlagen sind bei beiden Alternativen vergleichbar, ebenso die Vorteile einer Unterbrechung der MIV-Durchfahrt vor dem Hauptbahnhof.

Die Frage, ob eine großflächige Überdachung des ZOB wirklich erforderlich ist und den gewünschten Zweck erfüllt, wurde intensiv diskutiert. Ziel der weiteren Planungen ist es, unabhängig von der gewählten ZOB-Alternative komfortable, wettergeschützte Wartemöglichkeiten für Fahrgäste zu entwickeln, die auch den noch festzulegenden Kostenrahmen erfüllen (siehe Beschlussantrag 3d).

Die Trasse der Regionalstadtbahn ist bei beiden Planungsalternativen berücksichtigt.

2.5 Fahrradabstellanlagen

An Spitzentagen werden derzeit ca. 1.000 Fahrräder rund um den Hauptbahnhof abgestellt. Für die Planung wird eine Zunahme auf 1.200 Fahrräder angenommen. Insbesondere wenn das Angebot für das Abstellen und Sichern von Fahrrädern differenzierter wird, könnte sich die Nachfrage erhöhen. Für die Planung wird angenommen, dass ca. 20% Dauerparker sein werden, die ihr Fahrrad gegen Gebühr sicher abstellen wollen. 60% – 70% werden wahrscheinlich Tagesparker und die restlichen 10%- 20% werden Kurzzeitparker sein. Diese beiden Gruppen sind in der Regel nicht bereit, für das Abstellen der Fahrräder Gebühren zu bezahlen.

Der Bedarf an ca. 1.200 Fahrradstellplätzen wird auf Standorte nördlich und südlich des Bahnhofs verteilt. Es ist geplant, vor der ehemaligen Thiepvalkaserne am südlichen Zugang zur Gleisunterführung bis zu 260 Fahrradabstellplätze anzuordnen.

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden ca. 900 Abstellplätze benötigt. Diese könnten verteilt werden auf wenige kleine oberirdische Abstellanlagen, die insbesondere Kurzzeitparkern dienen. Ein größerer Teil der Fahrradstellplätze könnte in einer unterirdischen Fahrradgarage untergebracht werden, die über eine Rampe erschlossen würde. Alternativ oder ergänzend wäre am Schnittpunkt Park – ZOB – Baufeld auch Raum ein oberirdisches Parkhaus – evtl. als automatisches Fahrradparkhaus für Dauerparker – denkbar.

Das Konzept für die Fahrradabstellanlagen muss parallel zur ZOB-Planung weitergeführt werden, da beispielsweise die Radwegführung, die Lage von Bauwerken und Rampen oder ggf. die natürliche Belichtung von unterirdischen Räumen in die Gesamtplanung integriert werden muss. Diese Frage hat für die Funktionsfähigkeit von ZOB, Bahnhof und südlichem Stadtzentrum sehr große Bedeutung, so dass die Verwaltung hier eine Priorität für zukünftige Entscheidungen zu Flächennutzung und Kosten sieht – eine funktionsfähige Fahrradparkierung wird als deutlich wichtiger eingeschätzt als ein repräsentatives Dach über dem Busbahnhof. In diesem Kontext hält die Verwaltung es auch für erforderlich, mit der Deutschen

Bahn AG die Verfügbarkeit von Bahnflächen für die Parkierung von Fahrrädern zu verhandeln (siehe Beschlussantrag 2e).

2.6 Weiteres Vorgehen

Nach der Entscheidung für eine ZOB-Alternative soll ein Wettbewerb oder eine Mehrfachbeauftragung zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des ZOB durchgeführt werden. Die Aufgabenstellung wird sich an Büros von Freiraumplanung/Verkehrsplanung/Städtebau richten. Dabei sollen neben der Gestaltung der öffentlichen Flächen auch die o.g. offenen Fragen planerisch bearbeitet werden, wie z.B. die Möglichkeiten von Überdachungen am ZOB und Bahnhof oder die Anordnung und Gestaltung von Fahrradabstellanlagen und deren Zufahrten. Fragestellungen zum Baufeld werden eher untergeordnet sein.

Parallel zu diesem konkurrierenden Planungsverfahren soll das Bebauungsplanverfahren aufgenommen werden, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neuordnung des Europaplatzes zu schaffen.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, den Beschlussanträgen zu folgen und damit die Basis für die weiteren Planungen und Verfahrensschritte zu schaffen. Die Begründung für die einzelnen Beschlussanträge wird im Sachstand detailliert dargestellt.

Grundsätzlich sind aus Sicht der Verwaltung sowohl die Variante 1 als auch die Variante 2 für eine Umgestaltung gut geeignet. Beide bieten gegenüber der heutigen Situation und vielen anderen Konzepten deutliche Vorteile.

Aus Sicht der Verwaltung liegt die Variante 2 im direkten Vergleich jedoch vorn (siehe Beschlussantrag 2). Sie ist nicht, wie die Variante 1, eine eher klassische Variante eines Busbahnhofs mit einer Mittelinsel, sondern kombiniert die Wartebereiche der Passagiere mit den vergrößerten Gehwegen vor Baufeld und Bahnhof. Damit entspricht sie eher einem klassischen Straßenraum als einer eher monofunktionalen Verkehrsanlage. Der neue Busbahnhof wäre auch außerhalb der Spitzenzeiten belebt und würde sich stärker in das städtische Gefüge integrieren.

4. Lösungsvarianten

Zu allen Beschlussanträgen existieren Lösungsvarianten, die in den bisherigen Vorlagen und Präsentationen zum Teil detailliert dargestellt wurden. Zu der städtebaulichen Grundstruktur aus dem Wettbewerb von 1998 sieht die Verwaltung aber keine elementare Alternative mehr, die mittelfristig umsetzbar wäre.

Wie dargestellt, wäre auch die Alternative 1 eine gute Planungsgrundlage. Letztlich kommt es auf die Gewichtung der Bewertungskriterien an. Die Entscheidung für Alternative 1 ist auch möglich. Im Ergebnis würden sich ein städtebaulicher Raum und eine Verkehrsanlage mit etwas anderer Ausprägung, aber in durchaus hochwertiger Qualität umsetzen lassen.

Falls Alternative 1 gewählt würde, ergäben sich andere Möglichkeiten, Fern- und Touristikbusse unterzubringen. Dies könnte in separaten Anträgen beschlossen werden. Die Verwaltung empfiehlt jedoch den umfassenden Prüfauftrag für alle Standorte, da beispielsweise die Anordnung von Haltestellen in der Hegelstraße aus verkehrslogistischer Sicht Vorteile bieten können.

Bei der Entscheidung für Alternative 1 könnte bereits heute die Entscheidung für eine Überdachung der zentralen Bussteiginsel getroffen werden. Die Verwaltung empfiehlt jedoch auch hier beim Beschlussantrag zu bleiben und abzuwarten, bis Gestaltungskonzepte vorliegen und die Kosten geklärt sind.

5. Finanzielle Auswirkung

Zwischen beiden Varianten existieren aus Sicht der Verwaltung keine entscheidungsrelevanten finanziellen Unterschiede, zumal für eine genauere Kosteneinschätzung noch eine große Zahl an planerischen und politischen Entscheidungen erforderlich sind.

6. Anlagen

In der Anlage ist eine vergleichende Darstellung der Diskussionsbeiträge zu Alternative 1 und 2 nach Themenfeldern geordnet tabellarisch zusammengestellt.

Ergänzend werden Folien aus der Präsentation in der Informationsveranstaltung am 17.06.2015 im 11er-Verteiler zugestellt.