

Universitätsstadt Tübingen

Südliches Stadtzentrum: Projektgruppe Zinserdreieck

Andreas Vögele, Telefon: 2656, 71/AV

Tobias Ehmann, Telefon: 2366, 91/Ehm

Vorlage 154/2012

Datum 04.04.2012

Beschlussvorlagezur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**Vorberatung im: **Ortsbeirat Stadtmitte**

Betreff: Zinserdreieck: Gestaltungsvarianten

Bezug: 700/2001, 701/2011, 388/2011

Anlagen: Anlage 1: Variante Brücken
Anlage 2: Perspektive Variante Brücken
Anlage 3: Variante Einheitlichkeit
Anlage 4: Perspektive Variante Einheitlichkeit

Beschlussantrag:

Für die weiteren Planungen im Zinserdreieck wird die Gestaltungsvariante 1 "Brücken" zugrunde gelegt.

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

Ziel: Festlegung der grundsätzlichen Art und Weise der Gestaltung im Zinserdreieck als Grundlage für einen qualifizierten Entwurf zur Gestaltung der öffentlichen Räume.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Nach der Auswahl des Planungsbüros Breimann und Bruun im dritten Runden Tisch und der Bestätigung durch den Planungsausschuss am 07.11.2011 war das Ziel des vierten Runden Tisches, die Grundlagen für den durch das Planungsbüro zu erstellenden Vorentwurf zu erarbeiten. Aus der Diskussion ergaben sich für die Gestaltung der Platz- und Straßenräume im Zinserdreieck zwei im Grundsatz verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten.

Da sich die Teilnehmenden nicht eindeutig auf eine Variante festlegen konnten wurde entschieden, die beiden Alternativen im Rahmen jeweils eines skizzenhaften Vorentwurfes vom Planungsbüro Breimann und Bruun näher untersuchen zu lassen, diese im nächsten Runden Tisch vorzustellen und dem Planungsausschuss zur Entscheidung vorzulegen.

2. Sachstand

Bei der Gestaltung des Zinserdreiecks stehen die deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der Rahmenbedingungen für Radfahrende und Fußgänger im Vordergrund. Querungen sollten möglichst an allen Stellen ungeregelt erfolgen können. Die Gestaltung soll eine klar ablesbare Zuordnung von Flächen für die einzelnen Verkehrsteilnehmer vermeiden und sich über Ideen des „shared space“ einer Nutzbarkeit mit gegenseitiger Rücksichtnahme annähern. Die Funktionen des durchfahrenden Verkehrs sollen gestalterisch weitest möglich in den Hintergrund treten.

Trotz des Ziels, definierte Flächenzuordnungen zu vermeiden, sollen Gestaltungselemente verwendet werden, die die Anforderungen von blinden Menschen, Menschen mit Behinderung aber auch das Sicherheitsbedürfnis von Senioren und Kindern berücksichtigen. Die Nutzung der Freiflächen für Außenbewirtschaftung soll angeregt werden.

In der Diskussion im vierten Runden Tisch wurde diese Zielsetzung noch einmal intensiv diskutiert und auf folgende Punkte fokussiert:

- Eine deutliche Verringerung der Dominanz des durchfahrenden Verkehrs.
- Eine weitestmögliche Reduzierung der für den Fahrzeugverkehr reservierten Flächen
- Eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit im Zinserdreieck
- Eine Stärkung der Aufenthaltsqualität beispielsweise durch die Bereitstellung von Flächen für Außenbewirtschaftung, Möblierung, Baumpflanzungen, etc.
- Eine Erleichterung der Abläufe für den Radverkehr.
- Möglichst einfache Querungsbeziehungen über die Straßen ohne fest geregelte Signalisierungen

Zur Umsetzung dieser Ziele ergaben sich für die Gestaltung der öffentlichen Räume aus der Diskussion im vierten Runden Tisch zwei grundsätzlich verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten. Die eine Möglichkeit sieht zur funktionalen Trennung der Seitenbereiche von der Fahrbahn eine klare gestalterische Unterscheidung durch den Einsatz unterschiedlicher Materialfarben oder -helligkeiten vor. Alternativ hierzu besteht die Möglichkeit, entsprechend dem Gestaltungsduktus in der Mülhstraße einen farblich und gestalterisch einheitlichen Straßenraum für Fahrbahn und Seitenräume herzustellen und die funktionale Trennung durch einzelne Elemente wie beispielsweise farblich abgesetzte Bordsteine zu erreichen. Das Planungsbüro Breimann und Bruun hat diese beiden Varianten als skizzenhafte Vorentwürfe ausgearbeitet und dem fünften Runden Tisch am Dienstag den 27.03.12 vorgestellt.

- Variante 1 "Brücken" (Anlage 1 und 2):
Gestaltung von Fahrbahnen und Seitenräumen mit unterschiedlichen Materialien oder Materialien mit unterschiedlicher Farbgebung, zusätzlich werden die Seitenräume durch brückenartige Elemente miteinander verbunden. Diese Elemente gehören jedoch zur Fahrbahn, Kfz-Lenkerinnen und Lenker haben hier Vorrang. Die Fahrbahnen sind durch die unterschiedliche Farbgebung deutlich hervorgehoben und eindeutig als dem motorisierten Fahrverkehr zugeordnete Fahrbahnen zu erkennen. Gleichmaßen werden die Seitenräume eindeutig dem Fußgängerverkehr zugeordnet. Die Brücken sollen die Linearität der Fahrbahn brechen, zu Fahrbahnquerungen an den vorgegebenen Stellen anregen und darüber hinaus den Fahrzeuglenkern das Erfordernis erhöhter Aufmerksamkeit signalisieren.

- Variante 2 "Einheitlichkeit" (Anlage 3 und 4):
Gestaltung von Fahrbahnen und Seitenräumen mit denselben Materialien oder Materialien mit ähnlicher Farbgebung (entsprechend dem Gestaltungskonzept in der Mühlstraße). Fahrbahnen und Seitenräume werden als ein Verkehrsraum wahrgenommen, optisch ergibt sich damit ein großzügiger und einheitlicher Straßenraum. Fahrbahnquerungen sollen möglichst an allen Stellen unregelmäßig erfolgen können und die Funktionen des durchfahrenden Verkehrs gestalterisch in den Hintergrund treten. Durch einen farblich abgesetzten Tiefbordstein sowie ggf. ergänzende Möblierungselemente ist die Fahrbahn dennoch für alle Verkehrsteilnehmer deutlich zu erkennen.

Aufgrund der technischen Erfordernisse stehen für die Gestaltung im Grundsatz drei verschiedene Materialien zur Verfügung. Die Fahrbahnen von Poststraße und Trautweineck, sinnvollerweise auch der Friedrichstraße können aufgrund der Belastungen durch die Fahrzeuge nicht in Pflasterbauweise hergestellt werden. Aus Kostengründen werden daher erhebliche Anteile der Flächen mit Asphalt ausgeführt werden müssen. Darüber hinaus ist es insbesondere in den intensiv von Bussen in Anspruch genommene Flächen sinnvoll, die Fahrbahnen in Ort beton auszuführen, da Asphalt den Belastungen nicht dauerhaft standhält. Zur Aufwertung einzelner geringer belasteter Flächen wie beispielsweise die Gehwegbereiche oder die Karlstraße ist ein Pflaster- oder Plattenbelag aus Beton oder Naturstein möglich. Entsprechend den technischen und wirtschaftlichen Anforderungen ist daher von einer Kombination dieser drei verschiedenen Materialien auszugehen.

Für die möglichen ergänzenden Möblierungselemente im öffentlichen Raum gibt es keine grundsätzlichen technischen Einschränkungen, sie sollen zusammen mit möglichen Baumstandorten im Zuge der Entwurfsplanung durch das Planungsbüro erarbeitet und mit dem Runden Tisch abgestimmt werden.

Aufgeteilt in drei Arbeitsgruppen diskutierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Runden Tisches, anhand der im zweiten Runden Tisch erarbeiteten Ziele, die Vor- und Nachteile der beiden Varianten. Mitglieder der Verwaltung standen für Fachfragen zur Verfügung. Im Anschluss wurden die Ergebnisse, jeweils von einem Vertreter der Arbeitsgruppen präsentiert.

Positiv wurden bei der Variante Brücken nachfolgende Aspekte bewertet:

- Brücken als optische Bremse und aufmerksamkeitssteigerndes Element, dadurch Verlangsamung des MIV-s
- Überquerungshilfe für Fußgängerinnen und Fußgänger
- Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden
- Sensibilisierung der Autofahrerinnen und Autofahrer
- klare Struktur, eindeutige funktionale Zuordnung, dadurch erhöhte Verkehrssicherheit
- anspruchsvollere, größere Gestaltungsmöglichkeiten

- Stärkung des Einzelhandels durch einladendes, pfiffiges Flair
- Alleinstellungsmerkmal für Tübingen

Als Negativ wurden bei der Variante Brücken nachfolgende Punkte genannt:

- die Brücken bedeuten eine Scheinsicherheit
- durch die linearen Strukturen besteht die Gefahr einer Kanalisierung
- erscheint überreglementiert
- durch die Brücken entstehen evtl. höhere Kosten
- optischer Bruch zur Mülhstrasse

Bei der Variante "Einheitlichkeit" wurden nachfolgende Aspekte positiv bewertet:

- begünstigt die „Courage“ des Fußgängerverkehrs
- leichtere bauliche Anpassung an verkehrsrechtliche Änderungen und Einrichtungen
- gestalterische Ähnlichkeit/Verwandtschaft zur Mülhstrasse
- großzügige, elegante Wirkung

Negativ wurde Nachfolgendes genannt:

- Gefahr der Hierarchisierung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer zugunsten des MIV
- Gefahr einer Entwurfsmentalität in Richtung Monotonie
- Fußgängerinnen und Fußgänger könnten sich zu sicher fühlen
- Gefahr wilden Parkens

Als Fazit tendierte in allen drei Gruppen jeweils eine Mehrheit eher zu der Variante 1 "Brücken".

Nach der anschließenden Diskussion im Runden Tisch ergab das Meinungsbild eine Mehrheit für die Weiterverfolgung der Variante "Brücken" (13 Stimmen für die Variante "Brücken", 8 Stimmen für die Variante "Einheitlichkeit" und 5 Enthaltungen).

Aus Sicht der Verwaltung versprechen beide Varianten gut gestaltete öffentliche Räume mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Aufgrund der weitgehend determinierten Materialmöglichkeiten liegen die Unterschiede beider Varianten lediglich in der Farbe der Pflasterflächen der Seitenräume und den zusätzlichen "Brücken" bei der Variante 1 in der Friedrichstrasse, sowie in den Kreuzungen der Wöhrd- und der Poststrasse. Baulich bedeuten diese Brücken keine Flächen auf Gehwegniveau, da dies rechtlich nicht möglich ist. Die Pflasterbrücken sind farblich abgesetzte Teile der Fahrbahn. Zur Erkennbarkeit der rechtlichen Situation müssen Bordsteine auch in diesen Bereichen durchlaufen.

Funktional im Hinblick auf die Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer sowie seh- und mobilitätseingeschränkte Personen sind beide Alternativen ähnlich zu bewerten. Die Unterschiede liegen vielmehr in der gestalterischen Ausprägung des Straßenraumes. Bei der Entscheidung geht es daher um die Frage, welches Bild im Zinserdreieck erreicht und vermittelt werden soll.

Das weitere Vorgehen der Verwaltung sieht wie folgt aus:

Den ersten Bauabschnitt der Maßnahme Zinserdreieck bildet die Umgestaltung der Poststraße. Da alle öffentlichen Räume im Zinserdreieck nach einem einheitlichen Materialkonzept gestaltet werden sollen, müssen die Materialien für die Ausschreibung der Bauarbeiten in der Poststrasse zu einem frühen Zeitpunkt bereits feststehen. Es ist daher vorgesehen, nach der Entscheidung über die grundsätzliche Zielrichtung den Vorentwurf und Entwurf für die Poststrasse zeitnah und gegenüber den anderen Straßenzügen vorgezogen zu erarbeiten und damit das Materialkonzept für das gesamte Zinserdreieck festzulegen.

Im nächsten Schritt sind daher die Erstellung des Vorentwurfes für das gesamte Planungsgebiet außer den Strassen "Europaplatz", "Europastrasse" und der Strasse am östlichen Rand des Europaplatzes sowie die Erarbeitung des Materialkonzepts vorgesehen.

Der Vorentwurf und das Materialkonzept soll im 6. Runden Tisch am 27.06.12 diskutiert und dem Planungsausschuss am 16.07.12 zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Im Anschluss ist die Erarbeitung des Entwurfs vorgesehen, der mit dem Runden Tisch am 28.11.12 und der Sitzung des Planungsausschusses am 10.12.12 abgeschlossen sein soll.

Parallel hierzu wird für den 1. Bauabschnitt in der Poststraße ein Baubeschluss im September 2012 herbeigeführt, um einen Baubeginn im Frühjahr 2013 zu ermöglichen.

Ein Baubeginn bereits in 2012 wäre grundsätzlich möglich. Dies würde allerdings bedeuten, auf die Abstimmung der Planung zur Poststraße mit der gestalterischen Gesamtplanung von Breimann und Bruun für das Zinserdreieck und auch auf die Abstimmung mit dem Runden Tisch zu verzichten. Zudem würde das Weihnachtsgeschäft der Einzelhändler durch die Einrichtung der Baustelle und der hierfür notwendigen Änderung der Verkehrsführung im Zinserdreieck eingeschränkt. Zusätzlich besteht das Risiko, bei für die Bautätigkeit erfahrungsgemäß ungünstigen Witterungsverhältnissen in der Winterzeit trotz bereits eingerichteter Baustelle keine Bauarbeiten durchführen zu können und somit trotz vorgezogenem Baubeginn keine Zeit zu gewinnen.

Es ist vorgesehen, die Herstellung der Poststraße unter Vollsperrung vorzunehmen. Die wesentlichen Vorteile einer Herstellung unter Vollsperrung gegenüber einer Herstellung unter Teilspernung bestehen in einer geringeren Bauzeit und somit geringeren Belastung der Anlieger und Verkehrsteilnehmer, geringeren Baukosten, einer höheren Qualität in der Bauausführung sowie einer höherer Verkehrs- und Arbeitssicherheit.

In der Vorlage zum Baubeschluss der Poststraße soll dann auch der Bauablauf bzw. die interimweise Verkehrsregelung von ÖPNV und MIV während der Bauphasen im Zinserdreieck dargestellt werden.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor der Empfehlung des Runden Tisches Zinserdreieck zu folgen und die Variante "Brücken" den weiteren Planungen im Zinserdreieck zu Grunde zu legen. Da aus Sicht der Verwaltung eine allzu große Differenz in den Materialqualitäten die verkehrliche Bedeutung der Fahrbahn sehr stark betont und gleichzeitig die Seitenbereiche insgesamt schmaler erscheinen lässt, soll bei der Auswahl der Materialien darauf geachtet werden, Materialfarbe und -helligkeit der jeweiligen Flächen gegenüber der Darstellung im beiliegenden Konzept etwas stärker aneinander anzunähern.

4. Lösungsvarianten

Planung des Zinserdreiecks auf der Grundlage der Variante "Einheitlichkeit".

5. Finanzielle Auswirkungen

Die beiden Alternativen beinhalten keine grundsätzlich unterschiedlichen Kostenansätze. Eine detaillierte Kostenermittlung kann nach Ausarbeitung des Entwurfes vorgelegt werden.

6. Anlagen

Anlage 1: Variante Brücken

Anlage 2: Perspektive Variante Brücken

Anlage 3: Variante Einheitlichkeit

Anlage 4: Perspektive Variante Einheitlichkeit



Gestaltungsschema 1
„Brücken“

Anlage 1 zur Vorlage 154/2012



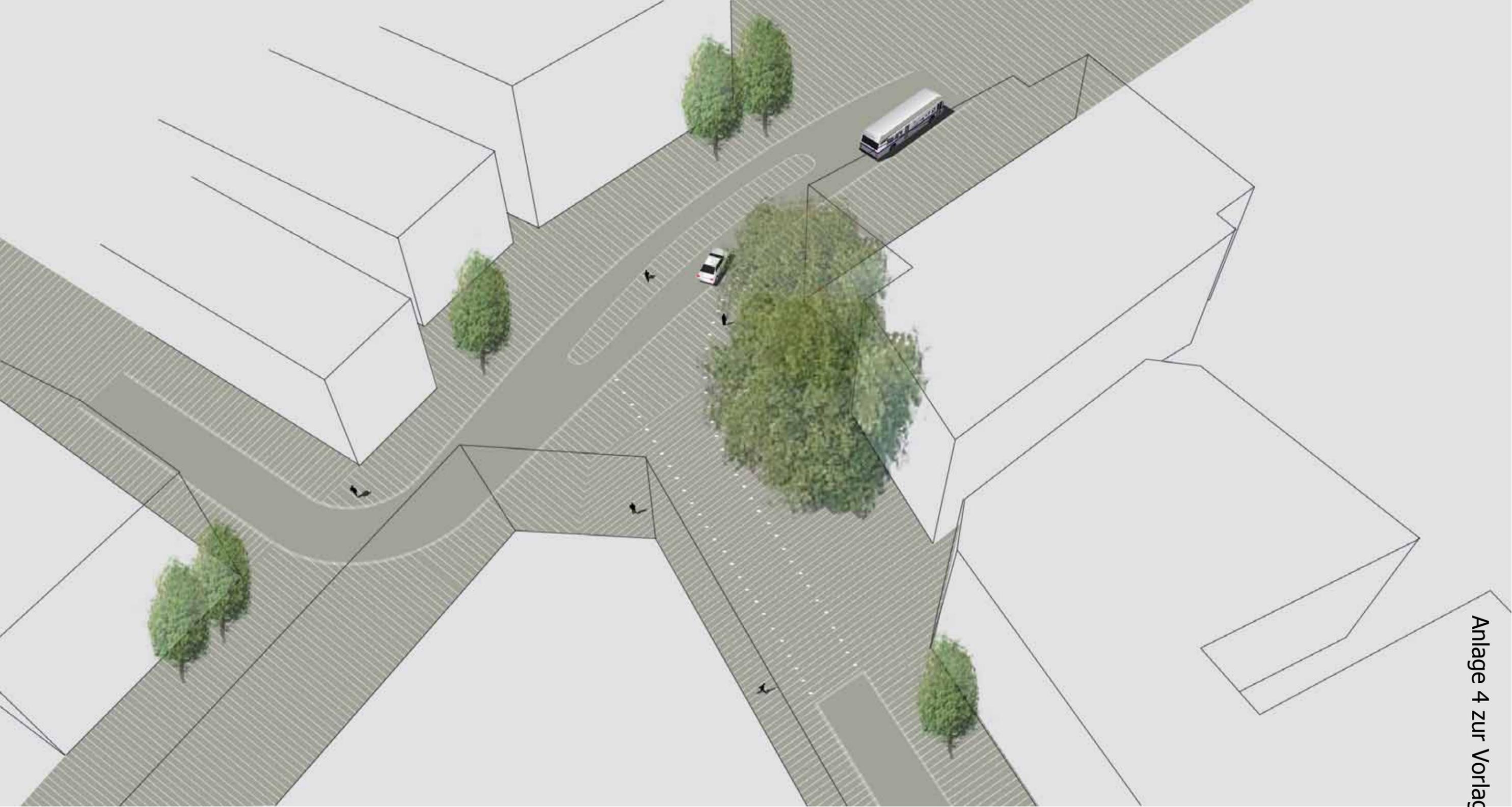
Anlage 2 zur Vorlage 154/2012





Gestaltungsschema 2
„Einheitlichkeit“

Anlage 3 zur Vorlage 154/2012



Anlage 4 zur Vorlage 154/2012

