

**Universitätsstadt Tübingen**

Südliches Stadtzentrum: Teilprojektgruppe Zinserdreieck

Tobias Ehmann, FAB Straßen und Grün, Telefon -23 66

Leslie Sawyerr, Projektleitung Südliches Stadtzentrum, Telefon -2270

Gesch. Z.: 91 bzw. 020

Vorlage 361/2012

Datum 27.09.2012

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

---

**Betreff: Südliches Stadtzentrum/Zinserdreieck  
hier: Baubeschluss Poststraße**

Bezug: Vorlage 154/2012

Vorlage 301/2012

Anlagen: Anlage 1: Lageplan Poststraße, M 1:640  
Anlage 2a: Regelquerschnitt Südliche Poststraße M 1:100  
Anlage 2b: Sonderquerschnitt Nördliche Poststraße M 1:100  
Anlage 3: Umleitung der Verkehre

---

**Beschlussantrag:**

1. Die Poststraße wird als erster Abschnitt zur Umgestaltung und Aufwertung des Zinserdreiecks umgebaut.
2. Der Umbau der Poststraße wird unter Vollsperrung und der dargestellten Umleitung des Verkehrs durchgeführt.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		Jahr: 2012	Folgeb.:
Investitionskosten gesamt:	€	ca. 851.500 €	€
bei HHStelle veranschlagt:		2.6300.9550.000-1034	
Kostenanteile Stadt		ca. 618.000 €	
Kostenanteile Stadtwerke	Wirtschaftsplan SWT	ca. 233.500 €	
Aufwand / Ertrag jährlich	€	ab:	

**Ziel:**

Entwicklung des Südlichen Stadtzentrums durch Änderung der Verkehrsführung und städtebaulicher Aufwertung des Zinserdreiecks:

Mit dem Umbau der Poststraße soll Im Jahr 2013 der erste Bauabschnitt zur Umgestaltung des Zinserdreiecks im Südlichen Stadtzentrum realisiert werden.

## **Begründung:**

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

Die Änderung der Verkehrsführung sowie die Neugestaltung der öffentlichen Räume im Zinserdreieck stellt einen wichtigen Baustein bei der Entwicklung des Südlichen Stadtzentrums dar. Am 23. Juli hat der Gemeinderat beschlossen, den Vorentwurf des beauftragten Planungsbüros Breimann & Bruun aus Hamburg der weiteren Planung zugrunde zu legen. Die Poststraße soll nun als erster Bauabschnitt der Maßnahme Zinserdreieck umgesetzt werden. Die Poststraße ist wesentlicher Bestandteil der Busverkehrsachse zwischen Zentralem Omnibusbahnhof am Europaplatz und Bundesstraße 28/Blaue Brücke in Richtung Süden. Mit ihren täglich weit mehr als 150 Busverkehrsfahrten aus dem Bereich Hauptbahnhof und ZOB heraus ist und bleibt sie eine der Hauptverkehrsadern im neu zu gestaltenden Zinserdreieck. Dessen Verkehrsführung soll in den folgenden Jahren grundlegend geändert werden mit dem Ziel, eine Beschleunigung des Busverkehrs zu erreichen sowie die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume zu erhöhen und damit die Attraktivität im Zinserdreieck insgesamt zu steigern.

Entsprechend ihrer verhältnismäßig hohen Frequentierung durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt der Poststraße eine übergeordnete verkehrliche Bedeutung zu, die sich in den Anforderungen an die bauliche Qualität an eine solche innerstädtische Hauptverkehrsstraße niederschlägt. Sämtliche Verkehre aus und in Richtung Süden sollen künftig über die neu hergestellte Poststraße im Zweirichtungsverkehr abgewickelt werden, so dass sich die Belastung gegenüber heute noch um jene Linienverkehre verstärkt, die bislang über die Friedrich- und Karlstraße dem Busbahnhof zugeführt werden. Die Konzeption des neuen Oberbaus der Poststraße wurde daher entsprechend dem Ausbaustandard nach Bauklasse II RStO (Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen) in so genannter halbstarre Bauweise vorgenommen. Die halbstarre Bauweise weist im Unterschied zu einer konventionellen Asphaltdeckschicht als oberste Schicht eine zementgebundene, die Hohlräume des offenporigen Asphaltes ausfüllende Asphalt-Zement-Matrix mit einer deutlich höheren Standfestigkeit und Lebensdauer auf. Damit kann das Tragverformungsverhalten an der Fahrbahnoberfläche optimiert werden. In Verbindung mit einer ausreichend dimensionierten Asphalttragschicht (s. Anlage 2b) ergeben sich so hochstandfeste Oberbauten für den Straßenverkehr, die insbesondere die hohen Belastungen der in Halte- und Engstellen Spur fahrenden Busse in den Untergrund ableiten müssen.

Im Rahmen der Förderung durch das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) ist der Umbau der Poststraße in Verbindung mit einer Effizienzsteigerung des ÖPNV (Busbeschleunigung) förderfähig.

### **2. Sachstand**

Die Baumaßnahme Poststraße dient einerseits der Umsetzung der Maßnahme Zinserdreieck. Als erster Bauabschnitt stellt die Poststraße den Auftakt zur Änderung der Verkehrsführung und Neugestaltung der Straßenräume im Zinserdreieck dar. Andererseits befindet sich die Poststraße in einem insgesamt schlechten baulichen Zustand und es besteht ein dringender Sanierungsbedarf. So melden die Stadtwerke Tübingen bereits seit etwa 2 bis 3 Jahren ihren Bedarf an einer Erneuerung deren Gas- und Wasserleitungen sowie einzelner Hausanschlussleitungen an. In der Vergangenheit war es bereits zu mehreren Einzelschadensfällen (Wasserrohrbrüche etc.) gekommen, so dass zwischenzeitlich dringender Handlungsbedarf besteht und ein Eingriff in die Straße zeitnah erfolgen sollte.

Der schlechte bauliche Zustand ist u. a. an der vor Ort feststellbaren deutlichen Spurrinnenbildung in der Poststraße erkennbar. Aufgrund der vorhandenen Busfrequentierung oberhalb von 150 Fahrzeugen je Tag ist der neuen Poststraße ein Aufbau nach Bauklasse II der einschlägigen Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) zuzuordnen.

Aufgrund des insbesondere im westlichen Bereich der Poststraße beengten Straßenraums ist die Straßenbaumaßnahme aus bauablauftechnischen Gründen und Qualitätsgesichtspunkten nur in Vollsperrung ökonomisch darzustellen und abzuwickeln. Dabei bleiben aber während der etwa 6-monatigen Gesamtbauzeit die Knoten an der Post-/Karlstraße einerseits und der Post-/Friedrichstraße andererseits weitgehend für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) passierbar, ausgenommen in den Bauphasen, in denen die Stadtwerke mit Leitungsarbeiten in diese Kreuzungsbereiche eingreifen. Die Eingriffe in den Knotenpunkten sind in so genannten verkehrsarme Zeiten vorgesehen, beispielsweise während der Schulferien.

Busse, die bislang über die Poststraße in Richtung Süden ausfahren, werden während der Bauphase vom Europaplatz kommend zunächst über die Karlstraße in Richtung Norden und im Anschluss beim Modehaus Zinser im Gegenverkehr über die Friedrichstraße in Richtung Blaue Brücke/B28 südwärts weitergeführt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird – um einen geordneten Betriebsablauf des ÖPNV auch während der Bauzeit zu gewährleisten – während dessen nur noch eingeschränkt dem Zielgebiet zugeführt bzw. nur noch eingeschränkt von diesem in Richtung Süden abgeführt werden können (s. Anlage 3). Ebenso bleibt es während der Bauzeit dem ÖPNV vorbehalten, von der Friedrichstraße kommend über das Trautweineck in Richtung Europaplatz einzufahren. Der MIV wird daher bereits außerhalb des Zielgebietes über eine entsprechend frühzeitig angekündigte Umleitungsverkehrsführung unter entsprechender Beschilderung über die B 28 westwärts bzw. die B 27 in Tübinger Osten (B 27) in Richtung Norden geführt. Durch die weitgehende Aufrechterhaltung des ÖPNV-Betriebs über die längste Zeit während des Baus und den in der Friedrichstraße ersatzweise eingerichteten Südwärtsverkehr für die Busse entstehen in dieser Bau- bzw. Verkehrsphase keine nennenswerten Mehraufwendungen für den Stadtverkehr.

Während der vorübergehend in den Knotenpunktsbereichen zum Zwecke der Leitungsverlegung der Stadtwerke einzurichtenden Vollsperrungen und der damit verbundene Unterbindung der Durchfahrt von Bussen vom Bahnhof kommend muss über einen Zeitraum von etwa 3 bis 4 Wochen der Busverkehr rückwärtig über die Europastraße und die Bundesstraße 28 organisiert werden. Die in dieser Zeit vom Stadtverkehr erwarteten Mehraufwendungen für den Busbetrieb belaufen sich auf ca. 80.000 Euro, diese werden vom Stadtverkehr getragen. Der ÖPNV wird den Knoten Post-/Friedrichstraße während dessen tatsächlich nur sehr kurze Zeit nicht passieren können, da der dort anzutreffende breitere Verkehrsraum unter Reduzierung der Verkehrsbeziehungen für den MIV in aller Regel eine zweistreifige Vorbeifahrt ermöglichen wird.

Für die Umgestaltung der Poststraße und Umsetzung der erforderlichen Linksabbiegespur wird die Stadt noch eine ca. 160 m<sup>2</sup> große bisher private Fläche im nördlichen Gehwegbereich entlang der Poststraße erwerben. Die Erwerbsverhandlungen sind abgeschlossen. Die Verwaltung legt einen entsprechenden Beschlussantrag vor.

### 3. Vorschlag der Verwaltung

Zu Beschlussantrag 1: Die Verwaltung spricht sich für den Bau der Poststraße als erstem Bauabschnitt der Maßnahme Zinserdreieck unter Umsetzung des Gestaltungskonzepts gemäß Vorentwurf des Büros Breimann und Bruun aus. Hierdurch kann im Jahr 2013 der Startschuss für die bauliche Umsetzung der Maßnahme Zinserdreieck entsprechend der bislang gefassten Beschlüsse fallen.

Zu Beschlussantrag 2: Die Verwaltung spricht sich aus folgenden Gründen für einen Umbau der Poststraße unter Vollsperrung aus:

- Reduktion der Bauzeit reduziert sich gegenüber einer Umsetzung unter halbseitiger Sperrung um ca. 35 % (und hierdurch geringere Einschränkungen für Anwohner, Geschäftstreibende und Verkehrsteilnehmer)
- Reduktion der Kosten um ca. 30 %
- Höhere bautechnische Qualität
- Reibungslosere Abwicklung des Baubetriebs
- Geringeres Gefährdungspotential für Personen innerhalb und außerhalb der Baustelle

### 4. Lösungsvarianten

#### 4.1 Der Umbau der Poststraße erfolgt als reine straßenbauliche Erhaltungsmaßnahme ohne Umsetzung der gestalterischen Konzeption des Planungsbüros Breimann und Bruun. (Ziffern 1 und 2 Beschlussantrag)

Abweichend zu der von der Verwaltung vorgeschlagenen und im Grundsatz beschlossenen Aufwertung des Zinserdreiecks auf Grundlage des Vorentwurfs von Breimann und Bruun könnte die Poststraße aus der Verpflichtung der Verkehrs- und Versorgungssicherheit einer reinen Straßenerneuerungsmaßnahme unterworfen werden. Hierbei würde unter Beibehaltung des bestehenden Ausbaustandards auf eine gestalterische Aufwertung verzichtet. Die Verwaltung hält dieses Vorgehen für wenig sinnvoll, da es den bisher gefassten Beschlüssen entgegensteht.

#### 4.2 Bau unter halbseitiger Sperrung der Poststraße (Ziffer 3 Beschlussantrag)

Die Poststraße wird aus Gründen eines vermeintlich minimal invasiven Eingriffs auf den ÖPNV im Zuge der baustellenbedingten Verkehrslenkung unter halbseitiger Sperrung hergestellt.

Die Busse vom Europaplatz kommend und Zielen in südlicher Richtung können das Baufeld i. d. R. einstreifig passieren und die hiervon betroffene Linien im großen und ganzen regelmäßig weiter verkehrenden Busse in Richtung Norden werden im Bauzeitraum über die Karlstraße in Richtung Norden geführt. Einschränkungen ergeben sich jedoch auch für diese Variante während der Verrichtung der Leitungsarbeiten in den beiden Knotenpunkten Post-/Karlstraße bzw. Post-/Friedrichstraße, währenddessen kurzzeitige Vollsperrungen in Bezug auf eine Durchfahrtsmöglichkeit in der Poststraße unabdingbar werden. In diesen Bauphasen müssen auch die Busse in südlicher Richtung kurzzeitig über die Karl- bzw. im weiteren Verlauf über die Friedrichstraße in Richtung B 28 geführt werden. Die Vorteile einer halbseitigen Sperrung bestehen im Wesentlichen in der vorübergehenden Erreichbarkeit der erschlossenen Gebäudezufahrten und den etwas reduzierten Aufwendungen zur Umorganisation des ÖPNV. Dem gegenüber stehen ein geringerer Arbeitsfortschritt unter Verkehr, gefährlichere

Arbeitsbedingungen, zusätzliche Aufwendungen bei der Herstellung von Querleitungen durch erforderliche Überschneidungsbereiche, ein erhöhter Aufwand durch wechselnde Verkehrsphasen während des Baus, straßenbaulich bedingte Mehraufwendungen, Einbußen im Hinblick auf die bauliche Qualität sowie eine insgesamt längere Bauzeit.

Zudem lassen sich die theoretisch verfügbaren Restfahrbahn- und Gehwegbreiten in der Regel praktisch nicht abbilden. Daher hält die Verwaltung den Umbau der Poststraße unter halbseitiger Sperrung für nicht empfehlenswert.

#### 5. Finanzielle Auswirkungen

Die Maßnahme ist Bestandteil der Busbeschleunigung Zinserdreieck und somit grundsätzlich zuwendungsfähig gemäß GVFG. Der Anteil der vom Land Baden-Württemberg förderfähigen Kosten im Verhältnis zu den voraussichtlichen Gesamtkosten beläuft sich im gesamten Zinserdreieck gemäß Zuwendungsbescheid auf ca. 57 Prozent. Der Zuschuss wiederum beträgt 75 Prozent dessen. Der Umbau der Poststraße wird über GVFG-Mittel mit umgerechnet ca. 250.000 € bezuschusst.

Die Kosten sind in HH.Stelle 2.6300.9550.000-1034 „Änderung der Verkehrsführung Zinserdreieck“ eingestellt.

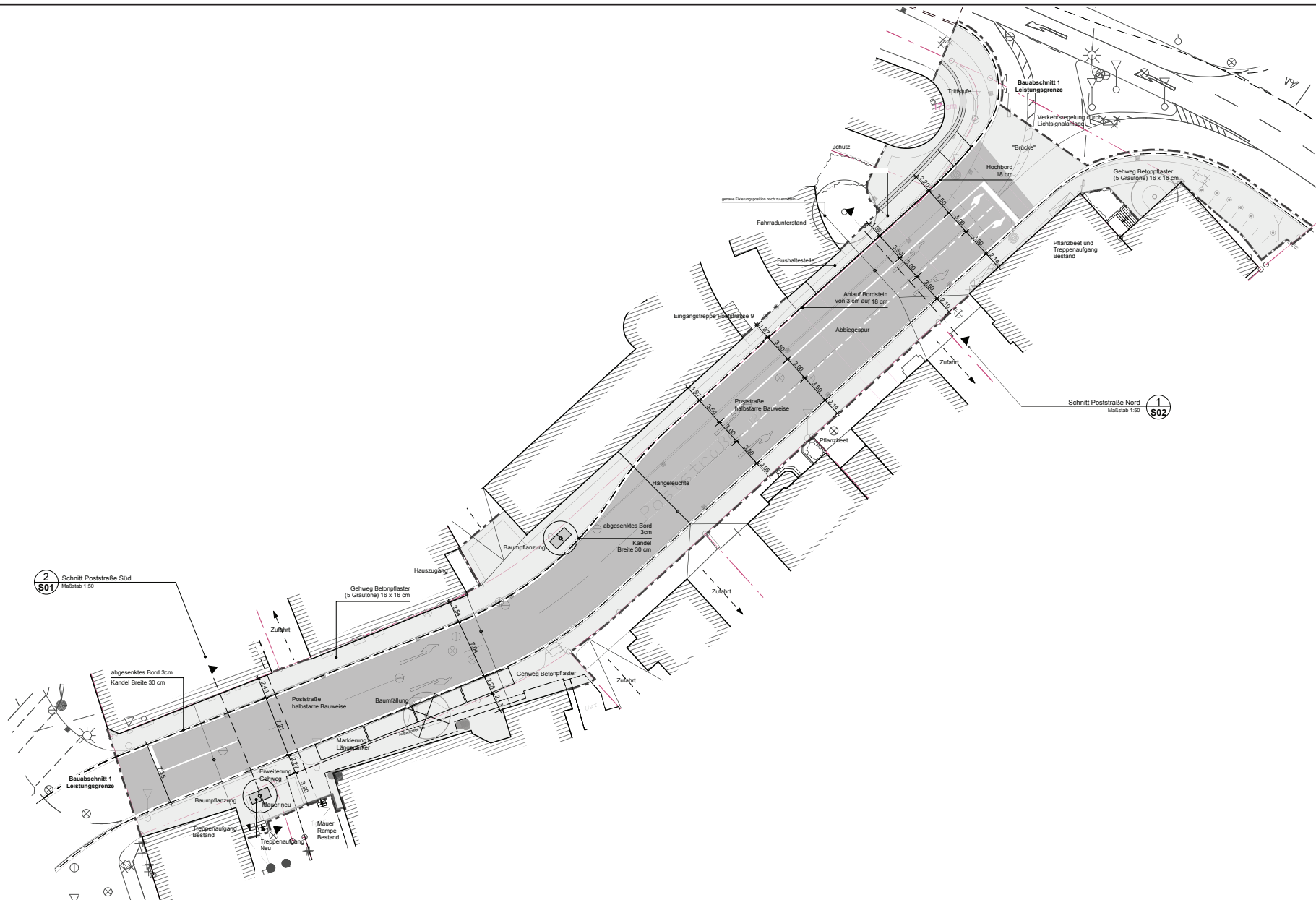
#### 6. Anlagen

Anlage 1: Lageplan Poststraße, M 1:640

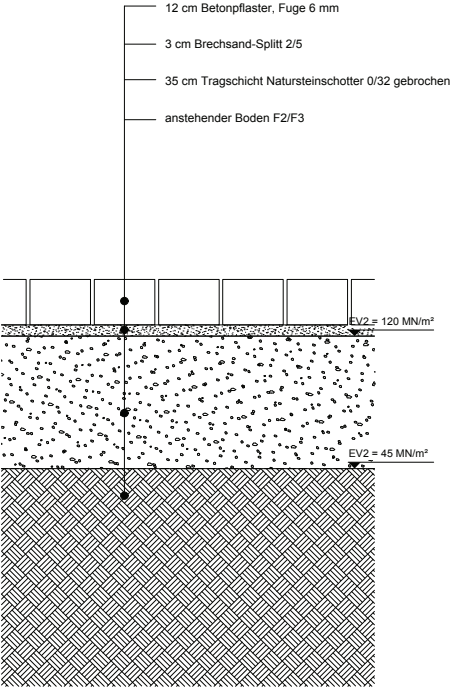
Anlage 2a: Regelquerschnitt Südliche Poststraße M 1:100

Anlage 2b: Sonderquerschnitt Nördliche Poststraße M 1:100

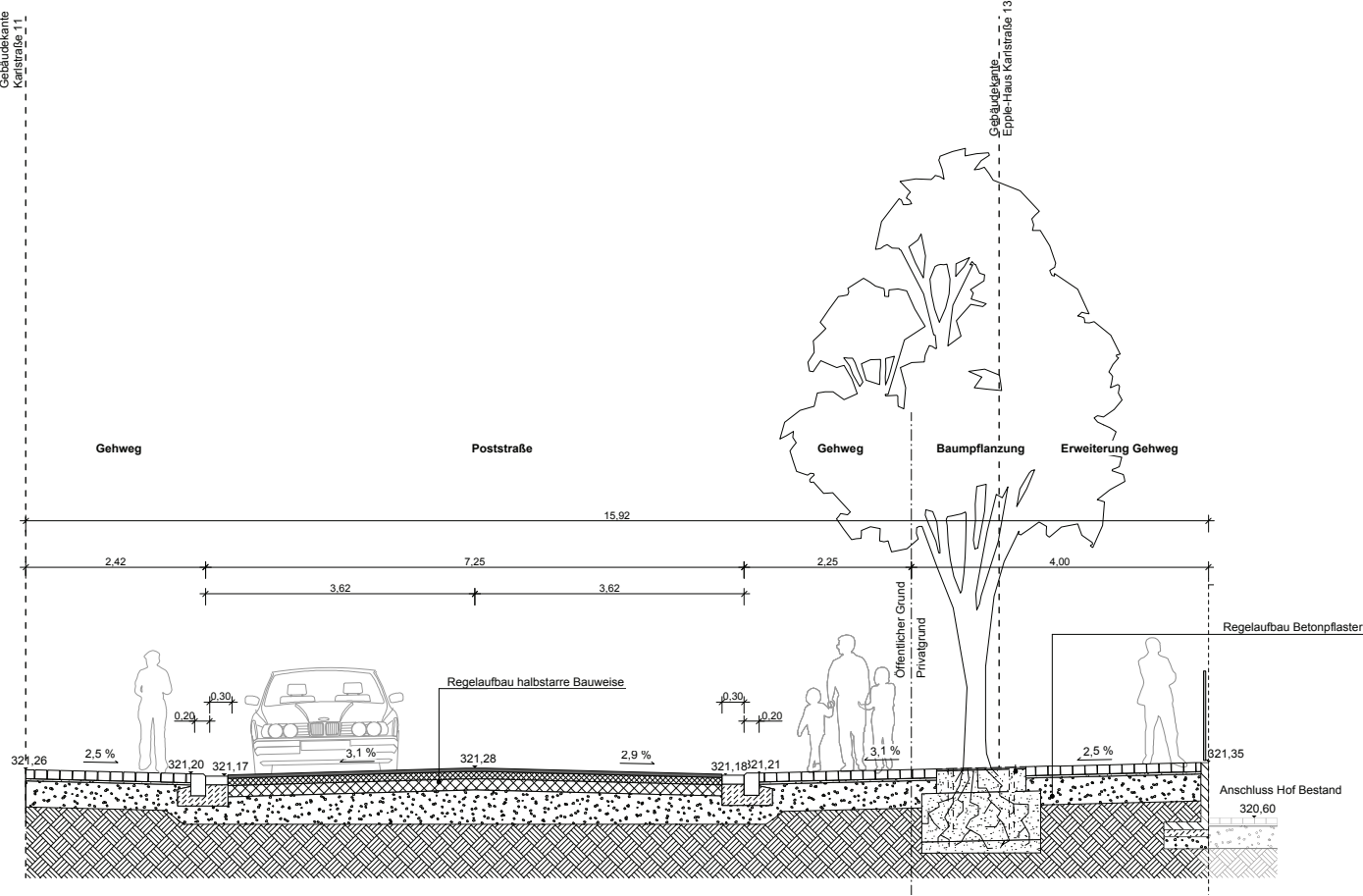
Anlage 3: Umleitung der Verkehre



Regelaufbau Pflaster  
Betonpflaster auf Schottertragschicht

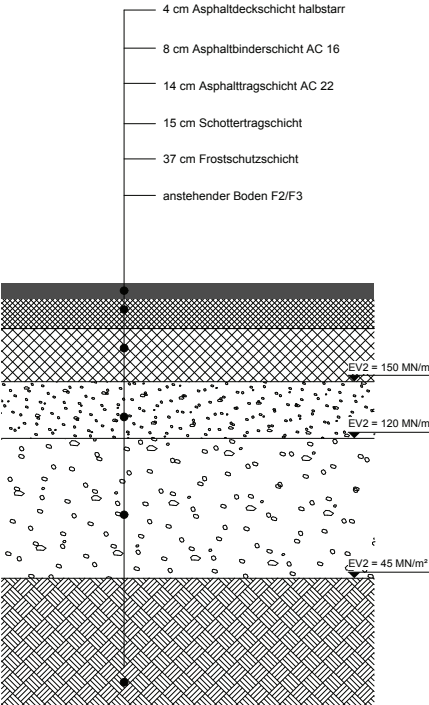


M 1:20

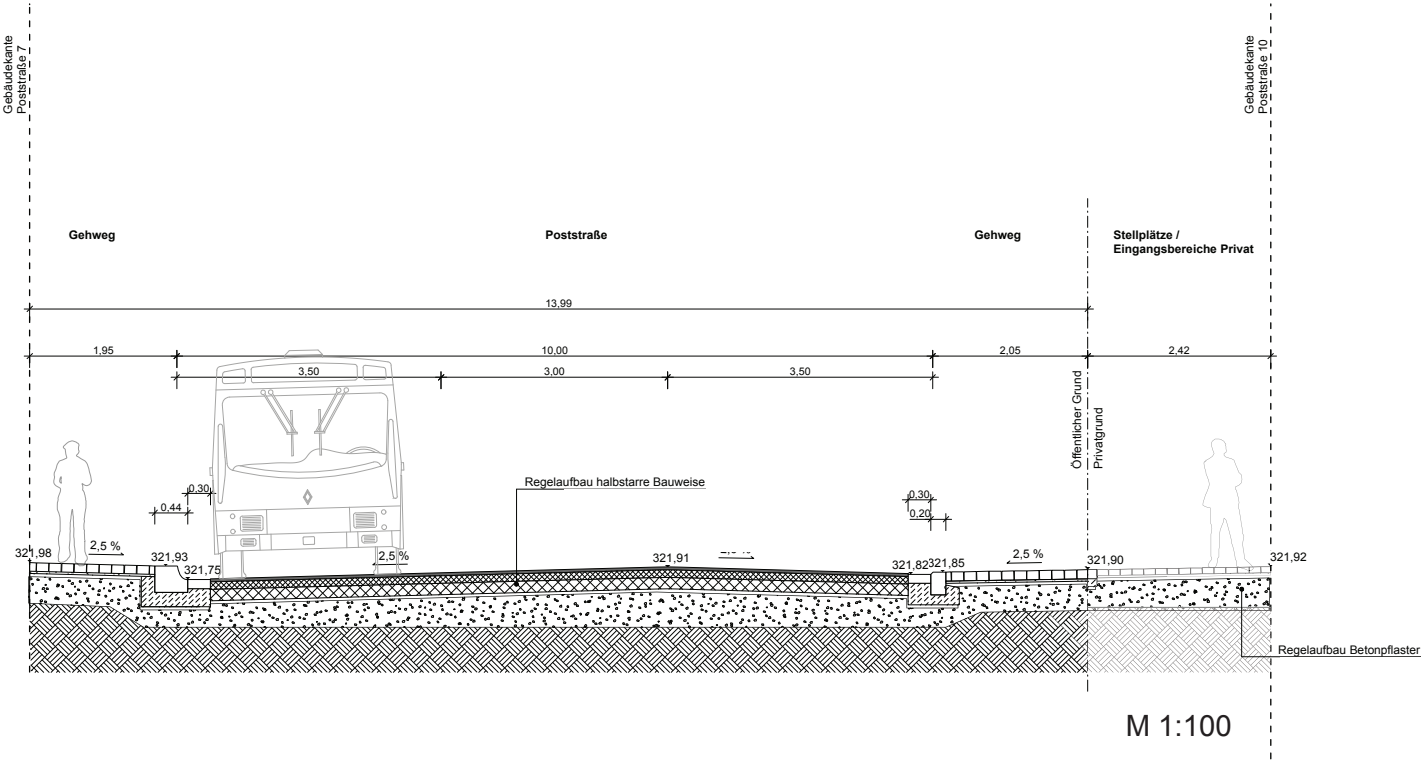


M 1:100

Regelaufbau Asphalt  
Halbstarre Bauweise  
gemäß Merkblatt für die Herstellung von Halbstarren Deckschichten  
(M HD 2010)  
BK II



M 1:20





**Umleitung der Verkehre während der Bauphase Poststraße**

Phase I, Poststraße mit Knoten Karlstraße

