

Fachabteilung Verkehrsplanung
Hammer, Daniel, Telefon: 07071 204- 2667
Gesch. Z.: /

Beschlussvorlage

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

Betreff:	ZOB Europaplatz; Baubeschluss Tiefgarage und Eckpunkte der Planung
Bezug:	168/2017, 65/2018, 138/2018, 139/2018, 172/2018, 174/2018
Anlagen: 5	Anlage 1 Übersichtsplan Tiefgarage Anlage 2 Radparkierung Var 0 Anlage 3 Radparkierung Var 1 Anlage 4 Radparkierung Var 2 Anlage 5 Radparkierung Var 3 Anlage 6 Bahnhofsvorbereich

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat beschließt den Bau einer gemeinsamen Tiefgarage am ZOB für KFZ und Fahrräder. Bauherr und Betreiber der Tiefgarage für die KFZ sind die Stadtwerke Tübingen. Bauherr der Fahrradtiefgarage ist die Stadt, die Realisierung wird an die Stadtwerke übertragen, die Kosten werden spitz abgerechnet. Der Oberbürgermeister wird beauftragt in der Gesellschafterversammlung der Stadtwerke Tübingen GmbH (swt) folgenden Beschluss herbeizuführen:

„Die Tiefgarage am Hauptbahnhof wird im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes/Europaplatz als öffentliche Kurzzeitparkgarage der swt mit ca. 77 Stellplätzen unter folgenden Bedingungen errichtet:

Die Universitätsstadt Tübingen als Grundstückseigentümerin vermittelt den swt kostenfrei alle für die Errichtung und den Betrieb als Tiefgarage der swt erforderlichen dinglichen Rechte.

Die swt errichtet im Auftrag der Stadt den Baukörper für die städtische Fahrradgarage, die sich im Anschluss an die Pkw-Tiefgarage erstreckt. Die Kosten hierfür übernimmt die Universitätsstadt Tübingen.“

2. Die Tiefgarage für Fahrräder und KFZ erhält einen zentralen gemeinsamen Aufgang vor dem Bahnhof. Eine unterirdische Anbindung zwischen Tiefgarage und Bahnofsunterführung wird nicht realisiert.
3. Die zentrale Radstation wird mit einem Baukörper realisiert, der die Zufahrtsrampe seitlich anbindet oder baulich integriert. Die Verwaltung wird beauftragt, das Raumprogramm zu entwickeln und einen Architektur-Wettbewerb vorzubereiten.
4. Die Erschließung des Bahnhofs wird über eine Teilanhebung des Bahnhofsvorbereiches mit zusätzlicher höhenmäßiger Angleichung im Bereich der beiden Haupteingänge realisiert, so dass die Barrierefreiheit entsprechend der Entwurfskonzeption gesichert werden kann.

Beschlussantrag 1: zur Vorberatung im VA

Beschlussanträge 2 und 3: zur Vorberatung im PA

Ziel:

Information über den Planungsstand und Entscheidungen aus verschiedenen Prüfaufträgen als Voraussetzung für die weitere Planung.

Baubeschluss über die Tiefgarage als Voraussetzung für einen Gesellschafterbeschluss bei den swt.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Basierend auf der Vergabe der Planungsleistungen an die Freianlagenplaner und Verkehrsanlagenplaner durch die Stadt sowie die Tiefgaragenplaner durch die Stadtwerke begann im Sommer 2018 die Konkretisierungsphase des Projektes ZOB Europaplatzes. Parallel dazu hat die Planungsbegleitgruppe ihre Arbeit aufgenommen. Im Rahmen des Förderprogramms Klimaschutz durch Radverkehr und der Landesförderprogramme wurden Förderanträge für die Radverkehrsmaßnahmen gestellt. Mit dieser Vorlage wird der aktuelle Planungsstand dargestellt, der Ausblick auf die nächsten Planungsschritte gegeben und dem Gemeinderat die Ergebnisse aus verschiedenen Prüfaufträgen zur Entscheidung vorgelegt. Notwendig ist jetzt auch der formale Baubeschluss für die Tiefgarage als Voraussetzung für den Gesellschafterbeschluss bei den swt.

2. Sachstand

2.1 Planungsstand

Ein komplexes Projekt wie der ZOB Europaplatz erfordert verschiedenste Abstimmungen und begleitende Untersuchungen. Neben den Baugrunduntersuchungen und Bausubstanzuntersuchungen werden aktuell artenschutzrechtliche Untersuchungen sowie Untersuchungen zum Baumbestand und zur Wasserqualität des Anlagensees durchgeführt bzw. wurden beauftragt. Umfangreiche Abstimmungen gibt es mit der Deutschen Bahn, sowohl zum Erwerb der Expressguthalle durch die Stadt Tübingen als auch hinsichtlich der Anforderungen der DB und ihrer Mieter. Parallel dazu läuft die Infrastrukturplanung der Ver- und Entsorgungsleitungen. Dazu kommen denkmalpflegerische Abstimmungen, Abstimmungen im Gestaltungsbeirat, Abstimmungen mit den SWT für die Tiefgarage, die Konkretisierung der Förderanträge und die Fortschreibung der Rahmenterminplanung. Konkretisiert wird derzeit die Planung für den Europaplatz Ost/BA 7 Zinserdreieck sowie die Überlegungen zur Radinfrastruktur.

Im Oktober hat die Planungsbegleitgruppe ihre Arbeit aufgenommen. Ca. 30 Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden und Organisationen, Bürgerinnen und Bürger sowie Mitglieder des Gemeinderates haben sich bisher zweimal getroffen, um Planungsfragen zu diskutieren. Die Planungsbegleitgruppe setzt ihre Arbeit nächstes Jahr fort. Derzeit wird eine gesonderte Jugendbeteiligung vorbereitet, die im Frühjahr 2019 stattfinden soll.

2.2 Tiefgarage für KFZ und Fahrräder

Unmittelbar vor dem Bahnhof soll eine gemeinsame Tiefgarage für KFZ und Fahrräder realisiert werden. Die Tiefgarage für ca. 77 KFZ soll durch die Stadtwerke Tübingen für überwiegend Kurzzeitparker gebaut und betrieben werden. Die Baukosten der KFZ-Tiefgarage werden komplett durch die swt getragen. Bauherr der Tiefgarage für die Fahrräder ist die Universitätsstadt Tübingen. Die Planung der Tiefgarage wird in die Gesamtprojektstruktur für den ZOB Europaplatz eingebunden, so dass die durch den Gemeinderat beschlossenen oder noch zu beschließenden Rahmenbedingungen innerhalb des Gesamtprojektes gesichert werden können.

Der formale Beschluss durch den Gemeinderat steht hierzu noch aus. Er ist jetzt erforderlich, damit die swt mit der Realisierungsplanung beginnen können. Über die Art des späteren Betriebs der Fahrradtiefgarage muss noch entschieden werden. Die Verwaltung wird hierzu einen Vorschlag vorlegen.

Da die Tiefgarage auf dem Grund der Stadt von der swt errichtet wird, muss vor Baubeginn den swt die Eigentümerstellung an der Tiefgarage über dingliche Rechte vermittelt werden. Dies soll für die swt kostenneutral erfolgen, um das Betriebsergebnis nicht zusätzlich zu belasten.

Da die Fahrradgarage der Stadt unmittelbar an die Tiefgarage der swt anschließt, ist es sowohl aus planerischen und bautechnischen Aspekten wie auch aus Gesichtspunkten der Abwicklungs- und Kostenoptimierung sinnvoll, beide Einheiten innerhalb eines Gesamtbaukörpers in Verantwortung der swt zu errichten. Die Kosten werden entsprechend der zuzuordnenden Anteile von der swt und der Stadt getragen. Die Details werden zwischen der Stadt und der swt noch konkret abgestimmt und vereinbart.

Mit der vorgeschlagenen Beschlussfassung sollen die Bedingungen der swt in Zusammenhang mit dem Bau der Tiefgarage am Hauptbahnhof zugesichert werden. Die swt erhalten damit die finanzielle und rechtliche Sicherheit zur Umsetzung des Bauprojekts.

Die Grundkonfiguration der Tiefgarage wird so gewählt, dass beide Teile (Rad und KFZ) über einen gemeinsamen zentralen Aufgang mit Treppe und Aufzug auf der Seite des Bahnhofs erschlossen werden. Das oberirdisch sichtbare Treppenhaus und der Zugang zum Aufzug lassen sich in einem gemeinsamen Bauwerk oder räumlich getrennt, aber dennoch in Nähe zueinander, realisieren. Die Entscheidung hängt von der räumlichen Organisation des Bahnhofsvorbereiches und der Art der Haltestellenüberdachungen ab. Ein weiterer Ausgang der KFZ-Tiefgarage wird nördlich als Ausgang Richtung Park, Café und Bahnhofsallee vorgesehen. Die Fahrradtiefgarage erhält eine Hauptzu- und Ausfahrt mit Rampe. Sie erfordert aufgrund der Fluchtwegsituation zusätzlich ein Treppenhaus auf der Nordseite, das innerhalb des Baukörpers untergebracht werden soll.

2.3 Unterirdische Anbindung der Tiefgarage an den Bahnhof

Die planerische Grundsatzentscheidung für die Tiefgarage vor dem Bahnhof hat die Frage aufgeworfen, ob der Ausgang der Tiefgarage direkt an die Bahnstufung angebinden werden kann. Die Deutsche Bahn als auch die swt als zukünftiger Betreiber der Tiefgarage stehen dem Ansinnen kritisch gegenüber, gleichwohl gibt es auch Vorteile, die für eine Anbindung sprechen. Aufgrund dessen wurde die technische, monetäre und finanzielle Machbarkeit einer Anbindung im Grundsatz geprüft. Sie ergab folgende Erkenntnisse:

- Für eine Anbindung würde der direkte, schnelle und damit sehr komfortable Übergang für die Nutzenden beider Tiefgaragen sprechen. Bei einer Größe der Fahrradtiefgarage mit 1.100 Stellplätzen und der Annahme, dass 90 % der Nutzenden auch Bahnreisende sind, wären dies 1.980 Nutzungen täglich für die Fahrradtiefgarage und 640 Nutzungen für die KFZ-Tiefgarage bei einer angenommenen 4-fachen Belegung täglich.
- Ca. 30.000 Menschen nutzen täglich den Bahnhof Tübingen, 15.000 vom Bahnhof Richtung Stadt, 15.000 von der Stadt Richtung Bahnhof. Auch der ZOB hat heute täglich ca. 30.000 Ein- und Ausstiege am ZOB, wobei nicht alle ZOB-Nutzer den Bahnhof ansteuern und nicht alle Bahnhofsnutzende den ZOB als Ziel haben.

- Der Anteil der Menschen, für die die Anbindung Vorteile bringen würde, läge somit bei ca. 9 % der Gesamtnutzenden des Bahnhofs.
- Eine Verlängerung der Bahnstufunterführung würde die Wegführungen für die Bahnstufnutzenden verändern, die einen neuen, direkten Ausgang vor dem Bahnhof erhalten würden und nicht mehr den Bahnhof selbst queren müssten. Notwendig wäre dafür ein Treppenhaus vor dem Bahnhof in der Größe der heutigen Treppenanlage der Fußgängerunterführung. Für eine Tiefgarage ohne Anbindung wäre ein kleineres Treppenhaus mit Aufzug ausreichend. Alternativ wäre ein kleiner, exklusiver und gesicherter Durchgang möglich, der nur mit spezieller Berechtigung begangen werden könnte.
- Die heutige Bahnstufunterführung hat eine Breite von ca. 5,00 m. Sie ist im Bestand gesichert. Bei baulichen Eingriffen durch eine weitere Verlängerung müsste die sicherheitstechnische Situation neu bewertet werden. Die bahnbetrieblichen Vorgaben gehen bei neuen Unterführungen oder auch bei baulichen Veränderungen, wie sie eine Verlängerung darstellen würde, von einer Mindestbreite von 10 m aus. Die Konsequenzen für die Bahnstufunterführung hinsichtlich Sicherheit und Brandschutz selbst lassen sich derzeit nicht abschätzen. Bei der Tiefgarage sind zusätzliche Aufwendungen für Brandschutz und Sicherheit zu erwarten.
- Vor dem Bahnhof verläuft zukünftig eine zentrale Leistungstrasse für Kanal, Wasser, Strom, Telekommunikation. Eine unterirdische Anbindung hätte Auswirkungen auf die Leitungstrasse und hierbei insbesondere auf den Kanal, der dann in den Bereich nördlich der Tiefgarage ausweichen müsste.
- Im denkmalgeschützten Bahnstufgebäude wären starke bauliche Eingriffe erforderlich. Die Nutzungen im Kellergeschoss müssten neu sortiert werden. Der Durchgang würde an die Bestandstreppenanlage im Bahnstufgebäude anschließen. Diese ist nicht barrierefrei und kann ohne gravierende bauliche Eingriffe an der Unterführung auch nicht barrierefrei erschlossen werden.
- Die Kosten für eine Anbindung innerhalb des Bahnstufgebäudes werden grob auf 1,0 bis 1,2 Mio. Euro prognostiziert, die Kosten der Anbindung außerhalb des Bahnhofs zwischen Bahnhof und Tiefgarage auf noch einmal 1,00 bis 1,2 Mio. Euro einschließlich der Mehrkosten für die Kanalverlegung. Die Kosten bilden eine grundlegende Prognose ab. Eine Konkretisierung würde weitere Untersuchungen erfordern, wie Brandschutz- und Sicherheitskonzepte, Baugrund- und Bausubstanzerkundungen, dazu denkmalrechtliche Abwägungen sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen.
- Die heutigen Betriebskonzepte der Deutschen Bahn verstehen Bahnhöfe als Einkaufsbahnhöfe mit Angeboten für Gastronomie und Konsum. Mit den aktuellen Nutzern bestehen teils langjährige Verträge, auch weil die Frequenz im Tübinger Bahnhof hoch ist. Bei einer Änderung der Wegführungen wird die DB Mietausfälle ansetzen, die sich monetär derzeit nicht beziffern lassen.

2.4 Fahrradstation

Im Bereich um den Hauptbahnhof sind 4 Abstellanlagen (Thiepvalkaserne, Expressguthalle, Kupferbau) und dazu neue Radwege vorgesehen. Der Radweg führt als blaues Band über den Europaplatz bis zur Derendinger Allee. Zentrales Element ist die neue Fahrradstation am Bahnhof mit der Tiefgarage und einem oberirdischen Baukörper. Die zentrale Fahr-

radparkierung umfasst 1.100 Plätze mit unterschiedlichen Angeboten, dazu kommen Werkstatt, Valetparking, Fahrradverleih und Fahrrad-Waschanlage in einem oberirdischen Baukörper. Im oberirdischen Baukörper sollen außerdem ein Café, das öffentliche WC und die Leitstation von TüBus ihren Platz finden. Die Zufahrt zur Tiefgarage soll über eine zentrale 5 m breite Rampe erfolgen, die an der Nordwestecke der Fahrradtiefgarage eingebunden wird. Mit einer städtebaulichen Studie wurden hierzu zwei Varianten vorgelegt: eine, die die Rampe im oberirdischen Baukörper integriert und eine, die Rampe und Baukörper als baulich getrennte Einheiten versteht. Mit der Vorlage 139/2018 wurde die Verwaltung beauftragt, mittels Testentwürfen einen Vorschlag für die Art und Weise der Baukörper der oberirdischen Radstation zu erarbeiten. Erarbeitet wurden 3 Varianten. Dazu wurde die Längenabwicklung der Rampe geprüft.

Variante 0: Darstellung von Rampenvarianten, Breite jeweils 5 m

- 0-1: Neigung 8% - Länge 49,00 m, davon 30 m offene oder überdachte Rampe
- 0-2: Neigung 10 % - Länge 40,00 m, davon 26 m offene oder überdachte Rampe
- 0-3: Neigung 12 % - Länge 35,00 m, davon 23 m offene oder überdachte Rampe

Die Variante 0 dient der Veranschaulichung von Neigung und Längenabwicklung der Rampe. Die Befahrbarkeit einer Rampe mit 8 % ist auch für weniger geübte Radfahrende einfach zu bewerkstelligen, die Integration der Rampe in den Platzraum ist aufgrund der größeren Längenabwicklung anspruchsvoller. Eine Rampe mit 12 % Neigung wäre einfacher zu integrieren, ist demgegenüber schwieriger zu befahren.

Variante 1: Rampe und oberirdisches Bauwerk als getrennte bauliche Einheiten, Baukörper ein-oder zweigeschossig

Die Rampe befindet sich auf dem Platz hinter dem blauen Band, der Baukörper zurückgesetzt dahinter. Die Rampe kann ohne Überdachung und mit beheiztem Boden oder mit Überdachung ausgebildet werden. Bei dieser Variante ist ein zusätzliches Treppenhaus auf der Nordseite erforderlich, da aufgrund der Längenabwicklung der Rampe und ihrer Einbindung an der Nordwestecke der Fahrradtiefgarage die Sicherheitswege innerhalb der Tiefgarage einen zusätzlichen Rettungsweg erfordern.

Vorteile:

- freie Größengestaltung des Baukörpers möglich

Nachteile:

- räumliche Trennung der Radnutzungen in oberirdischem Baukörper und Tiefgarage
- zusätzliches Treppenhaus auf der Nordseite der Fahrradtiefgarage
- Betriebliches Konzept aufwendiger
- Entstehung von Teilräumen und Umwegigkeiten für ZOB-Nutzende, je nach Ausführung mit einer Rampenüberdachung könnten Angsträume entstehen
- eingeschränkte Sichtbarkeit für die Leitstelle aufgrund des Zurücksetzens und zusätzlich bei Eingeschossigkeit

Variante 2: Rampe integriert in oberirdisches Bauwerk, Bauwerk zweigeschossig

Alle für die Radstation gewünschten Bausteine werden in einem kompakten Baukörper vereint. Das notwendige zusätzliche Treppenhaus befindet sich im Baukörper, der ohnehin ein Treppenhaus erfordert..

Vorteile:

- die funktionalen Bezüge der Radstation werden durch die räumlich Zusammenlegung verstärkt
- Betriebliches Konzept einfacher
- Zusammen mit dem Café entsteht ein über weite Teile des Tages frequentiertes Bauwerk mit prägnanter Wirkung für den Gesamttraum
- Übersichtlichkeit für die Nutzenden des ZOB hoch
- Gute Sichtbarkeit für die Leitstelle
- Ein zentraler Platz, der ZOB, Bahnhofsallee und Park mit Seeufer verbindet

Nachteile:

- Kubatur des Baukörpers folgt der Größe der Rampe und begrenzt Gestaltungsmöglichkeiten
- Bauwerksgeometrie anspruchsvoll

Variante 3: Rampe und Radfunktionen, WC und Leitstelle als ein Bauwerk, Café davon baulich getrennt, Baukörper ein-oder zweigeschossig

Alle funktionalen Bausteine wie Rampe, Werkstatt, Valetparking, WC und Leitstelle werden in einem Baukörper und das Café in einem zweiten, davon unabhängigen Baukörper realisiert.

Vorteile:

- freie Gestaltung und Lage des Cafés möglich

Nachteile:

- Kubatur des Funktionsbauwerkes wird maßgeblich durch die Größe und Form der Rampe bestimmt
- Reine Funktionsbauwerke sind stadträumlich und stadtgestalterisch anspruchsvoll
- Entstehung von Teilräumen mit der Gefahr von Angsträumen

Für die Realisierung der zentralen Fahrradparkierung wurde nach dem positivem Wettbewerbsentscheid im Juli 2018 ein Förderantrag beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gestellt. Er umfasst die Radwegeinfrastruktur „Blaues Band“ zwischen zukünftiger Güterbahnhofunterführung/Stauwehrbrücke und Derendinger Allee im Anschluss an die neue Radbrücke West und die zentrale Radparkierung. Ein Bescheid wird für das Frühjahr 2019 erwartet, Realisierungsbeginn wäre Herbst 2019. Verbindlicher Abschluss der Maßnahmen wäre Ende 2022. Die Frage der baulichen Ausformulierung der Radstation wurde im Förderantrag noch offen gelassen, bedarf aber für eine fristgemäße Einhaltung des Projektes nun einer Entscheidung. Die Entscheidung über die bauliche Ausformulierung der Radstation ist Voraussetzung für die weitere Planung, da sie weitreichende Folgen für die Gestaltung des Übergangs zwischen ZOB, Bahnhofsallee und östlichem Anlagenpark hat. Im nächsten Schritt wird das konkrete Raumprogramm erarbeitet und ein

Architekturwettbewerb vorbereitet. Ebenso ist das Betriebskonzept zu erstellen. Die Stadt wäre Bauherr und auch Betreiber des Gebäudes. Die Serviceleistungen würden öffentlich ausgeschrieben werden, um ein geeignetes Unternehmen zu finden. Favorisiert wird hierbei ein Sozialunternehmen.

2.5 Bahnhofsvorbereich und Überdachungen

Das Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes liegt heute ca. 60 cm über dem Vorbereich. Die beiden Haupteingänge werden über Treppenanlagen erschlossen. Zusätzlich gibt es östlich einen barrierefreien Zugang über eine schmale Rampe. Die Gestaltungsidee von bhmp sah eine komplette Anhebung des Bahnhofsvorplatzes vor, um alle Eingänge des Hauptbahnhofs zukünftig barrierefrei zu erschließen. Planerisches Ziel ist dabei neben der Erreichung der Barrierefreiheit die Vermeidung störender Rampeneinbauten und Geländer im Vorbereich des Bahnhofs. Im Entwurfsprozess war nun zu prüfen, wie dieser Vorschlag hinsichtlich der Wirkung des Bahnhofsgebäudes als Denkmal zu bewerten ist. Dafür wurden mehrere grundlegende Varianten entwickelt und mit der Denkmalbehörde beim Regierungspräsidium diskutiert.

Eine Kompletthanhebung des Bahnhofs wurde von der Denkmalbehörde abgelehnt, da die Beeinträchtigung der Fassade aufgrund des Verlustes der Sichtbarkeit des Sockels als zu schwerwiegend beurteilt wurde. Eine Gestaltung des Übergangs über Rampen und Treppen oder zungenartige Übergangsbauwerke wurde planerisch verworfen, da die Eingriffe in den ohnehin schon stark beanspruchten Übergangsbereich zwischen Bahnhof und Bussteigen gravierend wären. Eine solche Lösung wäre auch für bewegungseingeschränkte Menschen nachteilig, da Umwege und eine eher unruhige Platztopografie entstehen würden. Der auf dieser Basis entwickelte Kompromiss schlägt eine Teilanhebung des Platzes um ca. 30 cm und eine Angleichung des verbleibenden Höhenunterschiedes zu den beiden Haupteingängen hin vor. Hierdurch lässt sich eine moderate Gefällesituation erreichen, die für die Nutzenden kaum wahrnehmbar sein wird. Die beiden Haupteingänge wären damit barrierefrei zugänglich. Der heute barrierefreie östliche Zugang wäre entweder über zwei Stufen erreichbar oder gar nicht mehr erforderlich.

Das heutige massive Vordach über beiden Haupteingängen sichert verschiedene funktionale Vorteile für den Bahnhof. Das Dach ist im Besitz der Stadt und wird abgebrochen. Die Deutsche Bahn wünscht sich für das Gebäude neue Vordächer vor den beiden Eingängen, was sich im Zuge einer möglichen Aufwertung des Bahnhofs realisieren ließe. Die Frage neuer Vordächer berührt städtebauliche, freiräumliche und Denkmalschutzaspekte. Gemeinsam mit der DB wird deshalb zunächst ein Grundkonzept für die Dächer (Vordächer und Haltestellen) erarbeitet, um eine städtebauliche, gestalterische und funktional ansprechende Gesamtlösung zu finden, die nachfolgend von den Projektpartnern eigenverantwortlich realisiert werden kann.

3. Vorschlag der Verwaltung

- 3.1. Der gemeinsame Bau der Tiefgarage mit den swt bietet hinsichtlich der baulichen Realisierung viele Vorteile. Neben dem technischen Know How der swt ist die bauliche Abwicklung der Tiefgarage in einem Baukörper wesentlich einfacher. Die Verwaltung empfiehlt die Zustimmung zum vorgeschlagenen Vorgehen hinsichtlich der Realisierung der Tiefgarage.

- 3.2. Der vorgeschlagene gemeinsame Aufgang der beiden Tiefgaragen bietet eine hohe Zentralität und bestmögliche Übersichtlichkeit, stärkt die Funktionalität beider Tiefgaragenteile, spart Platz im Vorbereich des Bahnhofs und bietet monetär Vorteile. Die Verwaltung empfiehlt die Zustimmung zum Vorschlag.

Die DB steht den Überlegungen einer unterirdischen Anbindung der Tiefgarage an die Bahnstufunterführung aufgrund der Eingriffe in ihr Bauwerk und der möglichen Nutzungsänderungen negativ gegenüber. Auch die swt befürchten Nachteile in der Nutzung. Unabhängig von den technischen, funktionalen und eigentumsrechtlichen Bedenken der DB und der Stadtwerke wäre eine Anbindung technisch aufwendig und würde wesentliche Eingriffe in das bauliche Gefüge des Bahnhofsgebäudes erfordern. Der Aufwand dafür, insbesondere auch hinsichtlich der geplanten Bauzeit, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht einschätzen. Die Anbindung würde einem vergleichsweise kleinen Nutzerkreis Vorteile bieten. Die Frage der unterirdischen Anbindung wurde sehr intensiv in der Planungsbegleitgruppe diskutiert. Wichtigstes Argument gegen eine Anbindung war der übergreifende Wunsch, den Bahnhof mit seinem stadtbildprägenden Gebäude in seiner Funktion zu stärken. Mit einem zusätzlichen Ausgang vor dem Bahnhof entstünde ein neuer Bahnhofseingang, der städtebaulich nachteilig beurteilt wurde und der außerdem die Funktionen im Bahnhof schwächen könnte. Das städtebauliche Grundkonzept des ZOB Europaplatzes sieht eine sichtbare oberirdische Führung möglichst vieler Nutzer vor, was auch für die soziale Sicherheit positiv zu bewerten ist. Dem widerspräche eine unterirdische Anbindung. Die Verwaltung empfiehlt, auf die unterirdische Anbindung zu verzichten.

Die Diskussionen um die Anbindung der Tiefgarage haben gezeigt, dass es beim Bahnhofsgebäude dringenden Bedarf für eine grundlegende Aufwertung gibt. Die Verwaltung unterstützt die DB, den Tübinger Hauptbahnhof in ein Bahnhofssanierungsprogramm aufzunehmen.

- 3.3. Die Rampe der Radstation ist die zentrale Zu- und Ausfahrt für die Tiefgarage. Eine möglichst komfortable und einfache Nutzung ist wesentlich, um in Stoßzeiten die Einfahrt einer möglichst großen Anzahl Radfahrender in kurzer Zeit zu sichern. Sie ist auch notwendig, um die teilweise befürchtete Barrierewirkung einer Tiefgarage zu minimieren. Die Verwaltung empfiehlt eine Rampenneigung von 8 % als Basis für den folgenden Wettbewerb. Bei der baulichen Ausformulierung der oberirdischen Baukörper haben die Testentwürfe gezeigt, dass mit einem Baukörper, in den die Rampe integriert wird, die funktionalen, städtebaulichen und freiräumlichen Zielstellungen am besten erreicht werden. Auch das gewünschte sichtbare Zeichen für eine umweltgerechte Mobilität lässt sich in einem gemeinsamen Baukörper am besten abbilden. Die Planungsbegleitgruppe hat sich mit deutlicher Mehrheit für die Variante 2 ausgesprochen. Auch der Gestaltungsbeirat empfiehlt einen maximal zweigeschossigen Baukörper als Solitär, der so „komprimiert und eigenständig wie möglich und so lebendig wie möglich“ werden sollte. Die Verwaltung empfiehlt die Variante 2 als Grundlage für die nächsten Planungsschritte.

- 3.4. Mit dem dargestellten Kompromiss bei der Höhengestaltung des Bahnhofsvorbereiches können sowohl die gewünschten Ziele für die Barrierefreiheit als auch die gestalterischen Zielsetzungen für den Platz und das Baudenkmal Bahnhof erreicht werden. Die DB, die Denkmalschutzbehörde, die Planungsbegleitgruppe und der Gestaltungsbeirat favorisieren diese Lösung. Die Verwaltung empfiehlt den Vorschlag als Grundlage für die weitere Planungskonkretisierung.

4. Lösungsvarianten

- 4.1. Denkbar wären eine getrennte bauliche Abwicklung der beiden Tiefgaragenteile und auch zwei getrennte Tiefgaragenaufgänge. Allerdings werden darin keine Vorteile gesehen.
- 4.2. Bei der oberirdischen Radstation liegen drei ansprechende realisierbare Vorschläge vor. Möglich wären neben der von der Verwaltung vorgeschlagenen Variante 2 auch die beiden anderen Varianten mit den dargestellten Vor- und Nachteilen.
- 4.3. Zum vorgeschlagenen Höhenkonzept des Bahnhofsvorbereiches wären alternativ Rampen denkbar, diese würden jedoch die Platznutzungen stärker beeinträchtigen.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die aktualisierte Zeitplanung sieht einen Baubeginn im Herbst 2019 vor. In der Konkretisierung hat sich gezeigt, dass aufgrund der baukonjunkturellen Situation zeitliche Puffer sinnvoll sind, um günstige Preise zu erreichen. Die Fahrradinfrastruktur muss bis Ende 2022 fertiggestellt werden, damit auch die wesentlichen Platz- und Verkehrsflächen integriert werden die verschiedenen Projekte im Umfeld, hier insbesondere die Brückenbaumaßnahmen. Als Fertigstellungstermin aller Maßnahmen zum Radverkehr wird das Jahr 2023 anvisiert.

Die Kosten für die Tiefgarage für Fahrräder belaufen sich gemäß der aktuellen Kostenschätzung einschließlich Nebenkosten auf 2,970 Mio. Euro, für die oberirdische Radstation auf 2,265 Mio. Euro. Dazu kommen für das blaue Band 1,691 Mio. Euro und für die weiteren Fahrradabstellanlagen 1,1 Mio. Euro. Als zusätzliche Maßnahme kommt die Umgestaltung der Schaffhausenstraße in Höhe von 257.000 Euro sowie ergänzende Maßnahmen im Rahmen des Förderprogramms Klimaschutz durch Radverkehr in Höhe von 110.000 Euro hinzu. Die Gesamtmaßnahmen für den Radverkehr belaufen sich auf 8,4 Mio. Euro, die im Haushaltsplanentwurf 2019 eingestellt sind. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Förderprogramme von Land und Bund liegt der Eigenanteil beim Radverkehr für die Stadt bei 2,53 Mio. Euro. Die Gesamtkosten für den ZOB Europaplatz belaufen sich nach derzeitiger Kostenprognose auf rund 28,2 Mio. Euro. Hierin ist ein Betrag von 1,0 Mio. Euro für die Radstation ergänzende Café berücksichtigt. Unter Berücksichtigung zugesagter und möglicher Fördermittel sowie des Erlöses für das Baufeld verbleibt bei der Universitätsstadt Tübingen eine Nettobelastung von rund 13,0 Mio. Euro. Dies liegt unter der 2017 prognostizierten Nettobelastung, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich der Gesamtkostenrahmen aufgrund der Beschlüssen zum Radverkehr mit deutlich erweiterten Nutzungsangeboten erhöht hat, womit auch eine höhere Förderung einhergeht. Die Kosten müssen im Zuge der Vorplanung konkretisiert werden. Im Haushaltsplanentwurf 2019 sind die derzeit absehbaren Gesamtmittel auf unterschiedlichen Haushaltsstellen, die jedoch gegenseitig deckungsfähig sind, eingestellt.

