



in Zusammenarbeit mit



Durth Roos Consulting GmbH
Julius-Reiber-Straße 15
64293 Darmstadt

**Universitätsklinikum Tübingen
Standort Schnarrenberg**

Vertiefung Masterplanung: Verkehr

Tübingen

Mai 2017

Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester (R+T)
M.Eng. Lars Garber (R+T)
B.Eng. Christina Kugel (R+T)
Dipl.-Ing. Arnold Thielen (Durth Roos)

Inhalt

1	Aufgabe	2
2	Verkehrssystem	2
2.1	Kfz-Verkehr	2
2.2	Öffentlicher Verkehr	4
2.2.1	mit Regionalstadtbahn	4
2.2.2	ohne Regionalstadtbahn	5
2.3	Fuß- und Radverkehr	5
	Verzeichnis	7

1 Aufgabe

Zur weiteren Entwicklung des Universitätsklinikums Tübingen am Standort Schnarrenberg wurde von Heinle, Wischer und Partner, Freie Architekten (Berlin), ein Masterplan erarbeitet und im März 2016 vorgelegt. Darauf aufbauend wurde der Masterplan stadt-, landschafts- und verkehrsplanerisch von Heinle, Wischer und Partner, realgrün (München) und R+T Verkehrsplanung in Zusammenarbeit mit Durth Roos Consulting (beide Darmstadt), in enger Abstimmung mit Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Tübingen, und dem Universitätsklinikum Tübingen, fortentwickelt.

Am 26.06.2017 sollen die Ergebnisse der Vertiefung des Masterplans in den Planungsausschuss der Stadt Tübingen eingebracht werden. Die Ergebnisse sind in Plänen grafisch darzustellen und in einem Kurzbericht zu beschreiben. R+T Verkehrsplanung ist dabei für das Thema Verkehr zuständig.

2 Verkehrssystem

Das Verkehrssystem setzt sich zusammen aus den Teilen

- Kfz-Verkehr, einschließlich Ver- und Entsorgung und Feuerwehr
- Öffentlicher Verkehr, mit und ohne Regionalstadtbahn
- Fuß- und Radverkehr

Hierfür wurden Erschließungskonzepte entwickelt. Die Machbarkeit von Änderungen am Straßensystem wurden im Lage- und Höhenplan entwurfstechnisch geprüft.

Die Straßen und Wege sind in einem Lageplan, zusammen mit den Erschließungskonzepten für die verschiedenen Verkehrsarten, dargestellt. Im Lageplan berücksichtigt sind die städtischen Planungen für eine Regionalstadtbahn und für Radfahrstreifen in der Schnarrenbergstraße. Hierfür wird dort auf einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, der heute überwiegend zum Parken genutzt wird, verzichtet.

2.1 Kfz-Verkehr

Die äußere Erschließung des Universitätsklinikums erfolgt über die Schnarrenbergstraße, eine anbaufreie städtische Hauptverkehrsstraße. Die Schnarrenbergstraße ist im Norden an den Nordring und die Ebenhalde/Hagellocher Weg angebunden. Es wird angestrebt, dass große Teile des überörtlichen und örtlichen Kfz-Verkehrs darüber zum Klinikum gelangen. Im Süden ist die Schnarrenbergstraße an die Innenstadt angebunden.

Um den Kernbereich des Klinikums von Kfz-Verkehr weitgehend freizuhalten, sind 2 neue Parkhäuser Mitte und Nord direkt am Gebietsrand, an der Schnarrenbergstraße, angeordnet. Die Parkhäuser werden ab etwa 2045 die beste-

henden Parkhäuser „Medizinische Klinik“ und „Crona“ ersetzen. Mit den beiden Parkhäusern sind große Teile des Klinikareals erschlossen. Der Hauptzugang des Klinikums ist über attraktive Achsen (Magistrale, Campus) von Fußgängern, evtl. auch mit Elektro-Shuttles, in ca. 200m zu erreichen. Ein drittes, bereits bestehendes Parkhaus West/Oberer Schnarrenberg ist am Ende der Elfriede-Aulhorn-Straße angeordnet und erschließt die peripheren Forschungs- und Vorklinikbereiche und die stark frequentierten Augen- und HNO-Kliniken im Saum des Klinikums.

Das Parkhaus Mitte ist über eine eigene Erschließungsstraße direkt an die Schnarrenbergstraße angebunden. Um Zufahrten aus der Innenstadt in dieses Parkhaus zu vermeiden, wird Linksabbiegen von der Schnarrenbergstraße ins Parkhaus unterbunden. Die Zufahrt ist nur aus Norden möglich. Die Erschließung des Parkhauses Nord erfolgt von der Otfried-Müller-Straße aus. Die Zufahrt ist aus allen Richtungen möglich.

Um an der Schnarrenbergstraße einen attraktiven Eingangsbereich ins Klinikum schaffen zu können, der Fußgängern, Radfahrern und ggf. Elektro-Shuttles vorbehalten ist, wird der Anschluss der Otfried-Müller-Straße an die Schnarrenbergstraße um ca. 50 m stadteinwärts verschoben.

Der Kernbereich des Klinikums wird vom allgemeinen Kfz-Verkehr frei gehalten. Dieser kann nur die Otfried-Müller-Straße als Sackgasse und die Elfriede-Aulhorn-Straße, einschließlich eines Straßenrings um die Augen- und HNO-Kliniken befahren. Über diese Straßen werden die peripheren Nutzungen erschlossen, über die Otfried-Müller-Straße auch die zentrale Notaufnahme im Kernklinikum (auf Ebene 2), über die Elfriede-Aulhorn-Straße auch das Parkhaus Ost. Der Straßenring im Westen dient darüber hinaus dem öffentlichen Verkehr (siehe Kapitel 2.2). Für diesen Straßenring ist eine neue Straßenverbindung zwischen der Elfriede-Aulhorn-Straße und der Hoppe-Seyler-Straße erforderlich.

Der Großteil der Ver- und Entsorgung des Klinikums erfolgt über das Ver- und Entsorgungszentrum, das direkt an die Schnarrenbergstraße angebunden ist. Die Verteilung im Klinikum erfolgt dann über ein automatisches, unterirdisches Warentransportsystem. Dadurch wird auch der Ver- und Entsorgungsverkehr weitgehend aus dem Klinikum herausgehalten. Trotzdem müssen die Gebäude im Klinikareal auch direkt angedient werden können (z.B. von Handwerkern oder bei Umzügen). Das Straßennetz wird hierfür ergänzt durch Ver- und Entsorgungsstrecken, die um den Kernbereich herum angeordnet sind. Sie sind an die Straßen für den allgemeinen Kfz-Verkehr angebunden. Die Zufahrt wird durch Schranken geregelt. Die Südseite soll auch von Ver- und Entsorgungsfahrzeugen weitgehend freigehalten werden. Deshalb wird im Südwesten, im Bereich des „Gelenkbaus“, auf eine Trasse für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge verzichtet. Auch der südliche Teil der Otfried-Müller-Straße soll nur Ver- und Entsorgungsfahrzeugen zugänglich sein.

Der Feuerwehr stehen alle Strecken des allgemeinen Kfz-Verkehrs und des Ver- und Entsorgungsverkehrs zur Verfügung. Zusätzlich kann die Feuerwehr auch die Hauptachsen des Fußgängerverkehrs befahren. Um den südlichen Saum ist außerdem eine Ringverbindung für die Feuerwehr geplant, die auch Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung steht (siehe Kapitel 2.3).

Eine Bebauung an der Sarchhalde wird über eine zur Schnarrenbergstraße parallele Erschließungsstraße im Einbahnverkehr von Nord nach Süd erschlossen. Die Anbindungen liegen gegenüber der Otfried-Müller-Straße und dem Anschluss Parkhaus Mitte.

2.2 Öffentlicher Verkehr

In der Region Neckar-Alb und in der Stadt Tübingen ist seit längerem die Machbarkeit einer Regionalstadtbahn in Prüfung. Ziel der Regionalstadtbahn ist es, große Teile der Region schnell, umsteigefrei und bequem an die wichtigsten Verkehrsziele, u.a. die Universität und das Klinikum Tübingen, anzubinden, um damit den öffentlichen Verkehr zu stärken und den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Zurzeit erfolgt die Vorplanung der Regionalstadtbahn im Stadtgebiet Tübingen. Ob eine Regionalstadtbahn jemals realisiert wird, ist derzeit allerdings ungewiss.

Im öffentlichen Verkehr werden deshalb 2 Fälle unterschieden:

- mit Regionalstadtbahn
- ohne Regionalstadtbahn.

Grundsätzlich ist es möglich, dass Taxis die Hauptachse (Magistrale) sowie die wichtigsten Trassen für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge befahren dürfen, um mobilitätseingeschränkte Personen direkt zum Haupteingang und zu den anderen Einrichtungen bringen und dort wieder abholen zu können. Zu klären ist, wie dann die Zufahrtskontrolle für Strecken, die dem allgemeinen Kfz-Verkehr nicht zugänglich sind, geregelt wird.

2.2.1 mit Regionalstadtbahn

Am Haupteingangsbereich des Klinikums an der Schnarrenbergstraße ist eine Regionalstadtbahn-Haltestelle geplant. Darüber ist das gesamte Klinikum fußläufig mit einem 500m-Einzugsbereich (6 Minuten bei normaler Gehgeschwindigkeit) erschlossen.

Die Haltestelle hat 3 Zu- und Abgänge:

- Ein zentraler Anschluss, der an eine Fußgängerbrücke über die Schnarrenbergstraße angebunden ist. Darüber ist die Hauptachse des Klinikums mit geringer Steigung direkt angebunden.
- Ein Anschluss im Süden mit signal geregelter Furt über die Schnarrenbergstraße zur Anbindung der Otfried-Müller-Straße und einer Haltestelle für Elektro-Shuttles.

- Ein Anschluss im Norden mit signalgeregelter Furt über die Schnarrenbergstraße zur Anbindung der nördlichen Klinikbereiche um die Elfriede-Aulhorn-Straße. Dieser Anschluss führt außerdem direkt auf den Platz am zentralen Eingangsbereich.

Da für das Klinikum, aufgrund der zahlreichen Patienten und Besucher, die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen eine große Rolle spielen, soll das Klinikareal ergänzend durch E-Shuttles erschlossen werden. Hierfür wurde ein System mit einer Schleife West und einer Schleife Süd entwickelt, die vom Haupteingangsbereich an der Schnarrenbergstraße (bzw. der Regionalstadtbahnhaltestelle) das Klinikum erschließen. Über insgesamt 9 Haltestellen sind die wichtigsten Einrichtungen auf sehr kurzen Wegen mit dem E-Shuttle erreichbar. Da die Parkhäuser ebenfalls an das E-Shuttle angebunden sind, dient es auch mobilitätseingeschränkten Personen, die mit dem Kfz kommen, um von den Parkhäusern am Gebietsrand zu allen Einrichtungen des Klinikums zu gelangen. Die Schleifen West und Süd sind an der Regionalstadtbahnhaltestelle betrieblich miteinander verbunden. Dadurch kann das E-Shuttle-System auch für klinikinterne Verkehre, z.B. von Süd nach Nord oder von Ost nach West, verwendet werden.

Darüber hinaus verbessert die geplante Regionalbahnhaltestelle am Breiten Weg, in Verbindung mit einem möglichen Schrägaufzug für Fußgänger und Radfahrer von der Schnarrenbergstraße ins Klinikum (siehe Kapitel 2.3), die ÖV-Erschließung der südlichen Klinikbereiche.

2.2.2 ohne Regionalstadtbahn

Um das Klinikareal, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, besser zu erschließen, soll zumindest ein Teil der Buslinien ins Klinikum hinein geführt werden. Dies bietet sich insbesondere für Buslinien an, die am Klinikum enden. Die Buslinienführung durchs Klinikum soll über eine Schleife Otfried-Müller-Straße – Hoppe-Seyler-Straße – Elfriede-Aulhorn-Straße erfolgen. Daran sollen zwei Haltestellen liegen: in der Hoppe-Seyler-Straße an der Hauptfußgängerachse des Klinikums und in der Elfriede-Aulhorn-Straße im Bereich Augen-/HNO-Klinik.

Anstelle der Buseinschleifung ist auch im Fall ohne Regionalstadtbahn ein E-Shuttle-System möglich, wie in Kapitel 2.2.1 beschrieben.

Darüber hinaus verbessert die Bushaltestelle am Breiten Weg, in Verbindung mit einem Schrägaufzug für Fußgänger und Radfahrer von der Schnarrenbergstraße ins Klinikum (siehe Kapitel 2.3), die ÖV-Erschließung der südlichen Klinikbereiche.

2.3 Fuß- und Radverkehr

Zugänge für Fuß- und Radfahrer zum Klinikum sind der Haupteingangsbereich an der Schnarrenbergstraße, die Otfried-Müller-Straße, die Elfriede-Aul-

horn-Straße und der Rosenauer Weg. Um die Erschließung der südlichen Klinikbereiche zu verbessern, ohne den steilen und langen Rosenauer Weg nutzen zu müssen, ist zwischen dem Ver- und Entsorgungszentrum und dem Parkhaus Mitte ein Schrägaufzug für Fußgänger und Radfahrer möglich. Dadurch werden die Wege für Fußgänger und Radfahrer deutlich kürzer und der große Höhenunterschied zum Klinikareal mühelos überwunden.

Darüber hinaus gibt es für Fußgänger Zugänge von der Schnarrenbergstraße entlang dem Gebäude Transfusionsmedizin und im Bereich der Zufahrt Parkhaus Mitte, um das Parkhaus fußläufig an die Bebauung Sarchhalde anzuschließen.

Über einen bestehenden Treppenweg vom Zwehrenbühl gibt es auch eine Anbindung auf der Westseite des Klinikums. Durch Radabstellanlagen am Fuß des Treppenwegs ist diese Erschließung auch vom Radverkehr nutzbar. Diese Anbindung ist vor allem für die Weststadt und das Ammertal eine kurze Alternative.

Innerhalb des Klinikums sind die Magistrale in Nord-Süd-Richtung und der Campus in Ost-West-Richtung besonders attraktive Bereiche für Fußgänger. Daran angeschlossen sind die ÖPNV-Haltestellen in der Schnarrenbergstraße, die Parkhäuser Mitte und Nord, der Haupteingangsbereich ins Klinikum sowie viele andere Nutzungen. Entlang der Straßen für den allgemeinen Kfz-Verkehr werden Fußgänger auf Gehwegen geführt, auf den Ver- und Entsorgungstrassen überwiegend auf Mischverkehrsflächen. In der Hoppe-Seyler-Straße sind wegen des dortigen Busverkehrs separate Gehbereiche vorgesehen. Weitere Fußwegebeziehungen sind zwischen den Gebäuden möglich.

Der Radverkehr nutzt in den Straßen und auf den Ver- und Entsorgungstrassen des Klinikums die Fahrbahnen bzw. Mischverkehrsflächen gemeinsam mit den Kfz. Radverkehr kann auch auf den beiden zentralen Achsen zugelassen werden, sofern der Radverkehr und notwendige Abstellanlagen dort mit einem späteren Nutzungs- und Gestaltungskonzept vereinbar sind.

Um die Ost-West-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern verläuft entlang des südlichen Saums ein gemeinsamer Fuß- und Radweg, der auch als Feuerwehrumfahrt dient (siehe Kapitel 2.1).

Zentrale Fahrradabstellanlagen sollen an den Hauptzugängen des Klinikums im Bereich oder innerhalb der Parkhäuser Mitte und Nord geschaffen werden. Darüber können die wichtigsten Klinikbereiche gut zu Fuß erreicht werden. Um den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr attraktiver zu machen, sollen ergänzend aber auch dezentrale Fahrradabstellanlagen an den Gebäuden geschaffen werden.

Verzeichnis

Plandarstellungen als Anhang:

Plan: Erschließungskonzept

