

Sachdarstellung

Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat am 12.12.2006 das Entwicklungsprogramm City Bahnhof Ulm beraten, folgende Grundsatzbeschlüsse gefasst (GDNr 288/06) und **Arbeitsaufträge** erteilt:

1. Das Konzept für den neuen City-Bahnhof Ulm als Mobilitäts-, Handels- und Dienstleistungszentrum zu entwickeln.
2. Eine Machbarkeitsstudie für die optimierte Verknüpfung aller Verkehrsströme und Verkehrsarten des Bahnhofsbereichs zu erstellen.
3. Alternative Standorte für neue Formen des innerstädtischen Einzelhandels im Bereich Sedelhof und nördlich des Hauptbahnhofs zu untersuchen.
4. In Verhandlung über eine partnerschaftliche Projektentwicklung mit der Bahn einzutreten.

Außerdem hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.02.2007 die Projektstruktur zum Projekt City Bahnhof Ulm beschlossen. (GDNr 40/07)

Mit den nachfolgenden Ausführungen wird der erste Zwischenbericht vorgelegt.

I. **Arbeitsaufträge gemäß Grundsatzbeschluss vom 12.12.2006**

1. **Machbarkeitsstudie Verkehr (zu Arbeitsauftrag 2)**

Das Büro MODUS CONSULT ULM GmbH wurde beauftragt, eine Machbarkeitsstudie Verkehr zu erstellen. Der Endbericht wurde im November 2007 vorgelegt. Auf der Grundlage einer eingehenden Verkehrserhebung und Mängelanalyse wurden anschließend Ziele für einen City-Bahnhof formuliert:

Für Fußgänger:

- direkter Zugang von Osten in einer Ebene zum Bahnhof.
- Direkter Westzugang zu den Gleisen über eine öffentliche Ost-West-Verbindung
- Kurze Wege
- Barrierefreiheit
- Sichere und attraktive öffentliche Räume und Querungen

Für Radfahrer:

- attraktive und sichere Radverbindungen mit Anschluss an Radwanderwege
- Neuordnung des Fahrradparkens

Für ÖPNV:

- Verbesserung der Haltestellen und ihrer Erreichbarkeit
- Optimierung der Verkehrsabläufe und Leistungsfähigkeit

Für MIV:

- Reduzierung der nicht quartiersbezogenen Verkehrsrelationen auf der Friedrich-Ebert-Straße und verbesserte Abwicklung des Restdurchgangsverkehrs
- Attraktive und ausreichende Parkangebote

Ausgehend von diesen Zielen wurden drei mögliche Szenarien für den neuen Bahnhof entwickelt und auf ihre verkehrliche Wirksamkeit untersucht. Für den MIV, ÖPNV, Radfahrer- und Fußgängerverkehr wurden die Führungen in den Ebenen 0 (ebenerdig), -1 (als Unterführung), und +1 (z. B. als angehobener Steg) untersucht.

1.1 Szenario I „Bahnhofsplatz“

Zentrales Thema dieses Szenarios ist die Schaffung von großen Freiflächen für die Ausgestaltung eines attraktiven und repräsentativen Bahnhofsplatzes. Dazu ist es notwendig den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in einen Straßentunnel zu verlegen, von dem aus die Tiefgarage des Intercity-Hotels und das Parkhaus Deutschhaus angebunden werden. Der Bahnhofsplatz soll lediglich einen reduzierten Taxenverkehr haben. Die ÖPNV-Haltestelle wird am Bahnhofsplatz wie bisher ebenerdig auf der Ebene 0 bestehen bleiben und der Bahnhofsplatz als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Damit entsteht eine durchgängige Fußgängerzone vom Bahnhof bis zum Ulmer Münster.

Durch die Verlängerung der Unterführung unter den Gleisen bis zur Schillerstraße soll im Westen eine neue Bahnhofsvorfahrt mit Kurzzeit- und Langzeitparkern und einem Kiss & Ride Bereich entstehen. Fußgänger und Radfahrer in Ost-West-Richtung können ungehindert von der Fußgängerzone über den Bahnhofsplatz entweder zum neuen Steg in die Schillerstraße oder zum Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs gelangen. Fußgänger und Radfahrer in Nord-Süd-Richtung können die gesamte Fläche des gestalteten Bahnhofsplatzes nutzen. Das Fahrradparken kann in einer unterirdischen Abstellanlage erfolgen.

Bewertung

Den Vorteilen, große Freiflächen für die städtebauliche Neugestaltung des Bahnhofsplatzes zu gewinnen und die Fußgängerzone unmittelbar am Bahnhofsgebäude beginnen zu lassen, stehen große Nachteile entgegen:

- Kostenintensiver Straßentunnel mit problematischen Anbindungen an die Neue Straße, Zinglerstraße und Olgastraße
- Neue unterirdische Anbindungen der Tiefgarage Intercity-Hotel und des Parkhauses Deutschhaus
- Problematische Anbindung am ZOB
- Zusätzlich zum Straßentunnel dennoch oberirdische Straßen für die Anbindung des Bahnhofumfelds notwendig
- Verlegung der Großen Blau und der Kleinen Blau

1.2 Szenario II „Skywalk“

Der „Skywalk“ führt Fußgänger und Radfahrer in Ost-West-Richtung von der Fußgängerzone in luftiger Höhe (Ebene +1) über den Bahnhofsplatz, durch den Bahnhof, zu den Gleisen und weiter zur Schillerstraße. Die Anbindung in der Fußgängerzone erfolgt über eine Rampe. Der Zugang hinunter zur ÖPNV-Haltestelle und den Gleisen erfolgt über Treppen und Aufzüge. Im Westen werden die Schillerstraße, das Parkhaus und die Bahnhofsvorfahrt über eine Wendel angeschlossen.

Dabei sind zwei Linienführungen denkbar:

- Variante 1: In direkter Verlängerung der Fußgängerzone durch die entkernten Gebäude Bahnhofplatz 6 und 7
- Variante 2: Durch die Bahnhofstraße und über der Friedrich-Ebert-Straße abkickend in Richtung Bahnhof. Hier könnte zusätzlich der neue Bahnhofsteg in Y-ähnlicher Form angeschlossen werden.

Die Verkehrsstrassen von MIV und ÖPNV bleiben mit ihren Anbindungen wie bisher bestehen. Die bestehende Bahnhofsvorfahrt könnte zugunsten eines zentralen Bahnhofsplatzes aufgelöst werden. Die Situation der Taxen und das Fahrradparken erfolgen wie im Szenario I beschrieben. Auf dem freiwerdenden Aufstellbereich der Taxen kann eine neue Bahnhofsvorfahrt Ost entstehen. Mit der Vorfahrt in der Schillerstraße verfügt der Bahnhof dann über zwei Vorfahrten.

Bewertung

Diese Lösung weist folgende gravierende Nachteile auf:

- Eine Überführung in ausreichender Breite (ggf. als Y-Steg) würde den Bahnhofplatz regelrecht „erschlagen“ und stellt gegenüber dem heutigen Zustand eher eine Verschlechterung des Stadtraumes dar.
- Die Rampen und Treppen an den Enden des Stegs nehmen große Flächen in Anspruch und sind insbesondere in der Bahnhofstraße sehr problematisch.
- Die Gebäude Bahnhofplatz 6 und 7 müssen bei der Variante 1 für Entkernung zur Verfügung stehen.

1.3 Szenario III „Subway“

Im Szenario „Subway“ führt eine Fußgängerunterführung von der Fußgängerzone unter dem Bahnhofplatz und den Gleisen zur Schillerstraße. Dieser „Subway“ erschließt barrierefrei die ÖPNV-Haltestelle, den Bahnhof, die Bahnsteige und die Parkieranlagen an der Schillerstraße. Die Anbindung zur Fußgängerzone erfolgt über eine Rampe, die einzelnen Abschnitte sollen möglichst kurz und ausreichend breit und hoch sein. Durch natürliche Beleuchtung soll die Attraktivität zusätzlich gesteigert werden. Die ÖPNV-Trasse kann entweder auf der Ebene 0 verbleiben oder auf Ebene –1 verlegt werden. Unter dem Bahnhofplatz sind Parkanlagen für Kfz und Fahrräder und ein Zugang zur Ebene 0 angebunden. Die neue Bahnhofshalle ist ebenfalls auf Ebene –1 verlegt.

Im weiteren Verlauf sind die Gleise angeschlossen. An der Schillerstraße erfolgt die Anbindung in Form einer Wendel zum Parkhaus und zur „Bahnhofsvorfahrt West“.

Auf dem Bahnhofplatz verbleiben die Fußgänger und Radfahrer in Nord-Süd-Richtung auf der Ebene 0, in Ost-West-Richtung soll dem „Subway“ der Vorzug gegeben werden. Die bereits in Szenario II beschriebenen Lösungen für die „Bahnhofsvorfahrten Ost und West“ gelten in gleicher Weise.

Bewertung

Der große Vorteil dieser Lösung liegt in der Entflechtung der Fußgängerströme vom MIV und ÖPNV. Es entsteht eine durchgehende Ost-West-Verbindung von der Fußgängerzone bis zur Schillerstraße

1.4 Gesamtbewertung und Detailuntersuchung

Aus verkehrstechnischer und städtebaulicher Sicht wurden die Szenarien I und II ausgeschlossen und Szenario III einer Detailuntersuchung unterzogen. Gegenstand dieser Detailuntersuchung war die Überlegung die ÖPNV-Trasse aus der derzeitigen Mittellage auf die östliche Straßenseite (zur Innenstadt) bzw. auf die westliche Straßenseite (zum Bahnhof) zu verlegen. Die östliche Seitenlage wurde jedoch aufgrund dann entstehender Probleme der Kfz-Zufahrt zu den Parkhäusern nicht weiter verfolgt.

Bei der westlichen Seitenlage wurden verschiedene Varianten untersucht:

- Verlegung in westliche Seitenlage und Verschwenkung auf die vorhandene ÖPNV-Trasse am Knoten Neue Straße / Zinglerstraße
- Aufgabe des Straßentunnels Neue Straße / Zinglerstraße
- Zweirichtungsverkehr in der Neuen Straße und der Zinglerstraße

Die Untersuchung ergab, dass alle Varianten grundsätzliche Probleme aufwerfen:

- Bei der Trassenlage aufgrund der Topografie und der Großen Blau
- Der Knoten Neue Straße / Zinglerstraße verkraftet keine zusätzlichen Verkehrsströme; je nach Variante wäre eine Auslastung von 150 – 180 % zu erwarten (=Überlastung)

- Großräumige verkehrliche Eingriffe, die z. T. bis zum Knoten Ehinger Tor gehen, haben tief greifende Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem und können deshalb im Rahmen des Projekts „City-Bahnhof“ nicht angegangen werden.

Ergebnis dieser näheren Betrachtung war die Empfehlung, das Szenario III „Subway“ zur Grundlage weiterer Planungsüberlegungen zu machen. Sowohl aus städtebaulicher als auch aus verkehrstechnischer Sicht wird eine durchgängige Fußgängerunterführung von der Innenstadt bis zur Schillerstraße mit Anschluss der ÖPNV-Haltestelle in Mittellage, der Bahnhofshalle sowie der Bahnsteige und des neuen Parkhauses an der Schillerstraße empfohlen. Zur Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße sollte an der Schillerstraße ein zweiter Zugang zum Hauptbahnhof (Westzugang) mit eigener Bahnhofsvorfahrt, Kurz- und Langzeitparkplätzen, Fahrradparkplätzen, Taxistand, und Fahrkartenschalter installiert werden. Dazu muss die Schillerstraße hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit ertüchtigt sowie deren Verknüpfungen an das Straßennetz optimiert werden. Der Bahnhofplatz sollte unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Belange als wahrnehmbarer Stadtraum neu gestaltet werden. Eine Verlegung der ÖPNV-Haltestelle in Randlage im Rahmen dieses Projektes wird aus den dargestellten Gründen nicht empfohlen.

2. Städtebau – und Architekturwettbewerb „City-Bahnhof Ulm“

(zu Arbeitsauftrag 1: Konzeptentwicklung für City-Bahnhof)

Für die Konzeption eines multifunktionalen Verkehrs-, Handels- und Dienstleistungszentrums am Ulmer Hauptbahnhof und die Entwicklung benachbarter Flächenpotentiale in den Stadtquartieren Dichterviertel und Theaterviertel führt die Stadt Ulm einen Wettbewerb durch. Zur Durchführung eines zielgerichteten Verfahrens soll der Wettbewerb kombiniert als Realisierungswettbewerb und als Ideenwettbewerb ausgeschrieben werden.

Thema des Realisierungsteils ist der eigentliche City-Bahnhof als Mobilitäts- und Dienstleistungszentrum. Der neue Bahnhof soll in Etappen umgesetzt werden können, wobei die Funktionalität des Bahnhofs während der Bauzeit gewährleistet werden muss. Der Ideen- teil zielt auf die Erarbeitung von visionären städtebaulichen Entwürfen für die Bereiche Bahnhofsumfeld, Schillerstraße, Schillerrampe und Theaterviertel.

Das Wettbewerbsverfahren City-Bahnhof Ulm soll im ersten Halbjahr 2008 durchgeführt werden und folgende Bausteine beinhalten:

2.1 Realisierungswettbewerb

Der Realisierungsteil befasst sich mit dem neuen Bahnhofsgebäude, dem direkten Bahnhofsumfeld und dessen Anbindung an die umliegenden Gebiete und Funktionen.

Ziele:

Mit dem Bahnhofsneubau soll eine niveaufreie Anbindung des Bahnhofs an die Fußgängerzone erreicht und ein neuer Westzugang von der Schillerstraße geschaffen werden. Es ist von einer unterirdischen Erschließung der neuen Bahnhofshalle von der Fußgängerzone und die Fortführung der Unterführung unter den Gleisen zur Schillerstraße auszugehen. Ziel ist es, alle Verkehrsträger in einer aus Kundensicht optimalen Mobilitätskette miteinander zu verbinden.

Bahnhof

Von einer großzügigen Halle mit Flächen für Wartebereiche, Reisezentrum, Reisebedarf, Gastronomie, Nahversorgung und typischen Dienstleistungen werden die Bahnsteige unterirdisch erschlossen. Die Gestaltung des Gleiskörpers bzw. der Bahnsteige ist mit Teil der Aufgabe.

Mit der Fortführung der Bahnstufunterführung nach Westen bis zur Schillerstraße ergibt sich die Möglichkeit zur Schaffung eines neuen attraktiven Westzugangs zum Bahnhof. In den Westzugang sind die Anbindung des neuen Parkhauses, eine Taxenvorfahrt, ein Kiss & Ride Bereich und eine Fahrradabstellanlage zu integrieren.

Der neue Bahnhof ist in allen öffentlichen Bereichen barrierefrei auszubilden. Es ist zu prüfen inwieweit das bestehende Intercity-Hotel am Bahnhofplatz in die Planungen mit einbezogen werden kann oder einem Neubau an geeigneter Stelle der Vorzug gegeben werden soll. Weitere Nutzungen wie Büro, Dienstleistung, etc. sind im erweiterten Bahnhofsgelände denkbar.

Bahnhofplatz / Friedrich-Ebert-Straße

Der Bahnhofsvorplatz soll neu gestaltet und für Fußgänger sichere Überquerungen der Friedrich-Ebert-Straße mit Zugang zur ÖPNV-Trasse gewährleistet werden. Es sind Maßnahmen zu treffen, die den gesamten Bereich vor dem Bahnhofsgelände als Platzraum nutzbar machen und gleichzeitig die einzelnen Verkehrsträger ÖPNV, MIV, Fußgänger und Fahrradfahrer verträglich miteinander verbinden. Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Radweg soll optimiert werden, an geeigneter Stelle sind ausreichend Stellplätze für Fahrräder in einem eigenem Parkgelände vorzusehen.

Unter dem Bahnhofplatz verläuft derzeit die Unterführung zur Fußgängerzone und die Erschließung der ÖPNV-Haltestellen auf dem Bahnhofplatz. Für die in der Mittellage zwischen den Fahrspuren verbleibende ÖPNV-Trasse sind attraktive Wartebereiche an geeigneter Stelle und barrierefreie Zugänge zur Haltestelle vorzusehen. Die Leistungsfähigkeit der Haltestelle ist zu verbessern. Es ist zu prüfen, ob Bereiche unter dem Bahnhofplatz als Verkaufsflächen für Einzelhandel (z. B. Supermarkt) in direkter Anbindung an die Bahnhofshalle geeignet sind.

Der Zugang von ZOB und Bahnhofsteg zum Bahnhof ist zu verbessern. Die bestehende Bahnhofstiefgarage soll erweitert und niveaufrei an die Bahnhofshalle angebunden werden. Ausreichende Bereiche für Taxen, Kiss & Ride und Andienung mit geregelter Zufahrt sind bereitzustellen.

Fußgängerzone Bahnhofstraße

Die Fußgängerzone ist mit dem Zugang zur geplanten Einkaufsgalerie „Sedelhof“ niveaufrei an den Bahnhofszugang anzubinden, die Anbindung an die Friedrich-Ebert-Straße ist zu verbessern. Es ist davon auszugehen, dass bis zur Realisierung der Einkaufsgalerie die Kleine Blau noch nicht verlegt werden kann. Die Höhenlage der Einkaufsgalerie ist deshalb für Planungen im Bereich der Fußgängerzone zu übernehmen.

Stadtgestaltung:

Vom Bahnhofsbereich bestehen verschiedene wichtige Blickbeziehungen zu umliegenden Höhenzügen und zum Münsterturm. Wünschenswert ist ein Aufnehmen dieser Blickbeziehungen in die Planungen.

Es wird eine hochwertige und unverwechselbare Gestaltung der Architektur und des öffentlichen Raumes erwartet, die eine gleich bleibend gute Nutzbarkeit des Bahnhofsbereiches über den gesamten Tagesverlauf gewährleistet.

Realisierung in Etappen / Verfügbarkeiten der Flächen:

Das Verfahren zielt auf ein umsetzbares städtebauliches Leitbild, das sich in sinnvollen und widerspruchsfreien Etappen realisieren lässt. Während der gesamten Bauzeit muss die Funktionalität des Bahnhofs gewährleistet bleiben. Im Idealfall besteht das Gesamtprojekt aus eigenständigen Teilprojekten, die u. U. auch von verschiedenen Bauherren/ Investoren entwickelt werden können.

Raumprogramm City Bahnhof:

Deutsche Bahn	3.000 m ²
Einzelhandel	5.000 m ²
Dienstleistungen	2.000 m ²
Erweiterung des Angebots für Kiss & Ride, Kurzzeit-, Langzeit- und Fahrradparken	
Zusätzliche Flächen für Büro- und Dienstleistungsnutzungen	

2.2. Ideenwettbewerb

Für den Ideenteil ist die Aufgabe die Ausarbeitung einer städtebaulichen Strukturplanung des Bahnhofsumfelds in Ulm. Die im Realisierungsteil zu entwickelnden Bausteine sind Teil der Strukturplanung.

Die folgenden Teilbereiche sind zu bearbeiten:

Theaterviertel

Das nördlich der Olgastraße gelegene Theaterviertel ist die einzige Entwicklungsreserve für eine Erweiterung der Ulmer City. Das Quartier ist derzeit geprägt von großflächiger Bebauung. Es verfügt über eine hervorragende Verkehrsanbindung an Schiene und Straße. Neben dem Theater Ulm befindet sich hier die Niederlassung der Deutschen Telekom sowie ein Autohaus. Im nördlich an den Bahnhof anschließenden Bereich des Theaterviertels besteht die Möglichkeit für vielfältige Nutzungen auf freiwerdenden Arealen der Deutschen Bahn AG und der Deutschen Post, wobei der Nähe zum Bahnhof Rechnung zu tragen ist. Denkbar ist eine gemischte Nutzung aus Gewerbe, Büro, Dienstleistungen und Wohnen. Zu den angrenzenden hoch belasteten Straßen und Bahngleisen sollen Puffer und Übergangszonen mit gemischter Nutzung vorgesehen werden. Die heutige Erschließung erfolgt über die Zu- und Ausfahrt bei der Post und über die Zeitblomstraße aber ohne eine Verbindung der beiden Straßen. Zur Entlastung der Zufahrt über den Bahnhofsvorplatz soll die Zeitblomstraße die überwiegende, wenn nicht sogar die alleinige Funktion der Erschließung übernehmen.

Schillerstraße / Schillerrampe

Die Schillerstraße ist die Haupterschließungsstraße des künftigen Dichterviertels und soll gleichzeitig den neuen Westzugang zum Bahnhof anbinden. Zwischen der Ludwig-Erhard-Brücke und der Neuen Straße ist ein dreistreifiger Ausbau vorgesehen, der je Fahrtrichtung einen durchgängigen Fahrstreifen erhalten soll. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sind separate Linksabbiegespuren vorgesehen. Die Schillerstraße ist südlich an die Neue Straße angebunden. Richtung Norden ist derzeit eine Anbindung lediglich unter der Ludwig-Erhard-Brücke hindurch an die stadtauswärts führende B 10 möglich.

Zur besseren Erreichbarkeit wird an die Ertüchtigung der Bleichstraße zur Ausfahrt Richtung B 10 mit Anbindung aller Richtungen über den Blaubeurer-Tor-Kreis gedacht. Zur Erschließung von Norden her muss noch der geplante südöstliche Bypass im Blaubeurer-Tor-Kreis so überarbeitet werden, dass eine Ausfahrt in die Schillerstraße weiterhin gewährleistet ist.

Entlang der Schillerstraße sind attraktive Gehwege zu schaffen. Zudem ist eine Radwegeverbindung vorzusehen, die an das übrige Radwegenetz anbindet. Im räumlichen Zusammenhang mit dem neuen Westzugang des Hauptbahnhofes ist ein Parkhaus mit 400 Stellplätzen vorgesehen. Der Erhalt und die städtebauliche Einbindung des Baumbestandes ist dabei besonders zu berücksichtigen.

Im Bereich der Schillerrampe, also zwischen der Schillerstraße, der Neuen Straße und den Bahnanlagen steht eine Fläche für Planungen zur Verfügung. Eine Entwicklung dieses Gebietes ist insbesondere im Zusammenhang mit dem westlich der Schillerstraße gelegenen Dichterviertel zu sehen, das als Sanierungsgebiet ausgewiesen wird und zu einem

gemischt genutzten Quartier entwickelt werden soll. In direkter Nachbarschaft befindet sich das Hochhaus „Universumcenter“ und mit dem Landratsamt das Verwaltungszentrum des Alb-Donau-Kreises. Für dieses Gebiet ist von einer prägnanten Nutzung als Büro-, Wissens- und/oder Verwaltungsstandort auszugehen, die der Nähe zum Verkehrsknotenpunkt Bahnhof und der Eingangssituation zur Innenstadt gerecht wird.

Lage, Begrenzung und Größe des Wettbewerbsgebiets:

Das Planungsgebiet befindet sich direkt westlich der Grenze zur historischen Innenstadt Ulms. Die Fußgängerzone in der Bahnhof- und Hirschstraße stellt die Verbindung zum gotischen Münster und mit dem Münsterplatz dem Hauptplatz der Stadt dar und ist die Haupteinkaufstraße. Die westliche Grenze des Planungsgebiets bildet die Schillerstraße und an ihr angrenzend das Dichterviertel. Im Norden und im Süden ist das Gebiet durch zwei Haupteerschließungsstraßen zur Innenstadt begrenzt. Im Norden durch die Ludwig-Erhard-Brücke und im Süden durch die Neue Straße.

Der Ideen- und der Realisierungsteil umfassen insgesamt eine Fläche von ca. 25 ha.

Verfügbarkeiten der Flächen:

Teilbereiche des Ideenteils stehen nicht zur Planung zur Verfügung. Diese Bestandsgebiete sind in den Ideenteil zu übernehmen. Für die Baustelleneinrichtungsflächen der Deutschen Bahn AG gilt eine zeitliche Restriktion bis zur Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm, voraussichtlich bis 2019.

Art und Maß der baulichen Nutzung:

Es ist sowohl für die Nutzungsarten als auch die Dichte und Höhenentwicklung der geplanten Bebauung von einer stadtverträglichen Entwicklung der verfügbaren Flächen auszugehen.

Stadtgestaltung:

Das weithin sichtbare Ulmer Münster markiert sowohl räumlich als auch in Bezug auf die Identität der Bürger den Mittelpunkt der Stadt. Es bestehen vielfältige Blickbeziehungen innerhalb des Stadtgefüges auf den Münsterturm, die nach Möglichkeit gewahrt oder ausgebaut werden sollen. Das Stadtbild mitprägend sind außerdem Teile der Bundesfestung Ulm.

Insbesondere die durch die Stadt verlaufende mehrspurige Bundesstraße 10 und die Bahnanlagen bilden Barrieren im Stadtgefüge. Durch den Bahnhofsneubau ergibt sich die Chance die westlich der Innenstadt gelegenen Stadtviertel besser anzubinden und attraktive Geh- und Radwegverbindungen herzustellen.

Kleine Blau / „Blauufer-Park“ an der Schillerstraße

Die Kleine Blau verläuft derzeit von Westen kommend, die Schillerstraße, die Bahnanlagen und den Bahnhofsvorplatz unterirdisch querend Richtung Innenstadt. Die Große Blau verläuft ca. 200 m südlich und quert ebenfalls unterirdisch die Bahnanlagen in Richtung Südosten. Zur Umsetzung des Konzepts City Bahnhof Ulm ist es erforderlich die Kleine Blau zu verlegen. Sie soll künftig die Schillerstraße unterqueren und parallel neben ihr möglichst oberirdisch in die Große Blau münden. Damit bietet sich die Chance für einen hochwertigen Freiraum an ihrem Ufer. Denkbar ist die Gestaltung eines urbanen „Blauuferparks“, auch in Verbindung mit dem Teilgebiet A1/ Schillerrampe.

Gestaltung

Der öffentliche Raum im Planungsgebiet Bahnhofsbereich soll robust und hochwertig gestaltet werden.

Die Stadt Ulm bevorzugt eine zurückhaltende Gestaltung ihrer öffentlichen Räume.

3. Neue Formen des innerstädtischen Handels

(zu Arbeitsauftrag 3: Untersuchung alternativer Standorte für neue Formen innerstädtischen Einzelhandels)

Als alternative Standorte für neue Formen des innerstädtischen Einzelhandels wurden der Bereich nördlich des Hauptbahnhofs und der Bereich Sedelhof untersucht. Der Bereich nördlich des Hauptbahnhofs steht wegen der Belegung des Areals als Baustelleneinrichtungsfläche durch die DB frühestens mit Fertigstellung der neuen ICE-Trasse, nicht aber vor 2019 zur Verfügung.

Im Bereich Sedelhof besteht unter Einbeziehung der Sedelhofgasse die Möglichkeit einer zügigen innenstadtverträglichen Entwicklung von ca. 15.000 m² Einzelhandelsfläche. Städtebauliche Untersuchungen ergaben die Machbarkeit einer attraktiven und architektonisch hochwertigen „Sedelhofgalerie“ auch bei noch nicht erfolgter Verlegung der Kleinen Blau. Detaillierte Planungen sollen im Zuge der weiteren Projektentwicklung durch ein eigenes Realisierungs-Wettbewerbsverfahren mit spezialisierten Planungsbüros erfolgen.

Das Gebiet betreffende liegenschaftliche Verhandlungen werden derzeit durch die Abteilung Liegenschaften betrieben. Eine abschließende Klärung zum Standort Sedelhof ist erst nach Abschluss der Grundstücksverhandlungen möglich. Details der weiteren Projektentwicklung sind den Berichten der Projektentwicklungsgesellschaft im Hauptausschuss und den zuständigen Gremien vorbehalten.

Es wird vorgeschlagen, von den beiden untersuchten Standorten den Standort Sedelhof weiter zu verfolgen.

4. Gemeinsame Projektentwicklung Stadt Ulm – DB Station & Service

(zu Arbeitsauftrag 4: Verhandlungen über Projektentwicklung mit DB)

Entwicklungsvereinbarung

Die Stadt Ulm hat den Dialog mit dem Unternehmensteil Station & Service der Deutschen Bahn AG aufgenommen und in mehreren Gesprächen Möglichkeiten einer gemeinsamen Projektentwicklung erörtert. Mittlerweile liegt der Entwurf einer Entwicklungsvereinbarung vor. Hierin verpflichten sich die Stadt Ulm und die DB Station & Service AG gemeinsam eine Neugestaltung des Bahnhofs und dessen Umfelds in funktionaler, architektonischer und städtebaulicher Hinsicht zu realisieren. Der Vertragsentwurf wird derzeit zwischen den Vertragspartnern abgestimmt.

Machbarkeitsstudie

Ebenfalls liegt ein Angebot der Bahnhofsagentur – ein Serviceunternehmen von DB Station & Service – vor, eine Machbarkeitsstudie zum City-Bahnhof Konzept zu erstellen. Die Studie soll Grundlage für den Architekturwettbewerb werden. Die Stadt Ulm und die DB Station & Service werden die Machbarkeitsstudie gemeinsam in Auftrag geben.

II. Weitere notwendige Aufgaben

Aus den oben unter **I.** genannten Arbeitsaufträgen ergeben sich weitere notwendige Aufgaben.

1. Verlegung der Kleinen Blau

Nach Feststellung der technischen Machbarkeit einer Verlegung der Kleinen Blau entlang der Schillerstraße wird derzeit über die weiteren Realisierungsmöglichkeiten mit der DB verhandelt. DB Regio und DB Netz prüfen derzeit intern, welche Gleise im Bereich Schillerstraße aufgegeben werden können. Wenn das Prüfergebnis vorliegt, schließt sich das Entwidmungsverfahren durch das Eisenbahnbundesamt an.

Abhängig von der durch die Bahn freizugebenden Flächen ist entweder eine komplett offene Führung der Kleinen Blau mit seitlichem urbanem Freiraum oder eine etwas schmalere Variante möglich. Bei der zweiten Variante ist eine oberirdische Verlegung in zwei Abschnitten möglich. Im ersten Abschnitt bis zum neuen Fußgängersteg ist der Verlauf in einem offenen Kanal von ca. 5,00 m Breite technisch machbar. Dies wurde durch die Entsorgungsbetriebe Ulm nachgewiesen. Vom Steg bis zur Großen Blau könnte im zweiten Abschnitt ein urban geprägter Freiraum am Wasser angelegt werden.

Sollten nicht genügend Gleisanlagen aufgegeben werden, so könnte die Kleine Blau auch in einen unterirdischen Kanal unter die Schillerstraße verlegt werden.

2. Öffentlicher Dialog

Der Bedeutung und dem Umfang des Projekts „City-Bahnhof Ulm“ entsprechend soll ein umfassender öffentlicher Dialog mit der Bürgerschaft und der Fachöffentlichkeit geführt werden. Als ein wichtiger Baustein soll auf dem nördlichen Bahnhofsvorbereich ein Infopunkt entstehen. Der Infopunkt „City-Bahnhof Ulm“ soll bis zum Abschluss der Arbeiten an der ICE-Trasse und ggf. darüber hinaus über die Entwicklungen im Bahnhofsumfeld informieren und als Plattform des öffentlichen Dialogs dienen. Eine Beteiligung der DB Projektbau am Infostützpunkt „City-Bahnhof Ulm“ steht in Aussicht. Als Standort ist eine Fläche im Bereich der jetzigen Taxivorfahrt vorgesehen. Der Infopunkt soll im Verlauf des Jahres 2008 erstellt werden.

Gebäude

Geplant ist, eine Mehrfachbeauftragung mit fünf jüngeren Architekturbüros durchzuführen. Gesucht wird ein modernes und auffallendes Gebäude mit hohem Anspruch an Funktionalität und Außenwirkung, das geeignet ist, Besuchergruppen von bis zu 20 Personen durch eine Ausstellung zu führen. Thematisch soll das Gebäude an die Themen Mobilität, Verkehr sowie Dynamik der Bewegung erinnern.

Ausstellung

Derzeit laufen die Vorarbeiten für eine Ausstellungskonzeption. In Form von Plänen, Modellen und multimedialen Objekten soll über die folgenden Themen informiert werden:

- Europäische Magistrale und die Stellung Ulms
- ICE Neu- und Ausbaustrecke Stuttgart-Augsburg
- City-Bahnhof Ulm

Neuordnung der Bahnhofsvorfahrten

Mit Errichtung des Gebäudes besteht die Möglichkeit, kurzfristig die Bahnhofsvorfahrten und den Aufstellbereich der Taxen neu zu ordnen und damit die entsprechenden Verkehrsströme zu entflechten.

Denkbar sind zwei Varianten:

- Verlagerung der Taxen nach Süden auf die Bahnhofsvorfahrt; die Kurzzeitstellplätze werden auf die verbleibenden Stellplätze der jetzigen Taxenvorfahrt verlegt. (Variante 1)
- Reduzierung der Taxenstellplätze am bestehenden Standort mit einer Ausfahrt in die Friedrich-Ebert-Straße lediglich nach Süden. (Variante 2)

Die geplante Neuordnung der Taxenstellplätze wurde mit der Taxizentrale erörtert. Eine abschließende Stellungnahme wird in Kürze vorliegen.

Umbaumaßnahmen im Hauptbahnhof

Zeitgleich zur Errichtung des Infopunktes führt die DB Station & Service Umbaumaßnahmen im Bahnhofsgebäude durch. Dabei wird es erforderlich sein das Pressezentrum aus dem Bahnhof auf den Vorplatz zu verlagern. Dieses Provisorium wird voraussichtlich bis Ende des Jahres 2008 auf dem südlichen Bahnhofplatz bestehen bleiben. Die kurzfristigen Umbaumaßnahmen im Hauptbahnhof stehen der Neukonzeption als City Bahnhof nicht entgegen.

3. Neugestaltung des zentralen Omnibusbahnhofes

Als Ergebnis des Realisierungswettbewerbs „ZOB, Bahnbrücke und Fahrradparkhaus, Ulm“ aus dem Jahr 2001 wurde vom Ing.-Büro Pirker und Pfeiffer ein mit allen Beteiligten abgestimmter Entwurf für die Neugestaltung des zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) erarbeitet. Der Entwurf des ZOB, der Anfang des nächsten Jahres im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt ausführlich vorgestellt wird, weist drei Längsbussteige sowie acht Nachziehplätze auf. Die Einfahrt zum ZOB liegt im Norden, die Ausfahrt im Süden (siehe Anlage 7).

Diese Planung für die Neugestaltung des ZOB stellt eine der festen Vorgaben für den jetzigen städtebaulichen Wettbewerb „City-Bahnhof Ulm“ dar. Die Wettbewerbsentwürfe für den City-Bahnhof werden auf Kompatibilität mit dem geplanten Busbahnhof überprüft. Wenn sich keine wesentlichen Aspekte ergeben, die sich auf die Planung des ZOB auswirken, kann die Neugestaltung des ZOB wie in der Finanzplanung vorgesehen realisiert werden.

4. Neubau des Bahnsteiges

Nach dem Abbruch des bestehenden Fußgängersteiges soll der Neubau des Bahnsteiges, der vom Büro Mahler-Günster-Fuchs, Stuttgart (1. Preis im o. g. Wettbewerb) geplant wurde, zügig zur Baureife weiterentwickelt werden. Dieser neue Übergang über die Bahngleise ist durch ein Dach und Verglasung gegen die Witterung geschützt. Ebenso sind die Treppenaufgänge in einem geschlossenen Raum untergebracht. Für den behindertengerechten Zugang sind zwei Aufzüge an beiden Seiten des Steiges vorgesehen. Abgänge und Aufzüge zu den Bahnsteigen sind möglich und eingeplant. Deren Realisierung liegt bei der DB AG.

Die Umsetzung der Maßnahme ist rechtlich in das Planfeststellungsverfahren der DB AG zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm mit eingebunden. Die Stadt versucht, das Baurecht für den Steg so schnell wie möglich zu erlangen. Die Fertigstellung des neuen Steiges wird bis Ende 2010 erwartet. Auf Grund des nicht viel kürzeren Zeitaufwandes für ein Provisorium aber mit deutlich schlechteren Randbedingungen (ohne Aufzüge und nicht wettergeschützt) wird die Realisierung des endgültigen Steiges bevorzugt.

Nach Abbruch des alten Steiges verbleibt als einzige direkte Ost-Westverbindung für Fußgänger und Radfahrer zur Innenstadt die Verbindung entlang der Neuen Straße. Diese wichtige Verbindung verläuft von der Schillerstraße bis zur Glöcklerstraße, wobei Teilstrecken als Unterführungen ausgebildet sind (unter den Gleisanlagen und am Verkehrsknoten Neue Straße / Friedrich-Ebert-Straße). Erste kurzfristige Maßnahmen für ihre Auf-

wertung wurden bereits getroffen. Zeitnah sollte jedoch ein Konzept zur Neugestaltung dieser wichtigen Wegebeziehung erarbeitet werden.

III. Weiteres Vorgehen

Zur weiteren Projektentwicklung sind folgende Arbeitsaufträge zu bearbeiten:

1. Der in der Machbarkeitsstudie Verkehr vorgenommenen Bewertung der Szenarien zuzustimmen und der weiteren Planung das Szenario „Subway“ (Fußgängerverbindung in Ebene –1) zugrunde zu legen.
2. Vorbereitung und Durchführung des Ideen- und Realisierungswettbewerbs (Ziff. I. 2. der Sachdarstellung)
3. Fortführung der Entwicklungskonzeption einer Einkaufsgalerie im Bereich Sedelhof (Ziff. I. 3. der Sachdarstellung)
4. Abschluss einer Entwicklungsvereinbarung zwischen der Stadt Ulm und DB Station & Service (Ziff. I. 4. der Sachdarstellung)
5. Beteiligung an der Machbarkeitsstudie der DB Bahnhofsagentur (Ziff. I. 4. der Sachdarstellung)
6. Fortführung der Verhandlungen mit DB Netz und DB Regio über die Aufgabe von Gleisen (Ziff. II. 1. der Sachdarstellung)
7. Konzeption der Verlegung der Kleinen Blau (Ziff. II. 1. der Sachdarstellung)
8. Errichtung eines Info-Punktes auf dem Bahnhofplatz (Ziff. II. 2. der Sachdarstellung)
9. Erarbeitung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit (Ziff. II. 2. der Sachdarstellung)
10. Städtebauliche Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Fußgänger- und Radfahrerunterführungen entlang der Neuen Straße (Ziff. II. 4. der Sachdarstellung)

IV. Antrag Nr. 19 der SPD-Fraktion

Der Antrag Nr. 19 der SPD-Fraktion zum Andienungsverkehr Hauptbahnhof ist damit beantwortet.