



Sachbearbeitung SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht
Datum 21.03.2012
Geschäftszeichen SUB III-Wa
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 17.04.2012 TOP
Behandlung öffentlich GD 133/12

Betreff: Citybahnhof Ulm
- Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsarbeit und weiteres Vorgehen

Anlagen: 1 Dokumentation der Foren und des Runden Tisches von Juli 2011 bis Januar 2012 (Anlage 1)
1 Entwicklungskonzept City-Bahnhof Ulm (Anlage 2)

Antrag:

1. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Den Empfehlungen der Verwaltung in den Ziffern 5.1 bis 5.6 der Sachdarstellung wird zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, entsprechend der Ziffer 6 der Sachdarstellung den Realisierungswettbewerb vorzubereiten.

Jescheck

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, LI, OB _____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Sachdarstellung:

1. Bisherige Beratungsfolge

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.06.2009 (GD 231/09)
City-Bahnhof Ulm - Dritter Zwischenbericht
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.07.2010 (GD 289/10)
Projekt City-Bahnhof Ulm - Städtebaulicher Ideenwettbewerb
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 28.06.2011 (GD 219/11)
Ergebnis des städtebaulichen Ideenwettbewerbs , Bericht und Beschluss über das weitere Vorgehen
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 28.06.2011 (GD 220/11)
Konzept der Öffentlichkeitsarbeit

2. Forum City-Bahnhof Ulm - 1. Dialogphase

Das Konzept zur Bürgerbeteiligung beim Projekt City-Bahnhof Ulm sieht mehrere Dialogphasen vor. Die erste Dialogphase zu den Ergebnissen des städtebaulichen Ideenwettbewerbs von 2011 wurde von Juli 2011 bis Januar 2012 durchgeführt. In fünf Fachforen und einem Runden Tisch diskutierten interessierte Bürgerinnen und Bürger, Vertreter von Verbänden, Vereinen und Unternehmen über die Wettbewerbsergebnisse und erarbeiteten eigene Vorschläge zur weiteren Planung. Außerdem nutzten 115 Teilnehmende das im Juli 2011 durchgeführte Internetdiskussionsforum.

Mit dem vorliegenden Bericht zum Projekt City-Bahnhof Ulm werden dem Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt die Dokumentation der ersten Dialogphase und die daraus sich ergebenden Empfehlungen zur weiteren Planung vorgelegt. (Siehe Anlage 1)

3. Weitere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit

Im Anschluss an den städtebaulichen Ideenwettbewerb und in Vorbereitung der ersten Dialogphase wurden eine Informationsveranstaltung im Stadthaus und eine Ausstellung der prämierten Entwürfe im Rathaus durchgeführt. Direkt im Anschluss an den Wettbewerb waren alle Beiträge im Kornhaus ausgestellt.

Eine Infozeitung zum Wettbewerb wurde in einer Auflage von 65.000 gedruckt und an sämtliche Haushalte verteilt.

Sämtliche von der Wettbewerbsjury prämierten Arbeiten sind im Infopavillon am Bahnhof und im Internet ausführlich dargestellt.

4. Projekt Nationale Stadtentwicklung

Das Forum Citybahnhof Ulm wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen der nationalen Stadtentwicklungspolitik als eines von 15 Pilotprojekten zur Bürgerbeteiligung ausgewählt. Damit verbunden ist eine Förderung des

Zeitraums bis Ende 2013. Insgesamt wird das Projekt mit Euro 53.000 bezuschusst. Während des Förderzeitraumes wird eine wissenschaftliche Begleitung der Pilotprojekte mit Berichten und regelmäßigen Treffen durchgeführt.

5. Stellungnahmen und Empfehlungen zur weiteren Planung

Synoptische Darstellung der wichtigsten Ergebnisse der 1. Dialogphase mit Stellungnahmen und Empfehlungen der Verwaltung

5.1. Fußgängerverbindung Innenstadt-Bahnhofshalle-Schillerstraße

Bürgerwerkstatt	Möglichst wenig erzwungene Ebenenwechsel. Alle Funktionen auf einer durchgehenden Ebene -1. Ebene +1 ist nicht funktional und soll ausgeschlossen werden.
Forum der Anlieger	Durchgehende Passage auf Ebene -1 mit Einbindung der bestehenden Handelsflächen in der heutigen Passage und Verlängerung der Unterführung bis zur Schillerstraße.
Verkehrsforum	Durchgehende Passage auf Ebene -1. Durchbindung des Bahnhofs an die Schillerstraße entlastet den Bahnhofplatz.
Forum Wirtschaft und Gesellschaft	Passagenebene -1 ist die wichtigste Fußgängerverbindung und muss entsprechend attraktiv und funktional gestaltet werden. <i>(Ebene +1 wird nicht mehr thematisiert.)</i>
Planerforum	Passage für Fußgänger ist auf Ebene -1 anzuordnen, eine Passerelle auf Ebene +1 über den Gleisen ist auszuschließen. (Vorgabe: Ebene -1 zwischen Innenstadt und Bahnhof)
Internetforum	Anordnung der Passage auf Ebene -1 oder Ebene +1 wird kontrovers diskutiert, insbesondere im Zusammenhang mit einer Tieferlegung der Friedrich-Ebert-Straße.
Runder Tisch	Die unterirdische Querung (der Fr.-Ebert-Straße) soll möglichst weit nach Süden verlagert werden, eine Verzweigung zu den Sedelhöfen möglichst weit nach Osten.
Stellungnahme der Verwaltung	<p>Eine durchgehende Passage auf Ebene -1 von der Bahnhofstraße bis zur Schillerstraße entspricht den Zielsetzungen der Stadt Ulm. Es sollte eine möglichst kurze und dabei funktionale Passage gebaut werden. Grundsätzlich günstig ist die heutige Lage sowohl der Passage unter dem Bahnhofplatz als auch der Bahnsteigunterführung im Bahnhof. Beide können ausgebaut werden. Die Hauptfußgängerströme in der Passage sollten nicht aufgeteilt werden. Die Passage sollte daher ohne Abzweigungen gebaut werden.</p> <p>Das Gebäude Bahnhofplatz 7 am Beginn der Bahnhofstraße kann derzeit nicht erworben werden. Die Passage in die Innenstadt sollte nicht südlich dieses Gebäudes verschoben oder verschwenkt werden, da dies die Wege auf Ebene -1 verlängert und die geplanten Parkgaragen beeinträchtigt.</p>

Empfehlung der Verwaltung Bisherige Zielsetzungen zur Passage auf Ebene -1 weiterverfolgen. Es sollte eine einzige durchgehende Passage gebaut werden mit einer zusätzlichen Anbindung der Sedelhöfe auf Ebene -1. Die Lage der heutigen Passagen unter dem Bahnhofplatz und unter den Gleisen sollte beibehalten werden.

5.2. Zugang zur Passage von der Fußgängerzone zum Bahnhof

Bürgerwerkstatt Direkter Zugang zur Passage aus der Bahnhofstraße nördlich des Einsteindenkmals. Die Fußgängerströme, die vom Bahnhof kommen, sollten so spät als möglich in Richtung Innenstadt und Sedelhöfe aufgeteilt werden. Die Stadt wird gebeten das Gebäude Bahnhofplatz 7 zu erwerben, um verbesserte Optionen für den Passagenzugang zu schaffen.

Forum der Anlieger Wurde nicht thematisiert.

Verkehrsforum Wurde nicht thematisiert.

Forum Wirtschaft und Gesellschaft Möglichst keine bevorzugte Anbindung des Bahnhofs über die Sedelhöfe. Zugang zur Innenstadt und den Sedelhöfen kann auch zusammengelegt werden.

Planerforum Für den Erfolg der Ausarbeitung einer guten Lösung ist das Gebäude Bahnhofstrasse 7 maßgeblich. Die Anbindung Bahnhofstraße-Hauptbahnhof auf Ebene -1 soll direkt und barrierefrei sein.

Internetforum Wurde nicht thematisiert.

Runder Tisch Der Fußgänger-Hauptstrom soll in die Bahnhofstraße geleitet werden. Die Passagenanbindung könnte beim Einsteindenkmal liegen mit einer attraktiven Platzgestaltung als Ein-/Ausgang.

Stellungnahme der Verwaltung Die Fußwegeverbindung zwischen der Bahnhofstraße und dem Zugang zur Bahnhofspassage muss in der direkten Wegebeziehung ohne Umwege hergestellt werden. Die ungehinderte Sichtbarkeit zwischen der Bahnhofstraße und dem Passagenzugang muss gegeben sein. Der Erwerb des Gebäudes Bahnhofplatz 7 ist derzeit nicht möglich. Mit den Sedelhöfen entsteht eine Erweiterung der Haupteinkaufslage der Fußgängerzone. Gleichzeitig besteht die Chance das Gebiet nördlich von Bahnhof- und Hirschstraße und Münsterplatz besser anzubinden und aufzuwerten und die dortigen Geschäftslagen zu verbessern.

Empfehlung der Verwaltung Beibehalten der grundsätzlichen Lage des heutigen Zugangs zur Passage.

5.3. Bahnhofplatz

Bürgerwerkstatt Es soll ein großer Platz mit Aufenthaltsqualität und klaren Platzräumen entstehen. Der Platz soll räumlich gefasst sein. Dies verbessert die Übersichtlichkeit und Sicherheit auf dem Platz.

Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten sind zu vermeiden.

Forum der Anlieger	Ein durchgehender Bahnhofsplatz ohne dunkle und uneinsehbare Bereiche. Ein geeignetes Lichtkonzept für den Platz. Mehrheitlich für großzügige und attraktive öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität. Mit geeigneten Maßnahmen soll der Drogenszene begegnet werden.
Verkehrsforum	Hohe Aufenthaltsqualität wird gefordert mit guter Übersichtlichkeit und ohne uneinsehbare Bereiche.
Forum Wirtschaft und Gesellschaft	Ein ebenerdiger Fußgängerübergang direkt aus der Bahnhofstraße ist vorzusehen.
Planerforum	Die Vorzone des Bahnhofsplatzes soll so groß und vielfältig wie möglich von Ebene -1 auf Ebene 0 geöffnet werden, um die Aufenthaltsqualität auf Ebene -1 zu optimieren.
Internetforum	Der Bahnhofsplatz soll grüner gestaltet werden mit schattenspendenden Bäumen und Grünflächen. Er sollte für die Bürger als angenehmer Aufenthaltsort gelten. Der Schienen- und der Straßenverkehr sollten dem Fußgängerverkehr untergeordnet sein und der Platz insgesamt einen großzügigen Eindruck vermitteln. Er sollte zweckdienlich sein, um viele Passanten "durchschleusen" zu können, andererseits nicht zum grauen Vorplatz verkommen. Er sollte ein Café anbieten, mit der Möglichkeit draußen zu sitzen.
Runder Tisch	Die oberirdische Querung zur Innenstadt soll attraktiv ausgebaut werden und großzügige und vielfältige Öffnungen von Ebene -1 auf Ebene 0 aufweisen, um die Aufenthaltsqualität auf Ebene -1 zu optimieren. (...) Allerdings darf die Funktionalität des Vorplatzes insoweit nicht beeinträchtigt werden, um dort die verschiedenen Verkehrsarten gut abwickeln zu können.
Stellungnahme der Verwaltung	Zielsetzungen der Stadt sind attraktive Querungsmöglichkeiten des Bahnhofsplatzes mit Einbindung der Haltestelle sowie die Schaffung eines als Platzraum erlebbaren Bahnhofsplatzes mit Aufenthaltsqualität.
Empfehlung der Verwaltung	Beibehalten der bisherigen Zielsetzungen.

5.4. Bahnhofshalle / -gebäude

Bürgerwerkstatt	Der Bahnhof muss als solcher und als einprägsame Stadtmarke erkennbar sein. Prägend für einen Bahnhof ist eine große mehrstöckige Halle und ein Turm mit Uhr. Das Gebäude soll Klarheit ausstrahlen. Es sollte von außen keine Ablenkung durch Werbung etc. erfolgen. Weitgehend Konsens ist eine Bahnhofshalle auf Ebene -1 als funktionale, geräumige und nutzerfreundliche
-----------------	---

Halle mit allen für Reisende notwendigen Einrichtungen.

Forum der Anlieger	Große, der Personenfrequenz angemessene Halle, Übersichtlichkeit und gute Orientierung, hohe Aufenthaltsqualität und Komfort, attraktive Handels- und Dienstleistungsangebote an den Laufflächen, Vermeidung von Zugluft, geschützte Wartebereiche für Personengruppen mit besonderen Anforderungen an Sicherheit und Funktionalität.
Verkehrsforum	Übersichtlichkeit und gute Orientierung. Ein Leitsystem im Bahnhof soll die Orientierung zusätzlich verbessern.
Forum Wirtschaft und Gesellschaft	Bahnhofshalle und Verkehrsstation sind in der heutigen Lage günstig gelegen und sollen diesbezüglich nicht verändert werden. Der Bahnhof hat eine wichtige Gateway-Funktion. Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden die Bahnnutzer zunehmen. Eine ausreichende und nachhaltige Dimensionierung des Bahnhofs in den öffentlichen Bereichen ist deshalb erforderlich.
Planerforum	Die Präsenz des Bahnhofs in der Stadt ist wichtig.
Internetforum	Es sollte eine klare Aufteilung zwischen Transfer- und Shopping Bereiche geben. Reisende dürfen durch Einbauten nicht eingeeengt werden. Ein City-Supermarkt im Bahnhof mit einem Grundsortiment des täglichen Bedarfs. Denkbar ist im Osten Reisebedarf (Zeitschriften, Restaurants, Bäcker, etc.) und im Westen ausgeprägte Handelsflächen mit Anbindung an ein Parkhaus (Supermarkt, Drogerie, Spielzeug, Textil)
Runder Tisch	Das Gebäude soll prägnant und markant erscheinen, über Sichtachsen aus vielen Richtungen erkennbar und wahrnehmbar sein. Es soll eine neue Stadtmarke setzen. Blickbeziehungen zu markanten Ulmer Gebäuden sollen vom Bahnhof aus möglich sein.
Stellungnahme der Verwaltung	Markantes Bahnhofsgebäude entspricht bisherigen Zielsetzungen.
Empfehlung der Verwaltung	Beibehalten der bisherigen Zielsetzungen.

5.5. Verkehrsführung Friedrich-Ebert-Straße / Haltestelle

Bürgerwerkstatt	Querung der Fr.-Ebert-Str. ist an drei Stellen erforderlich. Dies bedingt die Teilung der Haltestelle in zwei Bereiche.
Forum der Anlieger	Wurde nicht thematisiert.
Verkehrsforum	Bei der Reduzierung der Fr.-Ebert-Str. auf zwei Fahrspuren sind verschiedene Verkehre zu beachten, die zeitgleich auftreten. Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehre sind daher zu trennen. Fehlfahrten sind durch geeignete Wegweisungen und ein

integriertes Verkehrskonzept zu vermeiden. Problematisch sind heute die Anbindungen an den ZOB und an die Taxenstellplätze. Dies ist bei der Neuplanung zu beachten.

Forum Wirtschaft und Gesellschaft	Wurde nicht thematisiert.
Planerforum	Es wird davon ausgegangen, dass eine Verlegung der Fr.-Ebert-Str. in einen Straßentunnel nicht möglich ist.
Internetforum	Es wurde kontrovers diskutiert, ob die Straße in einen Tunnel verlegt werden kann oder ob sie oberirdisch verbleiben soll und auf je eine Richtungsspur reduziert werden soll. (Siehe Themenwiki "Neue Verkehrsregelungen")
Runder Tisch	Wurde nicht thematisiert. <i>(Anmerkung der Verwaltung: In allen Foren herrscht Konsens darüber, dass der ebenerdige Übergang zwischen Bahnhof und Innenstadt verbessert werden muss.)</i>
Stellungnahme der Verwaltung	Die Reduzierung der Friedrich-Ebert-Straße und der Ausbau der Haltestelle entsprechen den Zielsetzungen der Stadt. Die Verlegung der Friedrich-Ebert-Straße in einen Straßentunnel wurde bereits in der Verkehrsuntersuchung und -konzeption von 2007 untersucht. Diese Verlegung wurde wegen hoher Kosten und negativer städtebaulicher Folgewirkungen ausgeschlossen. U. A. müsste die Große Blau verlegt werden und große Zufahrtsrampen in der Olgastraße und am ZOB gebaut werden.
Empfehlung der Verwaltung	Prüfung der Möglichkeiten einer Neuorganisation der Haltestelle.

5.6. Westzugang / Anbindung Dichterviertel

Bürgerwerkstatt	Der Bahnhofsneubau bietet die Chance für eine stadtstrukturelle und städtebauliche Aufwertung des Dichterviertels. Der gesamte Westen kann hierdurch angebunden werden. Der Westzugang zum Bahnhof soll durch ein Gebäude aufgewertet werden. Ein offener Zugang zur Passage wird abgelehnt. Neben einem signifikanten Gebäude soll auch ein attraktiver Platzbereich geschaffen werden. Der Platz soll verkehrsberuhigt und mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Angebote für Nahversorgung und Gastronomie am Platz und im Bahnhofsgebäude sollen den Platz beleben. Die Kleine Blau soll am Westzugang offengelegt und sichtbar ins Stadtbild integriert werden. Sie soll oben und offen verlaufen und ins Bahnhofsgebäude integriert werden.
Forum der Anlieger	Der Bahnhof muss in allen Bereichen barrierefrei sein. Wichtig ist die Orientierung zur Innenstadt. Beidseits der Gleise muss es eine Vorfahrt für Abholen und Bringen von Reisenden geben.
Verkehrsforum	Die Durchbindung des Bahnhofs bis zur Schillerstraße mit Errichtung eines Westzugangs wird besonders positiv gesehen. Die

Schillerstraße ist hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Anbindungen entsprechend den neuen Anforderungen zu optimieren. Beidseits der Gleise sind ausreichend Abstellplätze für Fahrräder vorzusehen. Weitere Angebot (Mieträder, Dienstleistungen, ...) sind wünschenswert

Forum Wirtschaft und Gesellschaft

Wurde nicht thematisiert.

Planerforum

Der Eingang West sollte als Startpunkt einer Quartiers-entwicklung genutzt werden. Es sollte ein adäquater Platz mit entsprechenden Nutzungen (Taxen, Einkaufen für das Quartier) geschaffen werden. Die Kleine Blau sollte in den Westzugang und den Platz integriert werden. Der Lösungsvorschlag für Parken unter den Gleisen sollte geprüft werden. Es wird angeregt vor dem Realisierungswettbewerb zum Bahnhof einen städtebaulichen Ideenwettbewerb zum Dichterviertel durchzuführen.

Internetforum

Wurde nicht thematisiert.

Runder Tisch

Der Westzugang soll ein eigenes Bauwerk bekommen, möglichst mit zusätzlichen Einrichtungen der Infrastruktur für die Weststadt. Es sollte eine ansprechende Platzgestaltung unter Einbeziehung der Kleinen Blau vorgesehen werden. Die Passage sollte zeitgleich geplant und ausgeführt werden. Es sollte im Vorfeld definiert werden, welche Verkehrsarten unterzubringen sind und wie diese geführt werden müssen. Die Kombination mit einem Parkhaus soll geprüft werden. Den Sicherheitsbedürfnissen aller Personen ist besondere Rechnung zu tragen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Errichtung eines eigenen Zugangsgebäudes West mit Vorplatz und Vorfahrten für Taxen und Bringen und Abholen entspricht den Zielsetzungen der Stadt, ebenso die Errichtung eines Parkhauses an der Schillerstraße. Die Integration von zusätzlicher Nahversorgung und Infrastruktur für das Quartier in begrenztem Umfang entspricht den bisherigen Zielsetzungen.

Empfehlung der Verwaltung

Beibehalten der bisherigen Zielsetzungen.

6. Weiteres Vorgehen

6.1. Entwicklungskonzept City-Bahnhof Ulm

Die Verwaltung hat ein Entwicklungskonzept für die Realisierung des City-Bahnhof-Ulm-Programms erarbeitet. Ziel ist die Realisierung der wichtigsten Projektbausteine bis 2018 möglichst vor Inbetriebnahme der Neubaustrecke. Dieses Konzept sieht für den Bahnhof eine Entwicklung in zwei Entwicklungsphasen vor. (Siehe Anlage 2)

In der Entwicklungsphase I sollen der neue Westzugang und die Anbindung des Westzugangs an das Empfangsgebäude realisiert sowie die Schillerstraße ausgebaut werden. Damit soll eine Entlastung des Bahnhofsvorbereichs und der Innenstadt für die Umsetzung der

nachfolgenden Bausteine erreicht werden. Um den Ausbau der Schillerstraße bis zur Eröffnung des Westzugangs zur gewährleisten, sollen die Planungen hierzu im Jahr 2013 aufgenommen werden.

Entwicklungsphase II beinhaltet dann das neue Empfangsgebäude, die neue Passage in die Innenstadt, neue Parkgaragen sowie die Erneuerung des Bahnhofsplatzes und die verkehrliche Neuordnung der Friedrich-Ebert-Straße und der Haltestelle.

Aus heutiger Sicht ist die Realisierung des City-Bahnhofs nur möglich unter der Voraussetzung, dass die Stadt den Bahnhof und weitere Grundstücke erwirbt. In der Studie werden daher auch die notwendigen Grundstücke benannt. Die Studie wurde im gemeinsamen Projektausschuss von Stadt und Bahn vorgestellt. Seitens der Bahn war u. a. der Konzernbevollmächtigte Eckart Fricke im Auftrag des DB-Vorstandes anwesend. Ergebnis war, dass Stadt und Bahn dem Entwicklungskonzept grundsätzlich zustimmen.

Derzeit untersucht die Bahntochter DB International GmbH in einer Machbarkeitsstudie den Ausbau und die Erweiterung der Bahnsteigunterführung bis zum Westzugang und die DB Station & Service AG erstellt eine Flächenbedarfsanalyse für ein neues Empfangsgebäude. Außerdem wurden die bahninternen Prüfungen zur Freigabe der für die Westentwicklung notwendigen Gleise an der Schillerstraße eingeleitet. Ergebnisse zu den Untersuchungen liegen voraussichtlich im Mai 2012 vor.

6.2. Realisierungswettbewerb

Auf der Grundlage der Empfehlungen zur weiteren Planung und der Ergebnisse der vorgenannten Untersuchungen wird die Verwaltung einen Entwurf der Auslobung eines Realisierungswettbewerbs erarbeiten. Der Realisierungswettbewerb soll folgende Bausteine enthalten:

1. Empfangsgebäude mit Bahnhofshalle
2. Passage zum Westzugang
3. Passage zur Innenstadt
4. Westzugang
5. Dienstleistungszentrum am Bahnhof

Die neuen Parkgaragen am Bahnhof und deren Erschließungen in der Olga- und Friedrich-Ebert-Straße sowie eine Parkgarage an der Schillerstraße waren bereits Teil der Aufgabenstellung im städtebaulichen Ideenwettbewerb. Für den Realisierungswettbewerb sollen die Vorgaben zur Erschließung und zu den Verknüpfungen mit der Passage und dem Westzugang übernommen werden.

Der Wettbewerb soll in 2012 ausgelobt werden.

Die Aufgabenstellung zum Wettbewerb soll an einem weiteren Runden Tisch mit den Vertretern der Fachforen erörtert werden. Ziel ist es, dem Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt ein weitgehend abgestimmtes Eckpunktepapier zum Realisierungswettbewerb zu übergeben.

Zwingende Voraussetzung für die Durchführung des Realisierungswettbewerbes ist die abschließende Klärung der Trägerschaft der einzelnen Baumaßnahmen.

Wie unter 6.1 erwähnt, wird die Realisierung des Kernbausteines (1) - Erschließungsgebäude mit Bahnhofshalle - nur durch die Stadt oder Dritte möglich sein. Gleiches gilt für das

Dienstleistungszentrum am Bahnhof. Der dazu erforderliche Grunderwerb von der Deutschen Bahn muss grundsätzlich einvernehmlich mit der Bahn festgelegt sein. Die damit zusammenhängenden liegenschaftlichen Fragen werden derzeit mit der Bahn erörtert.

Aus heutiger Sicht ergeben sich für die einzelnen Realisierungsbausteine folgende Trägerschaften:

- | | |
|---------------------------------------|------------------|
| 1. Empfangsgebäude und Bahnhofshalle: | Stadt / Investor |
| 2. Passage zum Westzugang: | Bahn |
| 3. Passage zur Innenstadt: | Stadt |
| 4. Westzugang: | Stadt |
| 5. Dienstleistungszentrum am Bahnhof: | Investor |

Ziel der Verwaltung ist, bis Mitte des Jahres mit der Bahn die grundsätzliche Klärung der von der Aufgabenstellung des Realisierungswettbewerbes erfassten planerischen und liegenschaftlichen Fragen herbeizuführen. Sofern diese Ergebnisse rechtzeitig vorliegen, kann vor der Sommerpause der Beschluss zur Durchführung des Wettbewerbes gefasst werden.

6.3. Bürgerbeteiligung

Nach Abschluss des Realisierungswettbewerbs, voraussichtlich Mitte 2013, werden die Foren zur zweiten Dialogphase geladen. Es ist vorgesehen ein weiteres Onlineforum und eine erneute Bürgerwerkstatt und weitere Foren durchzuführen.

6.4. Verlegung Kleine Blau

Das Wasserrechtsverfahren zur Verlegung der Kleinen Blau wurde im Januar 2012 abgeschlossen. Seitdem besteht Baurecht für diesen Projektbaustein. Derzeit bereitet die Verwaltung den Baubeschluss vor. Es ist geplant, mit den Baumaßnahmen im 3. Quartal 2012 zu beginnen.

6.5. Finanzplanung

Für städtische Investitionsmaßnahmen im Zusammenhang des Projektes City-Bahnhof sind außer der Verlegung der kleinen Blau noch keine Finanzmittel im Haushalt veranschlagt.

Im mittelfristigen Finanzplanungszeitraum werden sowohl Mittel für Grunderwerb wie für Bauinvestitionen erforderlich. Gegenwärtig können jedoch noch keine genaueren Angaben zu Zeitpunkt und Höhe des entsprechenden Mittelbedarfs für solche Maßnahmen getroffen werden.

Die Verwaltung wird im Zuge der Beratungen zum Haushalt 2013 entsprechende erste vorläufige Ansätze einbringen.