Schwarzplan

Blick über den Bahnhofsplatz

City-Bahnhof Ulm

Die konzeptionelle Leitidee des Entwurfes besteht im Wesentlichen aus drei Themen:

1. Der Ausbildung eines attraktiven und für die Stadt Ulm repräsentativen öffentlichen Bahnhofplatzes als Auftaktraum einer urbanen Platz- und Raumfolge bis hin zum Ulmer Münster.

2. Die Planung eines leistungsfähigen „City-Bahnhofes der kurzen Wege" für alle Mobilitätsformen.

3. Die städtebauliche Verknüpfung unterschiedlicher, gewachsener Stadtstrukturen wie die historische Innenstadt, Gründerzeitviertel und Bauten der Nachkriegsmoderne.

Das Bahnhofsgebäude

Das Bahnhofgebäude gliedert sich winkelförmig in eine Bahnhofhalle und einen Bahnhofturm und bildet die Schnittstelle zwischen dem urbanen Stadtraum und den Bahnflächen. Die Bahnhofhalle ist dabei als eigenständig funktionierender Gebäudeteil mit flexibel nutzbaren Flächen für Handel, Dienstleistungen und Gastronomie sowie für die Sevicestellen von DB Station & Service AG geplant. Daran angegliedert sind die Angebote der „Zukunftsmobilität" wie Fahrradmietstation, Autovermietung, Car-Sharing sowie Fahrradabstellflächen mit Fahrradservice und Fahrradshop. Der daran anschließende Bahnhofturm ergänzt das Flächenangebot um den Bereich Büroflächen und Dienstleistungen ohne direkten Kundenkontakt. Das Bahnhofskonzept sieht vernetzte Raumebenen vor: Über die Bahnhofspassage auf Ebene -1 werden die Bahnhofstraße, die Straßenbahnhaltestelle, der ZOB, die Bahnsteige, die neuen Parkierungsebenen und der neue 'Schillerplatz' am Dichterviertel im Westen barrierefrei verknüpft.

Die Bahnhofspassage

Aus der Innenstadt können Fußgänger und Radfahrer die Bahnhofspassage über den barrierefreien Zugang von der Bahnhofstraße betreten und werden von dort aus zur Straßenbahnhaltestelle, zum ZOB oder zum Bahnhof weitergeleitet. Die Passage ist durch großzügige Lichtöffnungen und Treppenanlagen auf dem Bahnhofplatz und in der Bahnhofhalle strukturiert. Die Bahnsteige sind über Rolltreppen und Aufzüge auf kurzem Wege erreichbar. Shopping- und Gastronomieflächen beidseitig der Passage unterstützen das Konzept der kurzen Wege und ermöglichen den Einkauf 'unterwegs'. Der Ausgang zur Schillerstraße erfolgt über eine repräsentative Freitreppe direkt auf den überdachten 'Schillerplatz' mit Blick auf den neuen 'Schillerpark' mit der kleinen Blau.

Ruhender Verkehr

Für Fahrradfahrer gibt es sowohl auf der Westseite auf dem 'Schillerplatz', als auch auf der Ostseite im Erdgeschoss der Bahnhofshalle je 500 überdeckte Fahrradstellplätze in unmittelbarer Nähe zur Eingangshalle und den Bahnsteigen. Für den Kraftfahrzeugverkehr sind zweigeschossige Tiefgaragen unter den Bahnanlagen vorgesehen. Die 'Tiefgarage Nord' soll überwiegend den mit den Bahnhofnutzungen verbundenen Bedarf decken und ist aus diesem Grund baulich unmittelbar der Bahnhofpassage zugeordnet. Sie wird unter den Gleisanlagen durchgesteckt, ist auf der Ebene -1 ebenengleich mit der Bahnhofpassage verbunden und fasst ein Volumen von 700 Parkplätzen. Weitere 500 Parkplätze werden in der südlich des Bahnhofgebäudes, parallel zur Friedrich-Ebert-Straße konzipierten 'Tiefgarage Süd' vorzugsweise den Nutzern des Hotels und des ZOB zur Verfügung gestellt. Beide Tiefgaragen sind auf Ebene -2 miteinander verbunden. Die Anlieferung der kommerziellen Mietflächen erfolgt auf der Ebene -1, in direkter Zuordnung zu den Ladenzonen der Bahnhofpassage.

Es sind drei Ein- und Ausfahrten zu den Tiefgaragen vorgesehen: Die 'Tiefgarage Nord' erhält Ein- und Ausfahrten an der Schillerstraße im Westen und an der Olgastraße im Osten, die 'Tiefgarage Süd' wird von der Friedrich-Ebert-Straße befahren. Auf Grund dieser Anordnung der Ein- und Ausfahrten wird ein leichter Zugang zu den Parkierungsanlagen ermöglicht. Es ist damit zu rechnen, dass damit auch eine deutliche Verkehrsminimierung des den Bahnhof umgebenden Straßennetzes, insbesondere der Friedrich-Ebert-Straße, einhergeht. Bahnreisende und Kunden der Läden und Geschäfte in der Bahnhofpassage werden die kurzen Wege schätzen.

Die Konzeption der zweigeschossigen Tiefgaragen birgt beachtliche Vorteile: Durch die kompakte Bauweise auf einer geringeren Baufläche wird auch der Verkehr während der Bauzeit weniger beeinträchtigt. Insgesamt ergibt sich ein zusammenhängender unterirdischer Baukörper von dem aus alle Verkehrsnetze (Bahnhof, ZOB, MIV, ÖPNV) zeitgemäß miteinander vernetzt werden können.

Bahnhofplatz

Der neue Bahnhofplatz bildet einen durch klare Raumkanten geprägten urbanen Stadteingang mit vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten und einer hohen Aufenthaltsqualität. Die unterirdisch verlaufende Bahnhofpassage wird durch ein lineares Glasdach signifikant im Stadtraum markiert und durch mehrere Zugänge großzügig belichtet und erschlossen.
Das Bahnhofgebäude bildet mit seiner prägnanten Winkelform die historische Stadtkante nach und schafft innerhalb des Stadtbildes einen identitätsstiftenden und maßstabgerechten Ort des Ankommens und Abreisens.
Der Bahnhofvorbereich ist derzeit geprägt durch die starke Barrierewirkung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Um diesen Zerschneidungseffekten entgegen zu wirken wird die gesamte Fläche des Bahnhofplatzes einheitlich aufgepflastert. Auf Bordsteine und andere Abgrenzungen wird verzichtet. Vorstellbar ist durch farblich abgesetzte Bodenbeläge Orientierungshilfen auf der Platzfläche anzulegen. Einzig die Trasse der Straßenbahn wird im Bereich der Haltestelle um 20 cm herabgesetzt, um einen behindertengerechten Einstieg zu ermöglichen. Der so organisierte 'Shared Space' wird bereits vielfach erfolgreich im Stadtraum angewendet. Diese auf gegenseitiger Rücksichtnahme basierende Verkehrsordnung gewährleistet mehr Sicherheit im Verkehr.

ZOB und Dienstleistungszentrum Süd

Der ZOB wird in der vorgegebenen Form übernommen.
Die Überbauung des ZOB bildet die Raumkante des Bahnhofplatzes nach Süden und die begrenzt die Westseite der Friedrich-Ebert-Straße. Der ZOB wird von einem dreigeschossigen Gebäudekörper über einer lichten Höhe von 5,0 m überbaut. Über Lichthöfe werden die Besprechungs- und Seminarräume sowie Bürobereiche und auch der ZOB belichtet. Das Gebäude wird über die bis in die Tiefgarage führenden Treppenhauskerne stützenfrei getragen. Durch insgesamt 8 Treppenhauskerne ist eine Aufteilung in getrennte Nutzungseinheiten gewährleistet.
Über eine repräsentative Treppenanlage wird die 'Stadtloggia' auf der Ebene 1 vom Bahnhofplatz aus angeschlossen. Von hier hat man einen attraktiven Blick auf den Bahnhofplatz. Über die öffentliche 'Stadtloggia', an welche die geplante Fußgängerbrücke anschließt, werden einerseits das Dichterviertel und das Landratsamt auf kurzem Wege angebunden, andererseits über einen Empfangsbereich der Zugang in das Gebäude ('Dienstleistungszentrum Süd') ermöglicht. Optional könnten auch die Bahnsteige über diese Brücke weitere Zugänge erhalten.

Das Dienstleistungszentrum Nord

Nördlich des Bahnhofs schließt entlang der Uhlandstraße ein Standort für Dienstleistungen, Büro, Konferenz und Hochschulnutzung an. Die linear angeordneten Gebäudestrukturen schaffen eine klare städtebauliche Kante zum Bahngelände und bilden durch ihre mäandrierende Grundstruktur sowie eine Höhenstaffelung abwechslungsreiche räumliche Bezüge zum Theaterviertel. Mit einem weiteren Hochpunkt zur Ludwig-Erhard-Brücke wird ein markanter städtebaulicher Schlusspunkt gesetzt.

Das Theaterviertel

Die Transformation des Theaterviertels von einer durch großflächige gewerbliche Nutzungen geprägten Stadtinsel zu einem urbanen Stadtquartier soll durch folgende Entwicklungsstufen gewährleistet werden.
1. Ausbildung einer stadträumlichen Kante zur Olgastraße mit Neugestaltung des Theaterumfeldes zu einem Stadtplatz
Ausbildung einer Stadt-Kolonnade vom Bahnhofsplatz bis zum Theaterplatz.
Einbindung der Zufahrt Tiefgarage Theater in die neue Gebäudestruktur.
2. Vernetzung des Quartiers durch die Wiederherstellung der historischen Uhlandstraße, der Verlängerung der Zeitblomstraße als baumgesäumte Haupterschließungsachse mit daran anschließender Fuß- und Radverkehrbrücke als Verbindungsachse in das westlich gelegene Dichterviertel.
3. Erhalt des Baumbestandes im Bereich des ehemaligen Brückenfundamentes und Einbindung in einen attraktiven, den Genius Loci bewahrenden Quartierspark.

Die in einem einheitlichen Grundmodul geplanten Blockstrukturen orientieren sich in Ausrichtung, Geschossigkeit und Dichte an der benachbarten Gründerzeitbebauung und bieten die Möglichkeit mit qualitativ hochwertig gestalteten Innenhöfen die vorhandene Stadtstruktur zeitgemäß weiterzuentwickeln.
Die Schillerrampe
Das Areal der Schillerrampe bildet durch seine gute Verkehrsanbindung einen hervorragenden Büro- und Gewerbestandort. Durch die Verlegung und Umgestaltung der kleinen Blau zu einem „Ökopark" wird hier ein zusätzlicher adressbildender Standortvorteil geschaffen. Die Zusammensetzung des Quartiers aus drei robusten Gebäudebausteinen ermöglicht eine bedarfsorientierte Entwicklung. Die Erdgeschosszonen entlang der Schillerstraße sind sehr gut für den Einzelhandel nutzbar und werden durch ihre Anbindung an umgebende Platzflächen besondert. Der Hochpunkt im Südosten markiert hier den Übergang zur Innenstadt Ulms und ergänzt auch in der Fernwirkung die Stadtsilhouette. Die oberen Geschosse des Hochhauses sind auch für City-Wohnungen nutzbar.

Phase 1

Anbindung des neuen "City-Bahnhof Ulm" an die historische Altstadt im Osten sowie das Dichterviertel im Westen

Offenlegung der kleinen Blau entlang der Schillerstraße

Attraktive Verbindung von Altstadt und Dichterviertel über den neuen City-Bahnhof

Überbauung des ZOB mit Gewerbestrukturen im ambulanten Medizinischen Sektor sowie im Dienstleistungsbereich

- Gebäude bis 5 Vollgeschosse
- Gebäude mit 6 bis 14 Vollgeschossen
- Gebäudestaffeln
- Öffentliche Grünflächen
- Platzfläche
- "Vorrangbereich Fußgänger"
- Glasdächer

Phase 2

Sukzessive Entwicklung einer prägnaten städtebaulichen Raumkante zur Olgastraße mit Interimsnutzungen in den Blockeninnenbereichen

Integration der Zufahrt Tiefgarage Theater in die neu enstehende Blockrandbebauung

Umbau des Theaterplatzes zu einem identitätsprägenden Quartiersplatz für das Theaterviertel

Aktivierung der Schillerrampe als Diensleistungs- und Gewerbestandort

- Gebäude bis 5 Vollgeschosse
- Gebäude mit 6 bis 14 Vollgeschossen
- Einzelhandel, Gastronomie und Gewerbe
- Öffentliche Grünflächen
- Platzfläche
- "Vorrangbereich Fußgänger"
- Glasdächer

Phase 3

Ausbildung einer zentralen "Grünachse" entlang der Zeitblomstraße über eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke zum Dichterviertel und den anschließenden "Blauinseln"

Schrittweise Wiederherstellung der Uhlandstraße im Zuge der Entwicklung des Dienstleistungszentrums Nord als städtebauliche Abschlusskante des Theaterviertels.

Weiterführende Entwicklung der Neutorstraße und damit einhergehende weiterführende Entwicklung des nördlichen Theaterviertels

Umbau und Ergänzung des Quarties an der Olgastraße

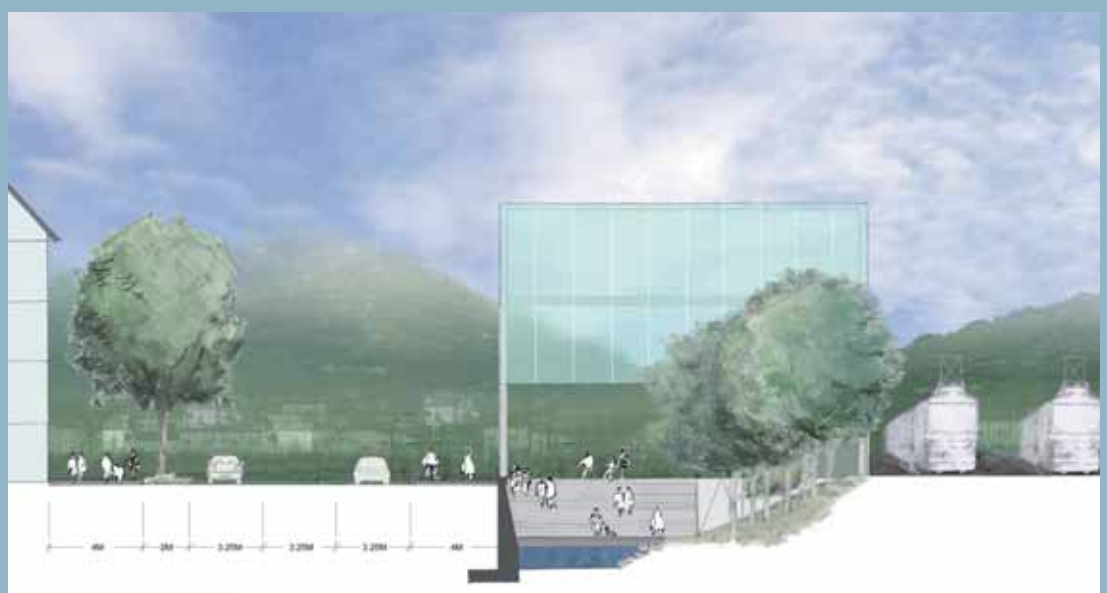
- Gebäude bis 5 Vollgeschosse
- Gebäude mit 6 bis 14 Vollgeschossen
- Einzelhandel, Gastronomie, Gewerbe
- Öffentliche Grünflächen
- optinale Bauentwicklung
- "Vorrangbereich Fußgänger"
- Glasdächer

Realisierungphasen M 1: 2000

Lageplan M 1: 1000

Bahnhofspassage Schnitt A-A M 1: 500

Bahnhofspassage Schnitt B-B M 1: 500



Schnitt "Kleine Blau" und neuer "Schillerpark"

Erläuterung Freiraum

Im Freiraumsystem übernehmen die neuen quartiersprägenden und identitätsstiftenden Parks, der ‚Schillerpark' entlang der Schillerstraße und der ‚Zeitblom-Park' nordwestlich des Theaters eine zentrale Rolle. Beide verbinden und vernetzen bestehende Grünräume. Der neue ‚Schillerpark' begleitet bandartig die Schillerstraße zwischen Kleiner und Großer Blau. Er misst ca. 240 x 20 m. Der ca. 50 x 50 m große, durch alten Baumbestand geprägte ‚Zeitblom-Park' ist ein weiterer Baustein der Freiraumfolge Alter Friedhof und Karlsplatz, die über eine doppelseitige Allee entlang der Zeitblomstraße miteinander verknüpft werden.

Wasser wird wieder erlebbar gemacht. Die Kleine Blau erhält auf der nördlichen Seite ihre bauliche Fassung durch den großzügigen Aufgang aus der neuen Unterführung. Auf demselben Niveau geführt, wird das Thema Wasser an dieser Stelle zentrales Element und bildet Auftakt und Endpunkt der neuen Unterführung.

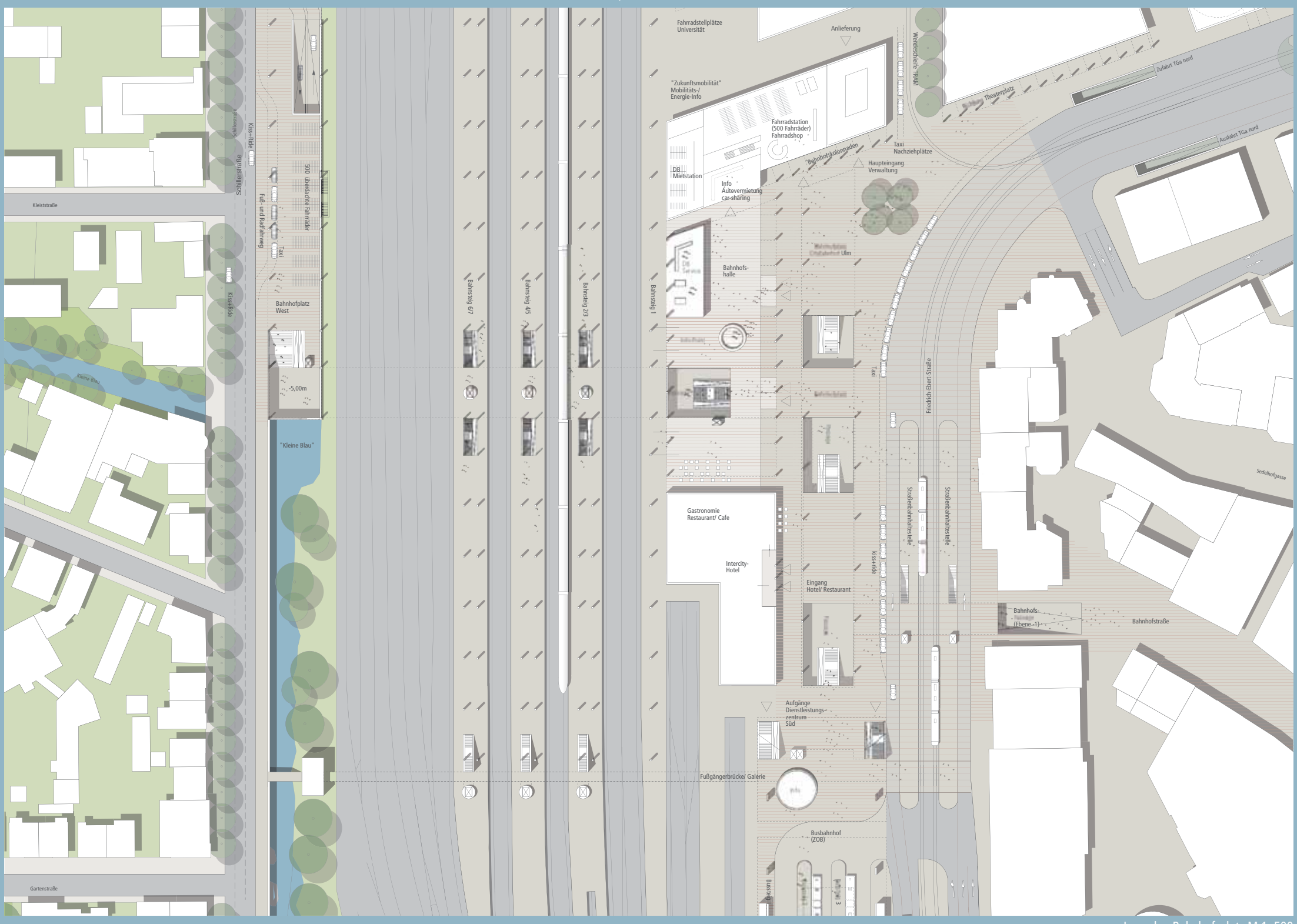
Die naturnahe Gestaltung des ‚Ökoparks' ‚Schillerpark' setzt sich selbstbewusst von der bebauten Umgebung und den naheliegenden Bahnflächen ab. Eine Oase inmitten der Stadt, mit der ganzen Bandbreite nachhaltig ökologischer Funktionen, wie Stadtklimaverbesserung, Luftbefeuchtung und Lebensraum für Flora und Fauna, aber gleichzeitig als Identitätsmarke für das Wohnen im ‚Dichterviertel'.

Die randständige, raumbildende dichte Baumreihe entlang der Schillerstraße ist Bestandteil des neu geschaffenen grünen Rings, der Verbindung zwischen dem Freiraum Alter Friedhof über den Karlsplatz, die Neue Straße, die Grünflächen des Köbelgrabens bis zur Donau.

In Verlängerung der Zeitblomstraße erfolgt der zentrale Brückenschlag über die breite Bahntrasse und stellt eine neue und wichtige Fuß- und Radwegverbindung zwischen West- und Oststadt dar.

Das Umfeld des Theaters wird freigestellt, und mit lockeren Baumstellungen kontrapunktisch zum neuen Quartiersplatz („Zeitblom-Park') inszeniert. Die städtebauliche Freistellung und die Offenheit der Platzfläche unterstützt die Wahrnehmung dieser zentralen kulturellen Einrichtung.

Übergeordnetes Freiraumkonzept - Die Grüne Achse



Lageplan Bahnhofsplatz M 1: 500

Bahnhofspassage Schnitt C-C M 1: 500

ZOB Schnitt D-D M 1: 500

Verkehrliche Erschließung

Die neu geschaffene Bahnhof- und Parkierungsspange unterhalb des Bahnhofs Ulm schafft die Voraussetzungen für eine Verkehrsentspannung in der gesamten Verkehrserschließung des Bahnhofs Ulm.

Durch die Anbindung der Stellplätze im Untergeschoss an die Schillerstraße und an die Friedrich-Ebert-Straße, sowohl nördlich, als auch südlich des City-Bahnhofs Ulm, besteht ein hoher Freiheitsgrad für den motorisierten Nutzer des Bahnhofs.

Auf der Ebene -1 erfolgt die Andienung durch Anlieferfahrzeuge (Sprinter) der Handels- und Vermarktungsflächen der Bahnhofpassage mit Zufahrt von der Schillerstraße. Durch die direkte Anbindung über die Parkierungs- und Erschließungsebene -1 ist für den funktionalen Ablauf und Betrieb eine optimale Ver- und Entsorgungsfläche der Vermarktungsflächen sichergestellt.

Die zweigeschossigeTiefgarage unterhalb des City-Bahnhofs ist als Gesamtanlage flexibel nutzbar und ihre Wirtschaftlichkeit ist gegeben.

Der Citybahnhof Ulm besitzt für alle Nutzer klare verkehrliche Adressen. Jedem Nutzer wird der optimale Zugang zum Citybahnhof ermöglicht. Die Fahrräder können direkt am Eingangsbereich des Citybahnhofs Ulm abgestellt werden. Sie erhalten auch ein entsprechendes Radwegeangebot.

Die Haltestelle für die Tram ist für die Umsteiger zwischen Bahn und Tram auf kurzem, direktem Wege erreichbar. Die Taxen erhalten ausreichend Stellplätze und Nachrückplätze auf beiden Seiten des Bahnhofs Ulm.

Durch die Anordnung der Zu- und Ausgänge des Bahnhofs Ulm wird die verkehrliche Vernetzung mit den Nachbarquartieren geschaffen. Für Fußgänger besteht damit eine klare Orientierung zu den Nachbarquartieren.

Der Bahnhof Ulm ist verkehrlich gut in das städtische Verkehrsnetz eingebunden. Die höchste Priorität besitzen Fußgänger, Radfahrer und die "Zukunftsmobilität" der Stadt Ulm.

Verkehrskonzept

Hauptverkehrsstraße

Haupterschließungsstraße, Aufpflasterung im Bereich Bahnhofplatz

Erschließungsstraße

Anliegerstraße zur TGa-Erschließung

Öffentlicher Platz (Fußgängerzone)

Fußgängerbrücke

Fahrradfahrerbrücke

Radweg

Gleisanlagen

Bahnhof

M Zukunftsmobilitätszentrum, Fahrradstellplätze

Bahnsteige, Zugänge

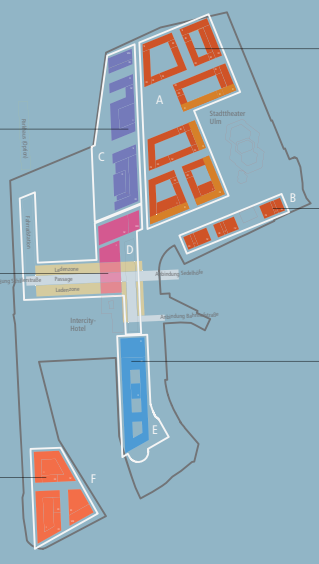
Unterirdische Fußgängerpassage, Ein- / Ausgänge bzw. Aufgänge

ZOB

Straßenbahn, Haltestelle

TGa Tiefgaragen, Tiefgaragenein- / ausfahrten

Parkhaus (Option)



Nutzungskonzept

A Theaterviertel
65.040 qm BGF

Dienstleistung, Büro, stadtverträgliches Gewerbe, Gastronomie, Handel Platzbegleitende EG-Geschäftszone

40 % Wohnen

B Bebauung Olgastraße
9.750 qm BGF

Dienstleistung, Büro, stadtverträgliche Gewerbe, Gastronomie, Handel

40 % Wohnen

C Dienstleistungszentrum Nord
31.770 qm BGF

Dienstleistung, Büro, Konferenz, Kongress, Hochschulnutzungen (Hörsäle, Seminarräume, Institute), Gastronomie, Ergänzungsnutzungen

D Citybahnhof Ulm
"Zukunftsmobilität" und Empfangsgebäude
31.045 qm BGF

Bahnhofspassage, Handel- und Vermarktungsflächen, Büro/ Dienstleistung, Gastronomie DB Station & Service, DB Reisezentrum, 2-geschossige Parkierungsspange (Tiefgarage) Intercity-Hotel (Bestand)

E Dienstleistungszentrum Süd + ZOB
17.540 qm BGF

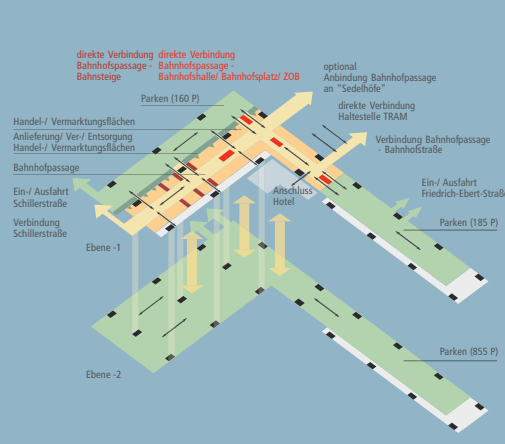
"Medizinzentrum Ulm" (privates medizinisches Zentrum / ambulante und stationäre Behandlung) Büro, Verwaltung, Dienstleistung

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

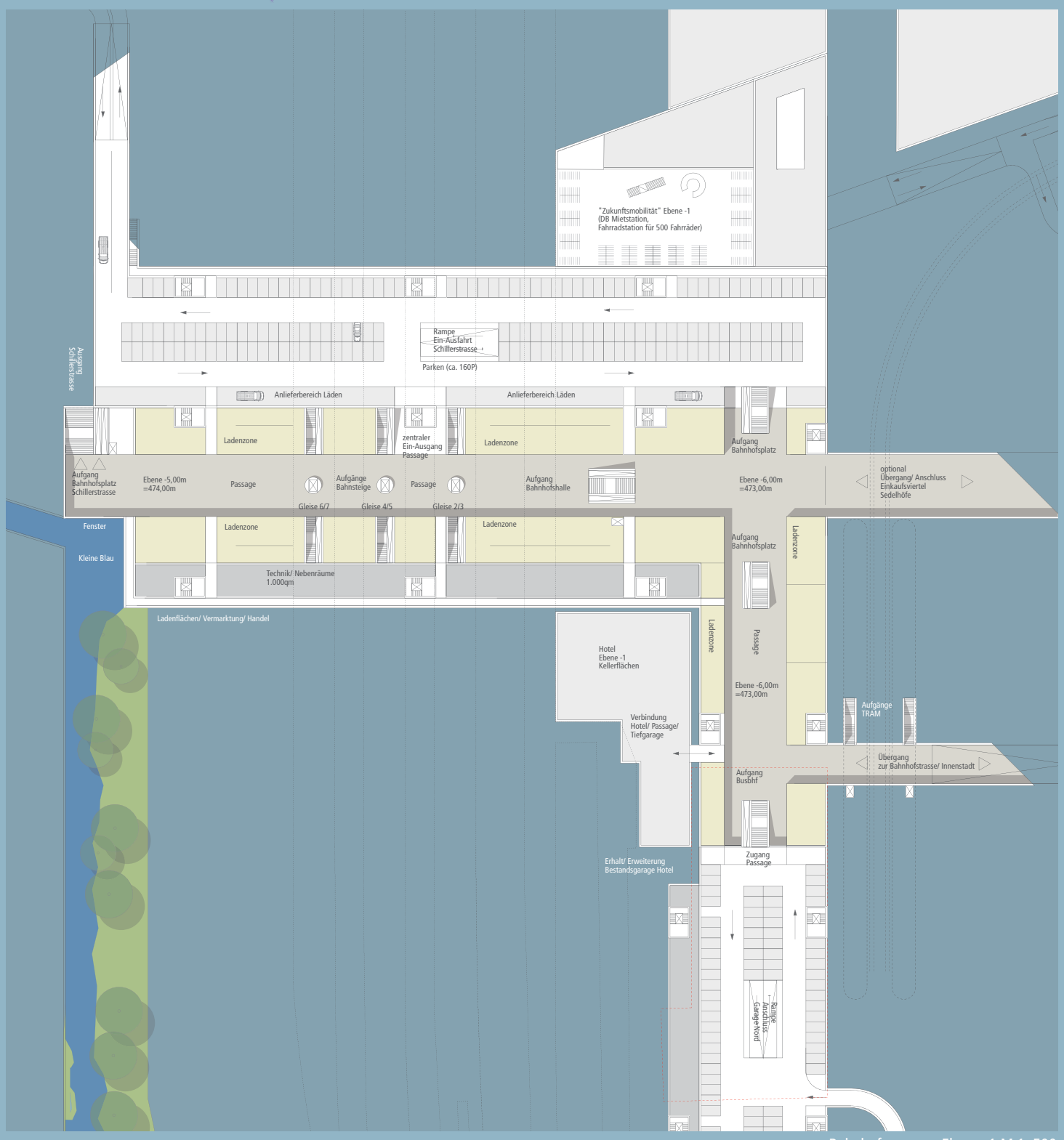
F Bebauung Schillerrampe
27.285 qm BGF

Dienstleistung, Büro, Verwaltung, Forschung, Technologie, Einzelhandelsflächen

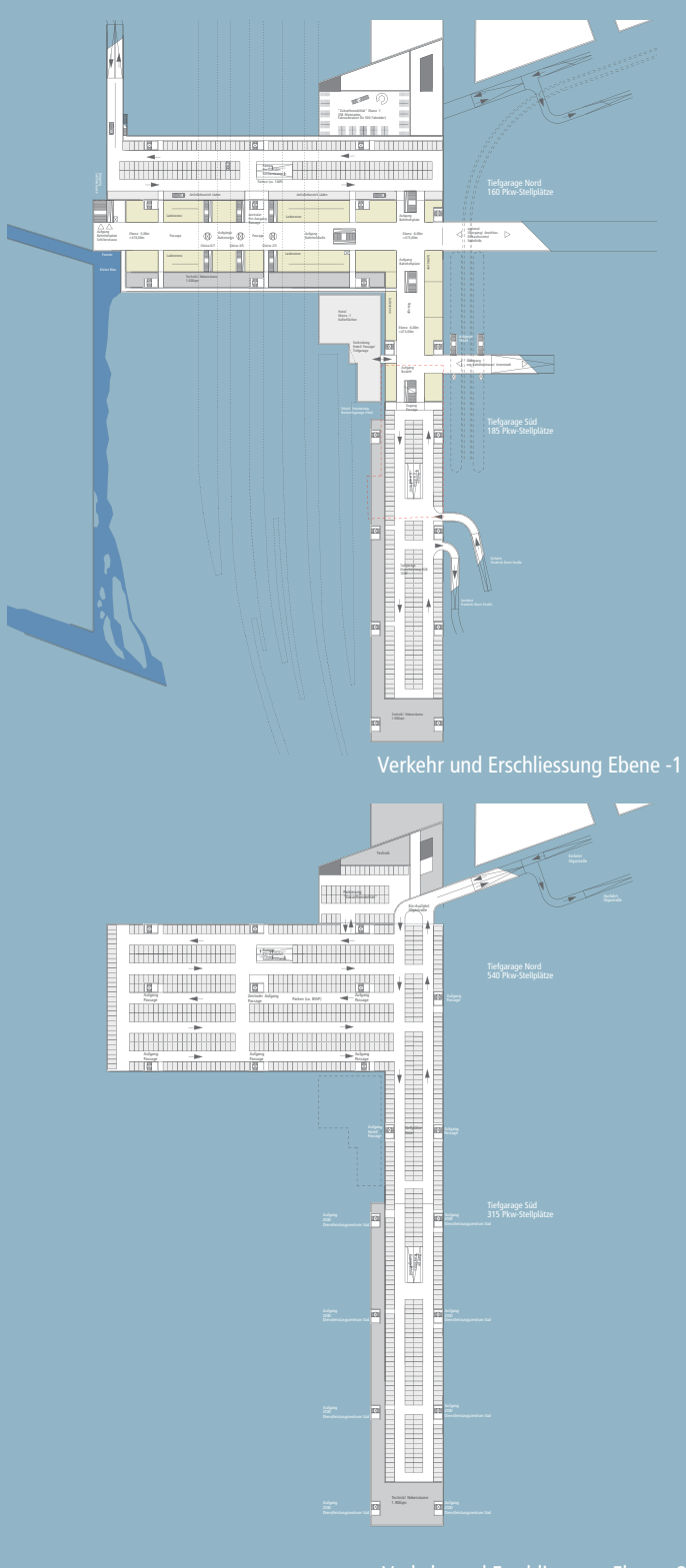
20 % Wohnen



Erschliessungskonzept - City-Bahnhof Ulm - Der Bahnhof der kurzen Wege



Bahnhofspassage Ebene -1 M 1: 500



Verkehr und Erschliessung Ebene -1

Verkehr und Erschliessung Ebene -2