



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	24.06.2010		
Geschäftszeichen	SUB III-Wa		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 13.07.2010	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 289/10

Betreff: Projekt City-Bahnhof Ulm
- Städtebaulicher Ideenwettbewerb

Anlagen: 1. Wettbewerbsgebiet (Anlage 1)
2. Entwurf der Auslobung (Anlage 2)
3. Reduzierung der Fahrstreifen der Friedrich-Ebert-Straße (Anlage 3)
4. Vergleich der Varianten zur Erschließung des Bahnhofs (Anlage 4)

Antrag:

Der Auslobung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs auf der Grundlage des Auslobungstextes (Anlage 2) zuzustimmen.

Kostendeckung: Haushalte 2010 und 2011 gesamt: 230.000 €
Haushaltsstelle 1.6100.62002.000:

Jescheck

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

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:		JA	
Auswirkungen auf den Stellenplan:		[Ja / Nein]	
Finanzbedarf*			
Vermögenshaushalt/Finanzplanung		Verwaltungshaushalt (einmalig)	
Ausgaben	€	Ausgaben (einschl. kalk. Kosten)	230.000 €
Einnahmen	€	Einnahmen	46.000 €
Zuschussbedarf	€	Zuschussbedarf	184.000 €
Mittelbereitstellung *			
HH-Stelle:		innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei:	
<u>Vermögenshaushalt</u>			_____ €
Bedarf:	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei:	
Verfügbar:	_____ €		_____ €
Mehr-/Minderbedarf:	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln:	
Deckung bei HH-Stelle:			_____ €
<u>Finanzplanung</u>			
Bedarf:	€		
Veranschlagt:	_____ €		
Mehr-/Minderbedarf:	€		
Deckung im Rahmen der Fortschreibung der Finanzplanung.			

1. Bisherige Beratungsfolge

-
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.12.2006 (GD 288/06):
Beschluss des Entwicklungsprogramms City-Bahnhof Ulm
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 11.12.2007 (GD 548/07):
Erster Zwischenbericht, Grundsatzbeschluss zur Auslobung eines Ideen- und Realisierungswettbewerbs
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 01.04.2008 (GD 096/08):
Grundsatzvereinbarung zwischen der Stadt Ulm und DB Station & Service AG
Info-Pavillon: Bericht über das Ergebnis der Mehrfachbeauftragung
Konzept Öffentlichkeitsarbeit
- Gemeinderat am 16.12.2008 (GD 494/08):
Zweiter Zwischenbericht, Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Bahnhofsagentur
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.06.2009 (GD 231/09):
Dritter Zwischenbericht

2. Städtebaulicher Ideenwettbewerb City-Bahnhof Ulm

Mit dem städtebaulichen Ideenwettbewerb City-Bahnhof Ulm sollen die Grundlagen geschaffen werden für eines der wichtigsten Stadtentwicklungsprojekte Ulms. Ziel ist die Schaffung eines multifunktionalen Verkehrs- und Dienstleistungszentrums und die städtebauliche Neugestaltung großer innerstädtischer Bereiche.

2.1. Wettbewerbsverfahren

Die bisherigen Beschlüsse (GD 548/07, GD 494/08) sehen vor, gemeinsam mit der Bahn einen kombinierten Städtebauideen- und Architekturrealisierungswettbewerb durchzuführen. Nach intensiven Gesprächen mit der Bahn ist jetzt ein zweistufiges Wettbewerbsverfahren vorgesehen. In einem Ideenwettbewerb sollen zunächst die städtebaulichen Rahmenbedingungen für den Bahnhof und für die Neugestaltung der Bahnhofsumgebung erarbeitet werden. Die Auslobung wurde in enger Abstimmung von Stadt und Bahn ausgearbeitet. Die Bahn ist an den Kosten und am Preisgericht beteiligt. In einer zweiten Stufe sollen sich dann Realisierungswettbewerbe für Teilbereiche, z. B. den Bahnhofsneubau, anschließen.

Der städtebauliche Ideenwettbewerb soll als nicht offener Wettbewerb nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2008 mit ca. 30 Teilnehmern, davon 10 Teilnehmer gesetzt, durchgeführt werden. 20 Teilnehmer werden in einem offenen Teilnahmeverfahren ermittelt.

2.2. Ziele

Im Ideenwettbewerb sollen grundsätzliche Lösungsvorschläge für einen neuen Bahnhof, für das Bahnhofsumfeld und die Entwicklung der angrenzenden Quartiere erarbeitet werden. Die Beteiligung eines qualifizierten Verkehrsplaners ist für alle Teilnehmer obligatorisch. Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden in einem Masterplan zusammengefasst, der dem Projekt City-Bahnhof für die Zukunft zugrunde gelegt wird.

2.3. Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet umfasst eine Fläche von 22 ha, davon 3 ha Gleisflächen der Bahn. Das Gebiet gliedert sich in die Teilbereiche des eigentlichen Bahnhofs mit neuem Westzugang an der Schillerstraße, der Friedrich-Ebert-Straße, der westlichen Bahnhofstraße, der Schillerstraße mit Schillerrampe, des Theaterviertels und des Zentralen Omnibusbahnhofs ZOB. (Siehe Anlage 1)

2.4. Auslobung

Bisher konnten mit der Verkehrsuntersuchung und -konzeption von 2007, der Machbarkeitsstudie der Bahnhofsagentur von 2008 und den Planungen zur Verlegung der Kleinen Blau wesentliche Grundlagen für die weitere Projektentwicklung zum City-Bahnhof erarbeitet werden. Mit Unterzeichnung der Grundsatzvereinbarung von Stadt und Bahn im April 2008 und Beschlussfassungen des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt (GD 548/07) und des Gemeinderats (GD 494/08) wurden diese Ergebnisse zum Ausgangspunkt der weiteren Planungen.

Die seitdem präferierte Lösung für einen neuen Bahnhof sieht eine Passage auf der Ebene -1 von der Bahnhofstraße bis zu Schillerstraße vor. Bereits in der Grundsatzvereinbarung mit der Bahn wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass alternative Lösungsvorschläge möglich sind, soweit sie die Anforderungen und Zielvorstellungen erfüllen. Im Ideenwettbewerb sind daher ausdrücklich auch Alternativen erwünscht. (Siehe Anlage 2)

Folgende Anforderungen müssen erfüllt sein:

- Schaffung einer durchgehenden Verbindungsebene für Fußgänger von der Bahnhofstraße bis zur Schillerstraße mit direkter Einbindung der neuen Bahnhofshalle und Integration aller notwendigen Anbindungen
- Zusammenfassung aller Verkehrsträger in einer optimalen Mobilitätskette mit möglichst kurzen Wegen
- Bestmögliche Einbindung des ÖPNV

- Durchgehende Barrierefreiheit und optimale Orientierung
- Optimale Funktionsfähigkeit hinsichtlich des Verkehrs in der Friedrich-Ebert-Straße und der Situation der ÖPNV-Haltestelle "Hauptbahnhof"
- Entflechtung der Verkehrsströme
- Höchste Qualitätsansprüchen an Architektur und Städtebau

2.5. Bausteine und Entwicklungsstufen

Nicht alle Grundstücke sind im Eigentum der Stadt Ulm. Insbesondere die im Eigentum der Bahn befindlichen Flächen stehen in Abhängigkeit zu den Baumaßnahmen der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm. Ziel des Wettbewerbs sind daher auch sinnvolle Baustufen für einen neuen Bahnhof und städtebauliche Entwicklungsstufen für das gesamte Gebiet.

2.6. Rahmenzeitplan

Bekanntmachung des Wettbewerbs	3. Quartal 2010
Bearbeitungszeit	4. Quartal 2010 bis 1. Quartal 2011
Preisgericht und Ausstellung	2. Quartal 2011

2.7. Kosten

Preissumme	105.000 €
Preisgericht	25.000 €
Verfahrensbetreuung	40.000 €
Wettbewerbsdurchführung	60.000 €
(Modelle	
Pläne	
Versandkosten	
Öffentlichkeitsarbeit	
Ausstellung	
Sonstiges)	

Gesamtkosten Ideenwettbewerb	230.000 €
-------------------------------------	------------------

Die Deckung der Ausgaben erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushalts bei der Haushaltsstelle 1.6100.6202.000 - Projekt City-Bahnhof. Die Deutsche Bahn AG übernimmt für den Wettbewerb einen Finanzierungsanteil von 20 %.

3. Verkehrsuntersuchungen zur Friedrich-Ebert-Straße

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung und -konzeption 2007 wurden Szenarien für einen neuen Bahnhof entwickelt. Innerhalb dieser kleinräumlichen Betrachtung konnten jedoch keine ausreichenden Aussagen über eine Verschmälerung der Friedrich-Ebert-Straße und die künftige Lage der ÖPNV-Trasse vor dem Bahnhof getroffen werden. Ungelöst war auch zunächst die Frage des ruhenden Verkehrs. Die räumliche und verkehrliche Situation am Bahnhof ist äußerst komplex. Alle Verkehrsträger müssen verträglich miteinander und mit dem Fußgänger- und Fahrradverkehr situiert werden. Zur erfolgreichen Durchführung eines Wettbewerbs war es daher notwendig weitere Verkehrsuntersuchungen zu beauftragen und die Ergebnisse als Vorgaben in den Wettbewerb einzubringen.

3.1. Verkehrsentwicklungsplan 2025

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes VEP 2025 wurde das Ingenieurbüro Dr. Brenner zusätzlich beauftragt, den Straßenabschnitt zwischen dem Knoten Olgastraße/Neutorstraße/Wengengasse und dem Knoten Friedrich-Ebert-Straße/Neue Straße/Zinglerstraße mit dem Ziel der Reduzierung von Fahrspuren zu untersuchen. Ergebnis ist, dass auf einem kurzen Abschnitt zwischen dem Postgebäude und der Zufahrt zum ZOB die Fahrspuren von bisher zwei je Richtung auf jeweils eine Spur reduziert werden können. Die so gewonnene Fläche soll für eine Verbreiterung der ÖPNV-Haltestelle genutzt werden. Eine wesentliche Reduzierung der Verkehrszahlen in der Friedrich-Ebert-Straße ist damit jedoch nicht möglich.

Es wurde in diesem Zusammenhang auch untersucht, ob die ÖPNV-Trasse in eine Seitenlage vor den Bahnhof verlegt werden kann. Ergebnis ist, dass die Haltestelle zwingend in der Mittellage zwischen den Fahrspuren verbleiben muss. Durch die Verschwenkungen der Straßenbahngleise würde der Verkehr zusätzlich unterbrochen und die Verkehrsknoten wären damit überlastet. (Siehe Anlage 3)

3.2. Ruhender Verkehr

Das Büro Modus Consult Ulm hat untersucht, wie der ruhende Verkehr am Bahnhof angeordnet und erschlossen werden kann. Parkgaragen sind notwendig für den Bahnhof, das InterCity-Hotel, das geplant Dienstleistungszentrum am Bahnhof und das geplante Dienstleistungszentrum am ZOB sowie für den Fahrradverkehr. Insgesamt sind Stellplätze für ca. 500 Kfz und 400 Fahrräder am Bahnhof notwendig. Am neuen Bahnhofszugang an der Schillerstraße sollen weitere 400 Stellplätze und eine Fahrradabstellanlage entstehen. Es wurde ein Konzept für die Erschließung von Parkgaragen entwickelt, das als weitere Vorgabe in den Ideenwettbewerb aufgenommen werden soll. (Siehe Anlage 3)

3.3. Fußgängerverkehr

Die Möglichkeiten der ebenerdigen Überquerung der Friedrich-Ebert-Straße und des Bahnhofsplatzes für Fußgänger sollen unter Einbeziehung aller Verkehrsarten wesentlich verbessert werden. Der Bahnhofspatz soll neu gestaltet und es sollen attraktive Übergänge zur Haltestelle und zum Bahnhof geschaffen werden. Die Verwaltung ist sich bewusst, dass einer ebenerdigen Verbindung grundsätzlich der Vorzug zu geben ist. Die Verkehrsuntersuchungen des Bahnhofsvorbereichs haben jedoch ergeben, dass eine ausschließliche ebenerdige Fußgängerquerung der Friedrich-Ebert-Straße wegen der hohen Verkehrsbelastung und der großen Zahl von Passanten insbesondere in den Spitzenstunden zu großen Problemen und zu Qualitätsminderungen für alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖV, IV) führt.

Zwischen der Innenstadt, der Haltestelle und dem Bahnhof queren täglich 31.000 Passanten die Straße. Weitere 8.500 Passanten queren zwischen dem ZOB und der Innenstadt. In der täglichen Spitzenstunde sind vor dem Bahnhof 3.200 Fußgänger, 2.250 Kfz und der ÖPNV verträglich miteinander abzuwickeln. Außerdem muss bei der Bedeutungszunahme des Bahnhofs und der Zunahme der Zugverbindungen auch mit einer erheblichen Zunahme der Fußgängerzahlen gerechnet werden. Die Verkehrsberechnungen ergaben, dass dies nicht in ausreichender Weise ebenerdig möglich ist. Deswegen ist neben einer hochwertigen ebenerdigen Querung der Friedrich-Ebert-Straße eine Verbindung in der Ebene -1 vorzusehen. Insbesondere als schnelle Verbindung von der Innenstadt zum Bahnhof ist diese Erschließungsebene notwendig.

4. Vergleich der konzeptionellen Varianten für einen neuen Bahnhof

Das neue Empfangsgebäude ist mit der Bahnhofstraße und der Schillerstraße verbunden. Zusätzlich zu einem ebenerdigen Übergang über die Friedrich-Ebert-Straße sind prinzipiell die Ebene +1 (Passerelle) oder die Ebene -1 (Passage) denkbar. (Siehe Anlage 4)

4.1. Passerelle

Wegen der betrieblichen Anforderung der Straßenbahn und der notwendigen Konstruktion muss eine Passerelle über der Haltestelle ca. 5,75 m hoch sein, über den Bahngleisen ist eine Höhe von ca. 7 m erforderlich. Eine Erschließungsrampe (Neigung 6%) hat demnach eine Länge von 155 m. Wegen der Höhenentwicklung der Bahnhofstraße sind zusätzlich 3,50 m Höhendifferenz zu überwinden. Die Höhendifferenz zwischen dem Rampenbeginn und den Zugängen zu den Zügen beträgt 12 m. Auch bei einer ausschließlichen Erschließung durch eine Treppenanlage in der Bahnhofstraße muss zusätzlich ein Meter Höhe überwunden werden. Zur Herstellung eines barrierefreien Zugangs sind dann zwangsläufig Aufzüge mit begrenzter Kapazität erforderlich. Es bestehen keine Möglichkeiten die Parkgaragen, den Fahrradverkehr und das Basement der Sedelhöfe direkt an den Bahnhof anzubinden. Das geplante Parkhaus an der Schillerstraße kann direkt angebunden werden.

4.2. Passage

Mit einer geplanten lichten Höhe von 3 m liegt eine Passage ca. 4 m unter der Friedrich-Ebert-Straße. Durch die Höhenentwicklung der Bahnhofstraße ist mit einer Erschließungsrampe (Neigung 6%) eine Höhendifferenz von 2,50 m zu überwinden. Die Länge der Rampe beträgt ca. 45 m. Die bestehende Passage und die Bahnsteigunterführung können integriert werden. Parkgaragen, Fahrradabstellanlagen und Sedelhöfe können direkt und niveaufrei angebunden werden. Die DB-Bahnsteige können über Rampen barrierefrei und für Fahrradfahrer angebunden werden.

4.3. Beschlusslage und Wettbewerbsvorgaben

Vorbereitend wurden im Rahmen einer Verkehrskonzeption Szenarien für einen neuen Bahnhof untersucht. Drei Szenarien wurden entwickelt und einer Bewertung unterzogen. Durch Beschlussfassung des Gemeinderats und der Grundsatzvereinbarung von Stadt und Bahn wurde das Szenario einer Passage auf der Ebene -1 zur Grundlage der weiteren Planungen. Andere Lösungsansätze sind im Wettbewerb jedoch grundsätzlich möglich und wünschenswert. Zur objektiven Beurteilung der vorgeschlagenen Lösung ist es notwendig, dass die Erfüllung der folgenden Kriterien nachgewiesen wird:

Hohe Qualität von Architektur und Städtebau, insbesondere hinsichtlich der stadträumlichen Situation und der besonderen Stellung im Zusammenhang der gesamten Innenstadt

Hohe Benutzerfreundlichkeit (kurze Wege, Effizienz, Attraktivität, Zufriedenheit), insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer

Barrierefreiheit, Bequemlichkeit, Orientierung und Leistungsfähigkeit für Fußgänger und insb. benachteiligte Personen

Optimale Funktionsfähigkeit hinsichtlich der Verkehrssituation der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich der ÖPNV-Haltestelle für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsträger

Optimale Funktionsfähigkeit des Bahnhofs hinsichtlich der Integration aller Anbindungen, insbesondere der Bahnsteige, der ÖPNV-Haltestelle, der Parkgaragen und an die Innenstadt

Optimale Einbeziehung von Tageslicht in alle öffentlichen Bereiche des Bahnhofs und der Anbindungen