



Sachbearbeitung SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht
Datum 18.02.2015
Geschäftszeichen SUB III-Ri
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 26.03.2015 TOP
Behandlung öffentlich GD 105/15

Betreff: Masterplan City-Bahnhof Ulm
1. Zwischenbericht

Anlagen: 1 Lageplan der verfügbaren Bahngrundstücke (Anlage 1)

Antrag:

Der Bericht über den Sachstand der Verhandlungen mit der Bahn zum Empfangsgebäude und zu weiteren Bahnflächen wird zur Kenntnis genommen.

Jescheck

Zur Mitzeichnung an:

BM 3, C 3, LI, OB, VGV

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:

Eingang OB/G _____

Versand an GR _____

Niederschrift § _____

Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Bericht über die Gespräche zwischen Stadt und Bahn

Seit dem letzten Zwischenbericht im Fachbereichsausschuss am 24. Juni 2014 (vgl. GD 207/14) hat eine Reihe weiterer Gespräche zwischen den Verantwortlichen der Bahn (DB Station & Service, DB Services Immobilien, DB BahnPark) und der Verwaltung stattgefunden. Dabei wurden folgende Punkte verhandelt:

2. Neubau eines Empfangsgebäudes

Die Machbarkeitsstudie zum Empfangsgebäude der Bahn (Verlagerungsstudie) vom März 2014 (s. Anlage 1 zu GD 207/14) hat gezeigt, dass alle bahnbetrieblich notwendigen Einrichtungen, die sich aktuell in den untersuchten Bestandsgebäuden befinden, grundsätzlich verlagert werden können. Insgesamt ist für die Verlagerung sämtlicher Einrichtungen ein Flächenbedarf von 3.096 qm Bruttogeschossfläche erforderlich. Favorisiert wird die Auslagerung und Konzentrierung sämtlicher bahnbetrieblicher Einrichtungen in ein Technikgebäude im Bereich der heutigen Ladestation nördlich des Empfangsgebäudes. Der Studie zufolge stehen einer Neuentwicklung des Empfangsgebäudes und der nördlich anschließenden Betriebsgebäude keine grundlegenden technischen oder betriebslogistischen Gründe entgegen. Aufbauend auf diesen Erkenntnissen führt die Bahn den internen Prüfungsprozess weiter. Nach dem vorläufigen Abschluss der beschriebenen bahnbetrieblichen und technischen Prüfung wird aktuell eine überschlägige Kostenindikation für verschiedene Entwicklungsszenarien des Empfangsgebäudes erstellt. Die Bahn hat hierzu Prüfungsaufträge vergeben. Ergebnisse dieser überschlägigen Wirtschaftlichkeitsprüfung sollen noch vor der Sommerpause vorliegen. Diese Erkenntnisse sind Voraussetzung für die Verhandlung einer Rahmenvereinbarung zwischen Bahn und Stadt zur Planung und Finanzierung eines neuen Empfangsgebäudes. Auf Grund des aufwändigen bahnternen Abstimmungsprozesses (ca. zwei Jahre nach Einreichen der Planung!) und den Abhängigkeiten mit den Baumaßnahmen der Neubaustrecke ist der Neubau des Empfangsgebäudes frühestens 2020 möglich. Ziel ist nach wie vor die gemeinsame Inbetriebnahme der Neubaustrecke und des neuen Empfangsgebäudes.

3. Anbindung des städtischen Stegs an die Bahnsteige

Die Bahn beabsichtigt, die Bahnsteige am Hauptbahnhof über Treppen- und Aufzugsanlagen an den städtischen Fußgänger-/Radfahrersteg anzubinden. Auf diese Weise wird künftig der barrierefreie Zugang zu allen Bahnsteigen sichergestellt. Es handelt sich um eine Maßnahme der Bahn; die Finanzierung des Projekts obliegt somit ebenfalls der Bahn. Die Stadt als Eigentümerin des Steges ist lediglich gerufen, mit der Bahn einen Gestattungsvertrag über die Anbindung und Nutzung des Steges zu schließen. Der Vertragsentwurf zwischen Bahn und Stadt liegt beiden Seiten zur Prüfung vor und steht unmittelbar vor der Unterzeichnung. Der Planungsprozess wurde bahntern bereits angestoßen; den Baubeginn hat die Bahn für das Jahr 2017 zugesagt.

4. Neubau eines Parkhauses an der Schillerstraße

Die avisierten Gleisflächen an der Schillerstraße südlich des Fußgängerstegs werden künftig weder für bahnbetriebliche Zwecke noch für den aktuellen Baustellenbetrieb benötigt und stehen somit voraussichtlich ab 2017 für den Bau eines Parkhauses zur Verfügung. Insoweit hat sich hier die Situation gegenüber dem Stand des letzten Zwischenberichts vom Juni 2014 positiv entwickelt.

Die Parkbetriebsgesellschaft der Bahn (DB BahnPark) betreibt derzeit keine Planung für ein solches Parkhaus, äußert aber grundsätzlich Interesse, an diesem Standort tätig zu werden. Voraussetzung für ein Engagement der DB BahnPark sind äußere Rahmenbedingungen, die den wirtschaftlichen Betrieb eines solchen Parkhauses zulassen.

Die DB BahnPark macht ihre Entscheidung für ein Parkhausprojekt an der Schillerstraße wesentlich von der Entscheidung der Stadt abhängig, an welcher Stelle und in welchem Umfang von Seiten der Stadt Parkraum geschaffen wird. Eine Entscheidung der Stadt für ein Parkhaus über dem Busbahnhof mit direkter Anbindung an den Fußgängersteg würde in Anbetracht der unmittelbaren Konkurrenzsituation gegenüber dem Standort Schillerstraße nach Aussage der DB BahnPark einen wirtschaftlichen Betrieb wesentlich erschweren und das Engagement der Bahn an diesem Standort in Frage stellen.

Die DB BahnPark hat ihre Entscheidung über ein Investment an der Schillerstraße auf einen Zeitpunkt nach dem städtischen Beschluss über das Parkhaus am Bahnhof verschoben. Ungeachtet dieser Entscheidung der DB BahnPark hat die Zusage der Bahn für eine Freisetzung der Gleisfläche an der Schillerstraße und der Schillerrampe von Zwecken des Bahnbetriebs weiterhin Bestand. Sofern die Bahn selbst kein Parkhaus baut wird die Stadt Ulm die dafür erforderlichen Flächen an der Schillerstraße von der Bahn erwerben.

5. Haltestelle Ost – Gaissenbergstraße

Wie in Anlage 1 aufgeführt, befinden sich die Planungen für die Flächen an der Haltestelle Ost - Gaissenbergstraße gegenwärtig in einem Abstimmungsprozess. Die DB hat der Stadt zwischenzeitlich mitgeteilt, dass liegenschaftlich über diese Flächen gegenwärtig nicht verfügt werden kann, weil der Ostalbkreis einen Ausbau der Brenzbahn gefordert hat und deshalb die Bahn der Auffassung ist, dass diese Flächen nach wie vor bahnrelevant sind.