



**Öffentlicher Dialog citybahnhof ulm  
22. Oktober 2014 in Ulm**

Dokumentation  
Stand November 2014

**Auftraggeber:**

Stadt Ulm  
Fachbereich Stadtentwicklung  
Bau und Umwelt  
Münchner Straße 2  
89073 Ulm

Ansprechpartner:  
Volker Jescheck

**Auftragnehmer:**

citycom  
Büro für Stadtentwicklung und  
Kommunikation  
Pfarrer-Grimm-Str. 2  
80999 München  
Telefon 089-141 7511  
info@citycom-muenchen.de

Ansprechpartnerin:  
Ursula Ammermann

## Inhaltsverzeichnis

1.	Zielsetzung der Veranstaltung	4
2.	Teilnehmerinnen und Teilnehmer	4 ..
3.	Vorgehensweise	5
4.	Fragen der Bürgerinnen und Bürger	6
5.	Ergebnisse der Thementische	8
5.1	Bahnhofplatz: Freiflächengestaltung	8
5.2	Fuß- und Radverkehr, Taxi	11
5.3	ÖPNV - Haltestellengestaltung	15
6.	Weiteres Vorgehen	18

**Bürgerinnen und Bürger bei der Ankunft im Kornhaus**



## 1. Zielsetzung der Veranstaltung

Das Projekt **citybahnhof ulm** umfasst den Neubau des Hauptbahnhofes als neues Zentrum in der Innenstadt und die städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes auf einer Fläche von über 20 Hektar. Ein städtebaulicher Ideenwettbewerb erfolgte im Mai 2011. Der Wettbewerb erbrachte unterschiedliche Entwürfe, die im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses mit Bürgern und Akteuren der Stadtgesellschaft diskutiert wurden.

Die Wünsche und Anregungen flossen in die Wettbewerbsunterlagen für den Bahnhofplatz ein. Dieser Wettbewerb wurde im April dieses Jahres entschieden. Preisträger ist eine Arbeitsgemeinschaft zweier Architekturbüros, Axel Hummert Architekten BDA/Dortmund und Hullak Rannow Architekten, Ulm. Wie schon beim Ideenwettbewerb 2011 will die Stadt Ulm in unterschiedlichen Foren den Siegerentwurf mit möglichst vielen Akteuren der Stadtgesellschaft diskutieren und Empfehlungen aus Sicht der jeweiligen Akteure erhalten.

Neben dem Bürgerforum werden sich in den nächsten Wochen noch zwei weitere Foren (Planung, Verkehr, Träger öffentlicher Belange und Stakeholder) mit den Ergebnissen des Wettbewerbes beschäftigen und ihre Anmerkungen für die Weiterentwicklung an die Verantwortlichen bei der Stadt Ulm weitergeben.

## 2. Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Zum Dialoggespräch kamen zirka 60 Bürgerinnen und Bürger, zum Teil interessierte Nachbarn, zum Teil Geschäftsleute oder Vertreter von Interessensverbänden und NGOs. Ihnen standen im Gespräch Vertreter der Stadtverwaltung aus verschiedenen Fachabteilungen wie auch die Preisträger des Siegerentwurfs beratend zur Seite.

Die Bürgerinnen und Bürger waren über die Medien eingeladen, sich über den 1. Preis zu informieren, ihre Anregungen und Bedenken zu äußern und Empfehlungen zu erarbeiten, die in die Weiterbearbeitung des Entwurfes einfließen sollen.

### 3. Vorgehensweise

Das Bürgerforum fand am 22.10.2014 im Kornhaus in Ulm statt. Die Anwesenden informierten sich über die Kriterien, die dem Wettbewerb zugrunde lagen, sowie über den Siegerentwurf. An Thementischen diskutierten sie Vor- und Nachteile des Entwurfs und machten Verbesserungsvorschläge zu Entwurfsdetails, die aus ihrer Sicht zu überdenken sind. Im Fokus des Dialogs stand ausschließlich der Bahnhofplatz. Die Bürgerinnen und Bürger bearbeiteten drei Themenfelder:

- Bahnhofplatz: Freiflächengestaltung
- Fuß- und Radwege, An- und Abfahrt Taxi
- ÖPNV: Haltestellengestaltung

Die relevanten Aussagen und Empfehlungen bezüglich des preisgekürten Entwurfs wurden auf Karten aufgenommen.

### Ablauf des Bürgerforums

Mittwoch, 22. Oktober 2014

- 18.00 Begrüßung, Kennenlernen, Ablauf des Abends
- 18.20 Kurzvorträge  
Bedeutung des Wettbewerbsgebietes im Gesamtkontext aller städtebaulichen Maßnahmen  
*Volker Jescheck, Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht*  
Verkehrskonzept als Grundlage des Wettbewerbs  
*Thomas Feig, Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung*  
Vorstellung des Siegerentwurfs  
*ARGE Axel Hummert Architekten BDA/Dortmund, Hullak Rannow Architekten/Ulm*
- 19.10 Moderierte Thementische  
- Bahnhofplatz: Freiflächengestaltung  
- Fuß- und Radwege, Taxi  
- ÖPNV: Haltestellengestaltung
- 20.15 Präsentation der Ergebnisse
- 20.40 Würdigung und Ausblick

#### 4. Fragen der Bürgerinnen und Bürgern zu den Vorträgen

Zu Beginn der Veranstaltung wurde den Anwesenden durch die Leiter der Hauptabteilungen Stadtplanung, Umwelt, Baurecht sowie Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung, Volker Jescheck und Thomas Feig, die städtebaulichen Rahmenbedingungen erläutert, die den Ausschreibungsunterlagen zugrunde lagen. Im Anschluss an die Präsentationen konnten die Teilnehmer des Dialoggespräches Verständnisfragen stellen, um gut gerüstet in die Diskussion an den Thementischen einzusteigen. Folgende Themen interessierten die Anwesenden:

F: Wird der Straßenbahnverkehr wie bisher geregelt werden?

A: Der Trambahnverkehr wird nach dem gleichen System wie derzeit ablaufen. Die Haltestellen werden aber länger und die Aufstellflächen werden wesentlich breiter von derzeit 2.50 Meter auf 7 Meter. Es wird ein besserer und bequemerer Zugang zu den Fahrzeugen möglich werden.

F: Wie kann man sich die Passage vorstellen? Bleibt der gesamte Platz im Untergeschoss erhalten?

A: Die genaue Dimensionierung der Passage ist noch offen. Sicher ist nur, dass die Passage auch wegen der geplanten Geschäfte wesentlich breiter und höher wird als heute, da sie zusätzlich 1,50 Meter tiefer liegt als derzeit. Die Ausdehnung der Bahnhofsgarage ist noch unklar. Sie wird aber über mehrere Ebenen führen. Ein Zugang von der Passage zur Tiefgarage ist z.B. über Glastüren möglich.

F: Ist eine mittige Querung der Straßenbahn möglich?

A: Bei der neuen Haltestelle wird ein hoher und damit bequemer, barrierefreier Einstieg in die Fahrzeuge auf der gesamten Länge möglich sein. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist bis 2020 vorgeschrieben. Der Bahnsteig ist im Norden und Süden barrierefrei erreichbar.

**Die Architekten (rechts im Bild) stellen sich den Fragen der Bürger**



Eine mittige Querung in die Bahnhofstraße wird zwar möglich sein, aber nicht barrierefrei, d.h. die hohe Bahnsteigkante - ein Bord, von ca. 18 cm Höhe - muss bei einer mittigen Querung überwunden werden. Diese Stufe kann nicht abgesenkt werden, da auf der gesamten Bahnsteiglänge der barrierefreie Ausstiege aus Bussen und Bahnen sichergestellt sein muss. Die beiden Querungen vor und nach der Haltestelle im Norden und Süden werden barrierefrei sein.

F: Wie ist die Zeitschiene gedacht?

A: Der Umbau des Bahnhofplatzes beginnt Anfang 2016. Die Fertigstellung des Haltestellendachs wird voraussichtlich 2018 sein. 2019 erfolgen dann die restlichen Oberflächenarbeiten wie Bodenbelag, Bäume, Möblierung.

F: Sollen nur einseitig Fahrradspuren angelegt werden?

A: Es wird nur einen Zweirichtungsradweg auf der Bahnhofsseite geben.

F: Wo wird sich die Zufahrt zur Tiefgarage (TG) befinden?

A: Die genaue Lage ist noch offen und in Planung. Der Aufsichtsrat PBG wird sich damit im November beschäftigen. Die genaue Größe der TG wird vom Gemeinderat festgelegt, danach können die Zu- und Ausfahrten bestimmt werden.

F: Wie tief wird die TG werden und wie viel Autoparkplätze sind vorgesehen?

A: Die Tiefgarage wird voraussichtlich viergeschossig, die Anzahl der Abstellplätze ist noch in der Diskussion.

F: Kann Kiss & Ride auch oberirdisch geschehen?

A: Dies ist nicht geplant und auch nicht gewünscht, da sonst eine extra Haltespur nötig wäre. Das hat wieder Folgen für den Radverkehr. Die Kiss & Ride Anfahrt erfolgt über die Tiefgarage.

#### **Modell des Siegerentwurfs der ARGE Hummert Hullak Rannow**



## 5. Ergebnisse der Thementische

### 5.1 Bahnhofsplatz: Freiflächengestaltung

Circa 10 -15 Bürgerinnen und Bürger, Vertreter der Stadtplanung und Architekten erörterten die Gestaltung des Bahnhofsplatzes und entwickelten eine Reihe von Anregungen und Vorschlägen.

#### Der Wettbewerbsentwurf

Die Platzgestaltung im Siegerentwurf der ARGE Architekten Hullak Rannow Hummert stieß bei den Bürgerinnen und Bürgern generell auf Zustimmung: Sie trägt dem Wunsch aus der Bürgerwerkstatt nach einem zusammenhängenden Platz, überschaubar und sicher gestaltet mit klaren Platzkanten, Rechnung. Als besonders positiv wurden hervorgehoben:

- Die Bäume und Grünflächen
- Der freundliche Charakter des Platzes
- Die klare, helle, transparente Gestaltung ohne Ecken und Kanten
- Sitzgelegenheiten
- Wasserbecken
- Glaswürfel über den Lichtschächten der Tiefgarage.

#### Bäume – grünes Dach

Die Planung der Architekten sieht je eine Baumreihe entlang des Bahnhofsgebäudes und auf Höhe des Postgebäudes vor. Seitens der Bürger kam die Kritik, dass diese Bäume insb. vor dem Empfangsgebäude zu dicht an der Gebäudekante stehen und es zu Verschattungen und späteren Beschwerden wegen Verschattung kommen könnte. Generell war diese Baumreihe den Bürgern zu dekorativ. Mehr Bäume wurden gewünscht. Auch wurde befürchtet, dass das Erdreich nicht ausreichend sei, um den Bäumen Wachstum und Nährstoffversorgung zu ermöglichen.

Einige Teilnehmende wiesen darauf hin, dass sich der Vorplatz, der dem Aufenthalt von Menschen dienen soll, gerade in den Sommermonaten stark aufheizt und hier Schatten erwünscht ist. Ein stärker begrünter Platz mit mehr schattenspendenden Bäumen im Platzbereich und nicht nur am Rande wurde angeregt. Über Art und Größe der Bäume wurde intensiv diskutiert. Generell wünschten sich die Bürger große, schattenspendende Bäume (erster Ordnung). Es wurden Vorschläge wie Platanen, Ginkgo (wie am Karlsplatz) etc. gemacht. Die anwesenden Fachleute erläuterten, dass für Bäume erster Ordnung die geeigneten Standortbedingungen geschaffen werden müssen und dies Einfluss auf die Planung der Tiefgarage hat.

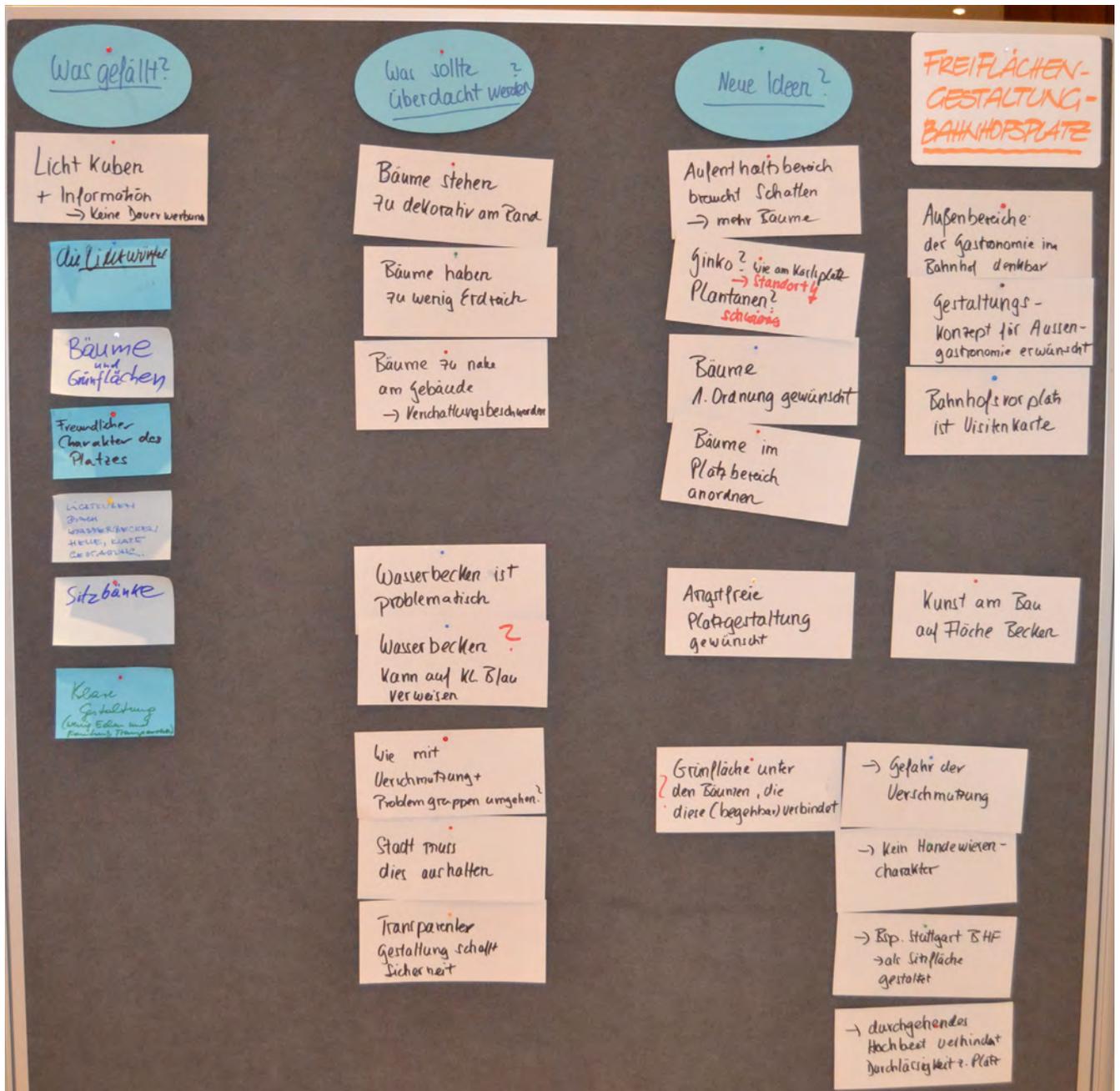
#### Grünbereiche

Der 1. Preis sieht neben den zwei Baumreihen keine weiteren Grünbereiche vor. Ein Bürger schlug vor, die zwei Baumreihen vor dem Empfangsgebäude durch einen Grünbereich zu verbinden, der auch begehrbar sein könnte. Dieser Vorschlag wurde unterschiedlich bewertet. Einige befürchteten eine Verschmutzung des Grünbereichs, gerade auch durch Hunde, und dass eine Grünfläche in Form z.B. eines durchgehenden Hochbeetes die jetzt gegebene Durchlässigkeit vom Empfangsgebäude zum Platz einschränkt. Als positives Beispiel wurde der Bahnhofsplatz in Stuttgart benannt, ähnliche Elemente wurden als Sitzfläche gestaltet.

**Leben auf dem Platz, Lichtwürfel**

Der Architekt erläuterte den Entwurfsgedanken eines angstfreien Platzes mit wenig Ecken, der auf breite Zustimmung stieß. Ein Teilnehmer warf die Frage auf, wie in Zukunft mit Problemgruppen auf dem Platz umzugehen sei. Eine Stadt wie Ulm, so eine Teilnehmerin, muss dies aushalten, es gehört zum städtischen Leben dazu. Die Anwesenden waren sich einig, dass Transparenz und Übersichtlichkeit des Platzes Sicherheit schaffen.

**Ergebnisse des Thematischen Freiflächengestaltung Bahnhofplatz**



Mehrere Teilnehmer hoben die transparenten Lichtwürfel als besonders positives Element hervor. Es sollte darauf geachtet werden, dass sie nur Informationszwecken dienen und hier keine Dauerwerbefläche entsteht.

### **Gastronomie und Aufenthalt**

Ob Gastronomie auf dem Platz erforderlich ist, wurde lebhaft und kontrovers diskutiert. Während die einen die Ansicht vertraten, dass der Bahnhofplatz als Visitenkarte der Stadt eher ein konsumfreier Platz für alle sein soll und durch Bänke und Sitzgelegenheiten unter den Bäumen Möglichkeiten zum Ausruhen bietet, auf denen Besucher auch ihre Brotzeit verzehren können, wünschten sich andere eine gastronomische Möglichkeit vor dem Empfangsgebäude. Wenn Außengastronomie, dann, so war die überwiegende Meinung nach der Diskussion, ist keine eigene Gastronomie auf dem Platz gewünscht, sondern eine Öffnung der vorhandenen gastronomischen Bereiche im Bahnhof nach außen. Für diese Außengastronomie wurde ein klares, einheitliches Gestaltungskonzept (Sonnenschirme, Bestuhlung etc.) gewünscht.

### **Wasserbecken**

Das von den Preisträgern vorgeschlagene Wasserbecken stieß bei der Mehrheit der Teilnehmer auf Ablehnung. Sie befürchteten, dass dies sehr schnell verschmutzt und unansehnlich wirkt. Lediglich eine Teilnehmerin konnte sich ein Wasserbecken vorstellen und verband damit einen Hinweis auf die Kleine Blau.

### **Diskussion am Thementisch Freiflächengestaltung Bahnhofplatz**



## 5.2 Fuß- und Radwege, Taxi

Zirka 15 Bürgerinnen und Bürger diskutierten mit Vertretern der Stadt Ulm sowie den Architekten die Verkehrsthemen auf dem Vorplatz des Bahnhofs. Folgende Themen wurden dabei benannt.

### Radwege

Die Planung der Architekten sieht eine Radwegführung einseitig an der Westseite des Platzes zwischen Straße und Fußgängerbereich vor. Diese städtische Vorgabe wurde damit begründet, dass die Fußgängerströme an der Ostseite durch die Sedelhöfe sich noch erhöhen werden und es zu Störungen zwischen Radfahrern und Fußgängern führen würde, wenn auch dort ein Radweg angeboten würde.

Sollten dennoch Radler diese Straßenseite benutzen wollen, könnten sie auf der Straße fahren, so der städtische Vertreter.

Dies ist auf der Westseite nicht möglich. Hier ist der Zweirichtungs-Radweg benutzungspflichtig. Ein Ausweichen auf die Straße ist nicht erlaubt.

Die Diskutierenden wünschten sich dennoch einen Radweg auf beiden Seiten der Friedrich-Ebert-Straße. Das sei eine Planung, die der zukünftig vermehrten Radnutzung entspreche, so die Teilnehmer. Die Stadt Ulm strebt eine Erhöhung des Radverkehrs von derzeit 10% auf zukünftig 20% an, das müsse auch in der Verkehrsplanung frühzeitig berücksichtigt werden. Zudem dürften die Radfahrer gegenüber dem Kfz nicht benachteiligt werden.

Auch über die Radwegbreite wurde heftig diskutiert. Nach Aussagen der städtischen Planer entsprechen die Radwege den derzeit gültigen Bestimmungen, jede Spur ist zwei Meter breit. Von den Anwesenden wurde angeführt, dass sich E-Bikes mehr und mehr im Straßenverkehr durchsetzen

### Diskussion am Thementisch Fuß- und Radwege, Taxi



werden und diese meist mit einer höheren Geschwindigkeit unterwegs sind, als die manuell betriebenen Räder. Daher würden diese auch mehr Platz benötigen. Die Architekten erklärten, dass eine zügige Fahrweise nicht das Ziel sein sollte, sondern eine gegenseitige Rücksichtnahme von Fußgängern und Radfahrern. Schmalere Radwege können die Geschwindigkeit absichtlich bremsen, so wie es auch häufig auf Straßen durchgeführt wird, um eine Geschwindigkeitsreduzierung zu provozieren. Eine Shared-Space-Fläche, auf der sich Fußgänger und Radfahrer gleichberechtigt begegnen, soll es aber nicht geben, so die Vertreterin der Ulmer Verkehrsabteilung. Benutzungspflichtige Radwege unterliegen klaren Regeln.

Wunsch der Architekten war es, dass auch die Radwege in der teppichartigen Gesamtgestaltung des Bahnhofsplatzes aufgehen. Es sollen keine optischen Unterschiede gemacht werden, sondern zum Beispiel nur mit einer Stahlkante die Fußgängerbereiche und die Radspur voneinander getrennt werden. Die Bürgerinnen und Bürger hatten große Bedenken, ob eine solche Maßnahme ausreichen würde, um ein unfallfreies Fahren zu gewährleisten. Sie plädierten dafür, dass die Wege signalrot markiert würden, zumindest mit einem aufgebrachten Streifen, besser noch auf der gesamten Fläche. Hier sei nochmals die Planung gefordert, eine nicht nur gestalterisch, schöne, sondern auch sichere Lösung zu präsentieren.

#### **Fahrrad-Stellplätze**

Nach Auskunft der Stadt sind derzeit ca. 800 Stellplätze vor dem Bahnhofsgebäude ausgewiesen. Viele davon sind mit „Fahrradleichen“ besetzt, die von Zeit zu Zeit entsorgt werden. Zukünftig sind oberirdisch 350 Parkplätze und in der eigens geplanten Radgarage zusätzliche 500 Stellplätze vorgesehen. Die oberirdischen Stellplätze sind nicht überdacht, für die Garagenstellplätze wird wahrscheinlich eine Parkgebühr zu entrichten sein.

#### **Taxizufahrt und -stellplätze**

Ein Wunsch der Bürgerinnen und Bürger war, dass die Taxen anstatt wie geplant auf der Platzfläche und rund um die Abfahrt zur Radgarage, eher am Straßenrand ihre Aufstellfläche erhalten sollten. Grund eins war, dass damit zwei weitere Querungen der Radspuren (Ein- und Ausfahrt) vermieden werden könnten, Grund zwei war die möglichst großzügige Freihaltung des Vorplatzes vom Verkehr und Konzentrierung der Kfz auf den Straßenraum.

#### **Fußgängerüberwege**

An den Fußgängerüberwegen wird die Signalschaltung für die Kfz auch für die Radfahrer gelten. Da der Radweg aber auch in der Gegenrichtung geführt wird, sind an jeder Kreuzung auch für beide Richtungen Signalanlagen vorzusehen.

#### **Kurzzeitparken, Drop-Off, Park & Ride**

Die Diskutierenden sahen in der ausschließlich auf Ebene -1 gegebenen Möglichkeit, Personen zum Bahnhof zu bringen bzw. vom Bahnhof abzuholen, einige Schwierigkeiten. Zum einen schätzen sie, dass in den Hauptverkehrszeiten bzw. wenn viele Menschen gleichzeitig abfahren oder

Ergebnisse des Thementisches Fuß- und Radwege, Taxi

**FUSS- UND RADWEGE, TAXI**

- FAHRAD-GARAGE: LAGE, ZUFAHRT**  
FAHRAD-PARKPLATZ WIRD WAHRSCHENL. GEBÜHRE KOSTEN
- FAHRAD-STELLPLÄTZE, OBERIRDISCH**  
500 PARKPLÄTZE IN DER TG 350 OBERIRDISCH
- FÜHRUNG / ABGRENZUNG RAD- u. FUSSWEGE**  
MARKIERUNG DES RADSTREIFENS IST DRINGEN NÖTIG.
- FÜßGÄNGER WARTEBEREICH AN STRASSEN-ÜBERGÄNGEN**
- TAXI STELLPLÄTZE**  
PLATZ SOLL NICHT DURCH TAXEN VERSTELLT WERDEN  
TAXEN AM STRASSEN RAND (STRASSENBELEGTER) STÖREN WENIGER FUß+ RADVERKEHR
- TAXI ZUFAHRT**  
TAXI ZUFAHRT ÜBER RADWEG VERMEIDEN
- MOBILITÄTS-KONZEPTE DER ZUKUNFT**  
POLITISCHE ENTSCHEIDUNG DER STADT  
ERHÖHUNG DES FAHRADVERKEHRS VON 10 AUF 20% WIRD NICHT BEACHTET GETRAGEN  
ANGEBOTE FÜR VERSCHIEDENE MOBILITÄTSMÖGLICH. DURCH WEITFALL VON SPUREN  
MODERNE MOBILITÄTSKONZEPTE SIND NICHT IN DER PLANUNG NICHT ABLESBAR  
CAR2-SHARING MOBILITÄTS-DREIHEIT CAR2-TO-GO LEIH+RADER  
RADWEG MIT BENUTZUNGS-PFLICHT BRAUCHT KLARE REGELN  
GESTALTERISCHE MASSNAHMEN KOMMEN GUT AUSSEHEN + WIRKEN
- AUS-GESTALTUNG FAHRADWEG**  
FAHRADWEG BREITE ENTSpricht DEN VORGABEN 2x2 m.  
E-BIKES BENÖTIGEN MEHR BREITE? 25 kmh BEGRENZT  
SCHMALERE WEGE SOLLN GESCHWINDIGKEIT DROSSELN  
FUßGÄNGER ÜBERWEGEN WERDEN SIGNAL BEREGELT FÜR BEIDE RICHTUNGEN
- KURZZEIT-PARKEN**  
DROPOFF-PARK & RIDE  
PARK & RIDE BEI DICHTEN ZUG-TAKTUNGEN FUNKTIONIER  
KAPAZITÄT KISS & RIDE REICHT NICHT AUS  
OBERIRDISCHE DROPOFF-LÖSUNG GEWÜNSCHT.
- 4 SPURIGE STRASSENFAHRUNG SOLLTE ÜBERDACHT WERDEN**  
BEIDSEITIGER RADVERKEHR WÜRDEN ZUKUNFTS-FÄHIG SEIN  
RADFAHRER DÜRFEN NICHT BENACHTEILIGT SEIN GEGENÜBER KFZ.  
RADWEG WIRD TEIL DES PLATZES GESTALTET

ankommen, die „Übergabe/Übernahme“ nur mit Warteschlangen funktionieren. Für ein unkompliziertes Drop-off wäre es aus ihrer Sicht besser, eine oberirdische Möglichkeit zu schaffen. Die Haltezeit muss dann stark beschränkt werden, damit es keine Möglichkeit gibt, das Auto – wenn auch nur kurz - abzustellen. Unterirdische Warteschlangen sind, aus Sicht eines Anwesenden, auch aus ökologischer Sicht (Abgase) zu überdenken. Das Kurzzeitparken dagegen kann in der Tiefgarage erfolgen. Wichtig ist, dass auch bei Zugverspätungen und dann längeren Wartezeiten ausreichend Plätze vorhanden sein werden.

### **Mobilitätskonzepte der Zukunft**

Eine große Diskussion entspann sich zu zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten. Dabei soll der Bahnhofsbereich als Mobilitätsdrehscheibe durch vielfältige Angebote erweitert werden. Gewünscht sind Aufstellflächen für Car-Sharing, aber auch für Leihräder, die mehr und mehr von Touristen bei Stadtbesichtigungen genutzt werden. In diesem Zusammenhang muss auch die vierspurige Straßenführung der Friedrich-Ebert-Straße überdacht werden. Eine beidseitige einspurige Straßenführung würde genügend Platz generieren, um Radwege zu verbreitern und andere Mobilitätsangebote anzubieten, so der große Wunsch vieler Bürgerinnen und Bürger am Thementisch.

### 5.3 ÖPNV: Haltestellengestaltung

14 Bürgerinnen und Bürger, Vertreter der Stadtplanung und Architekten erörterten die Pläne für die Straßenbahn-/Bushaltestelle und gaben Anregungen zur Gestaltung.

#### Grundsätzliche Informationen zur Haltestelle

Als Einstiegsfrage wollte ein Bürger geklärt wissen, was sich mit der Neugestaltung für die Fahrgäste verbessert, aber auch eine klare Antwort, ob sich etwas verschlechtert.

Die Planer erläuterten, dass die Haltestelle der kommenden steigenden Frequenz der Fahrgäste am Hauptbahnhof und der zusätzlichen Straßenbahnlinie genügen muss. Sie wird daher von 4,50 Meter auf 7.50 Meter verbreitert. Durch das größere Platzangebot wird sich die Aufenthaltsqualität wesentlich verbessern.

Außerdem wird die Haltestelle mit einem Aufzug erschlossen und ist damit auch für Kinderwagen und Mobilitätsbehinderte gut erreichbar. Durch die Gestaltung mit Dach und Windschutz wird die Haltestelle heller und angenehmer.

Allerdings wird durch die Länge der Haltestelle die Strecke länger, die von einem Ende zum anderen zurückgelegt werden muss. Bis zu drei Fahrzeuge können gleichzeitig die Haltestelle anfahren. Da die barrierefreien Zugänge nur am Nord- oder Südenende möglich sind, kann dies zu erhöhtem Zeit- und Orientierungsaufwand führen.

Es wurde ausgeführt, dass dadurch jedoch die Umsteigevorgänge nicht erschwert werden. Insgesamt werden durch die langen Bahnsteige bessere Umsteigebeziehungen ermöglicht als bei Alternativen, beispielsweise einer Aufteilung auf mehrere Bahnsteige.

#### Diskussion am Thementisch ÖPNV - Haltestellengestaltung



**Barrierefreiheit der Haltestelle**

Bei der neuen Haltestelle wird ein hoher und damit bequemer, barrierefreier Einstieg in die Fahrzeuge auf der gesamten Länge möglich sein. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist bis 2020 vorgeschrieben. Der Bahnsteig ist im Norden und Süden barrierefrei erreichbar.

Eine mittige Querung in die Bahnhofstraße wird zwar möglich sein, aber nicht barrierefrei, d.h. die hohe Bahnsteigkante muss bei einer mittigen Querung überwunden werden.

**Haltestellendach**

Hier stand im Zentrum der Diskussion: Wie funktioniert das Dach? Ermöglicht es einen ausreichenden Witterungsschutz? Und andererseits: Ist so ein großes, aufwendiges Dach überhaupt nötig?

Der Architekt erläuterte, dass das große Dach kein Luxus ist. Es dient nicht nur dem witterungsgeschützten Aufenthalt an der Haltestelle, sondern ermöglicht auch einen regengeschützten Einstieg in die Fahrzeuge, da die Fahrzeuge mit überdacht sind.

Das Dach ist außerdem betretbar für Reinigungszwecke und bleibt damit optisch ansprechend.

Unter dem Dach haben Tauben keine Aufenthaltsmöglichkeit.

Eine Anregung war, die Planung des Daches so flexibel zu halten, dass es gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt noch verlängert werden kann, z.B. in Richtung ZOB, der momentan außerhalb des Wettbewerbsgebietes liegt. Auch Flexibilität wurde angeregt, um eine möglicherweise geänderten Fahrzeugtechnik – z.B. Oberleitungsbusse - unter dem Dach unterbringen zu können. Für beide Punkte gibt es jedoch keine Planungen und damit keine realistische Notwendigkeit, eine Nachrüstungsmöglichkeit einzuplanen.

Eine weitere Anregung bestand darin, das beleuchtete Dach mit Solarpanelen zu versorgen. Der Architekt erläuterte, dass die Exposition und Verschattung an dieser Stelle eine Solarversorgung unrentabel machen würde.

Ein Wunsch bestand auch darin, für das Dach eine ästhetisch hochwertige Effektbeleuchtung vorzusehen, soweit dies mit den Kosten vereinbar ist.

Gewünscht wurde auch, dass die Fahrgäste nicht nur vor Regen von oben, sondern auch vor spritzendem Wasser von der Seite geschützt sind. Zwischen Bahnsteig und Fahrbahn werden Spritzschutzwände sein, die im Bereich des mittigen Übergangs unterbrochen sind, so dass eine Querung stattfinden kann.

**Haltestellenmöblierung**

Schon zu diesem frühen Zeitpunkt der Planung interessierten sich die Teilnehmenden für die Möblierung der Haltestelle. So war ein Wunsch, dass die Anzeigetafeln zu ankommenden Zügen auf den gesamten Bahnsteig verteilt sein sollen, auch im südlichen Bereich, wo sie heute fehlen.

Die Fahrkartenautomaten sollen so platziert werden, dass sie im Schatten liegen und damit auch bei Sonneneinstrahlung bedienbar sind.

Außerdem bestand der Wunsch nach Toiletten, die auf Ebene 0 und barrierefrei erreichbar sein sollen.

## Erkennbarkeit, welche Züge einsteigsbereit sind

Eine Frage, welche die Planer beschäftigt ist, ist, wie die Fahrgäste zukünftig erkennen können, welche Züge einsteigsbereit sind. Eine klare Orientierung dazu auf der verlängerten Haltestelle wird nötig sein.

Hier gab es unterschiedliche Vorschläge von Seiten der Teilnehmenden:

- Der Bahnsteig könnte in Abschnitte eingeteilt werden (A, B, C) und die Abschnitte auf den Anzeigetafeln gezeigt werden.
- Leuchtbalken auf dem Boden könnten den Weg weisen zu den Einsteigspunkten.
- Es könnte Anzeigetafeln für jeden Abschnitt geben.

## Ergebnisse des Thematischen ÖPNV - Haltestellengestaltung

**ÖPNV - HALTESTELLEN-GESTALTUNG**

**Erkennbarkeit Haltestellen**

**Barrierefreiheit Haltestelle**

**Haltestellendach**

**Haltestellenmöblierung**

**Erkennbarkeit, welche Züge einsteigsbereit sind**

**Fragen**

Was verbessert / verschlechtert sich für die Fahrgäste?

Wie funktioniert das Dach? (Witterungsschutz)

Anzeigen zu ankommenden Zügen soll verdeckt sein <sup>an den Bahnsteigen</sup>

**Antworten**

Verbreiterung von 4,5 m auf 7,5 m

Anschluss des Daches außerhalb Wettbewerbsgebiets

Auch im südlichen Teil

Hoher Einstieg in Fahrzeuge auf geson. Länge möglich

geänderte Fahrzeugtechnik unter Dach möglich

Fahrkarten automaten so platzieren, dass sie im Schatten liegen

Lange Strecke auf der Haltestelle zu überwinden

Dach ist betretbar für Reinigungs-zwecke

Toiletten <sup>soll</sup> auf Ebene <sup>die</sup> erreichbar sein + barrierefrei

Aber: beste Lösung hinsichtlich Umsteige-vorgängen

Tauben haben keine Aufenthalts-möglichkeit

Stromversorgung mit Solar möglich?   
 → schwierig aufgrund Sonnen-situation

Effektbeleuchtung ist wünschenswert, aber Kostenfrage

Zwischen Bahnsteig + Fahrbahn werden Sperrschutzwände sein

Übergang + Zugang zur Stadt mit Hilfe Überquerung barrierefrei

Aufzug zur Haltestelle

Leuchtbalken auf dem Boden zu Einsteigspunkten

Anzeigetafeln für jeden Abschnitt

Bahnsteig in Abschnitte einteilen (A, B)

## 6. Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse dieser Bürgerwerkstatt werden mit den Ergebnissen der anderen Foren in Form eines Rundes Tisches zusammengetragen. Die Teilnehmer benannten daher am Ende der Werkstatt pro Tisch zwei Sprecher, die die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt in den Runden Tisch einspeisen werden. Die benannten Sprecher sind: Herr Waibel, Herr Knauss, Frau Blass, Herr Kemedinger, Herr Junginger und Herr Leibinger.

Die Teilnehmenden am Öffentlichen Dialog markierten ihre Wohnorte

