



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	24.03.2016		
Geschäftszeichen	SUB III-Ri		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 12.04.2016	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 143/16

Betreff: Masterplan Citybahnhof Ulm
- Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Fortentwicklung der Planung -

- Anlagen:**
- 1 Wettbewerbsergebnis „Bahnhofplatz“ (1. Preis, Auszug) (Anlage 1)
(Arbeitsgemeinschaft Hullak/Rannow mit Hummert Architekten)
 - 1 Fortentwicklung der Wettbewerbsplanung „ Bahnhofplatz“ (Anlage 2)
(Arbeitsgemeinschaft Hullak/Rannow mit Hummert Architekten)
 - 1 Verkehrsstudie Radfahrstreifen Friedrich-Ebert-Straße Ost (Anlage 3)
(Sweco GmbH)
 - 1 Verkehrsstudie Zufahrt ZOB (Sweco GmbH) (Anlage 4)

Antrag:

1. Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
2. Dem weiteren Vorgehen gem. Punkt 5 dieser Beschlussvorlage zuzustimmen.

Jescheck

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
<u>BM 3, C 3, KOST2020, LI, OB, VGV</u>	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Beschlusslage

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.07.2013 (GD 222/13)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Realisierungswettbewerb Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 06.05.2014 (GD 112/14)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Bericht zum Ergebnis des Realisierungswettbewerbs
Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.06.2014 (GD 214/14)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Vergabebeschluss zum VOF-Wettbewerbsverfahren für den
Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.03.2015 (GD 119/15)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung
zum Wettbewerb „Neugestaltung des Bahnhofplatzes“

2. Anlass für die Fortentwicklung der Planungskonzeption des Bahnhofplatzes

Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat in seiner Sitzung vom 09.07.2013 die Durchführung eines Realisierungswettbewerbs zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes beschlossen und die Inhalte der Wettbewerbsausschreibung festgelegt (vgl. GD 222/13). Auf dieser Grundlage wurde sodann ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt und mit der Vergabe eines 1. Preises an die Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow Architekten, Ulm mit Hummert Architekten, Dortmund abgeschlossen (vgl. GD 112/14). Im Anschluss hat die Verwaltung auf der Grundlage des 1. Preises einen umfangreichen Dialog mit der Öffentlichkeit geführt (vgl. GD 119/15).

2.1. Veränderte Voraussetzungen im Planungsumfeld

Seit Beginn des Projekts zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes im Jahr 2013 wurden die angrenzenden Projektbausteine des Masterplans Citybahnhof parallel weiterentwickelt mit der Folge, dass eine Reihe maßgeblicher Voraussetzungen, die der Wettbewerbsausschreibung für den Bahnhofplatz zugrunde gelegt wurden, heute nicht mehr aktuell ist. Dies betrifft im Wesentlichen folgende Aspekte:

- Parkhaus am Bahnhof:

Ausgangslage zum Zeitpunkt der Wettbewerbsausschreibung war die Planung einer Tiefgarage mit ca. 800 Stellplätzen zu beiden Seiten der Bahnhofspassage sowie eines angeschlossenen Fahrradparkhauses für ca. 500 Einstellplätze. In die Tiefgarage sollten darüber hinaus Kiss&Ride-Zonen, ein Großteil der Taxi-Stellplätze sowie die Anlieferzone der Anlieger (Bahnhofsgebäude, Hauptpost usw.) integriert werden. Zu- und Ausfahrtsrampen für dieses Parkhaus befanden sich sowohl in der Olgastraße als auch südlich des Bahnhofplatzes.

Das letztendlich beschlossene Projekt ist mit etwa 540 Stellplätzen deutlich kleiner. Die Tiefgarage sowie deren Zu- und Ausfahrt konzentrieren sich auf den Bereich südlich der Bahnhofspassage. Die Fahrradgarage ist nicht mehr Teil des Projektes sondern wird an anderer Stelle als ein unabhängiger Baustein entwickelt werden. Die Reduzierung der

verfügbaren Fläche in der Garage legt eine Neukonzeption der Flächen für Taxen, Hol- und Bringverkehre sowie Andienung der Angrenzer nahe.

– Sedelhöfe

Randbedingung für die Teilnehmer am Wettbewerb zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes war die Planung „Sedelhöfe“ von Grüntuch Ernst Architekten für den Investor MAB. Diese Planung sah eine weitestgehend geschlossene Raumkante mit nur schmalen Durchgängen vom Bahnhofplatz in das dahinter liegende Quartier vor. Diese hohe räumliche Dichte setzte sich in der inneren Erschließung des geplanten Quartiers fort.

Nach dem Ausscheiden von MAB wurde diese ursprüngliche Planung von den Architekten Mayer Schmitz-Morkramer für den neuen Investor DC umfassend fortentwickelt. Die Durchgänge vom Bahnhofplatz in die Sedelhöfe sind nun wesentlich großzügiger dimensioniert und münden in einen neuen öffentlichen Platz im Zentrum des Quartiers als Auftakt für die Ulmer Fußgängerzone. Bahnhofplatz und Sedelhöfe werden enger und vielfältiger miteinander vernetzt, als dies im Vorgängerentwurf der Fall war.

– Bahnhofsgebäude

Zum Zeitpunkt der Wettbewerbsausschreibung im Jahr 2013 konnte die Stadt davon ausgehen, dass auf absehbare Zeit das Bahnhofsgebäude samt des nördlichen Seitenflügels und der Anbauten abgebrochen und grundlegend neu entwickelt würde. Eine Grundsatzvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt vom 07.04.2008 verpflichtet Bahn und Stadt zur Kooperation mit dem Ziel einer Neugestaltung des Ulmer Hauptbahnhofs. Dieses gemeinsame Vorgehen wurde im März 2014 durch das positive Ergebnis einer Machbarkeitsstudie der DB Immobilien GmbH zur technischen Umsetzbarkeit einer Flächenfreimachung im Bereich des Empfangsgebäudes untermauert. Im Bewusstsein dieser grundlegenden Neuentwicklung der Gebäudebestands am Hauptbahnhof wurde in die Wettbewerbsausschreibung für den Bahnhofplatz die Vorgabe aufgenommen, dass die Überdachung des Bahnhofplatzes von der Fassade des Bahnhofs abzurücken und über der ÖPNV-Haltestelle zu positionieren sei. Auf diese Weise sollte insbesondere verhindert werden, dass die Überdachung den Neubau eines Empfangsgebäudes einschränkt.

Weitere Bahn-interne Untersuchungen haben zwischenzeitlich jedoch gezeigt, dass aufgrund der bestehenden Bahninfrastruktur eine grundlegende Neuordnung des Ulmer Hauptbahnhofs (Empfangsgebäude, Technikzentrale, Postbahnhof) nur mit einem sehr hohen finanziellen Aufwand und damit nicht wirtschaftlich möglich wäre. Die Deutsche Bahn überprüft aktuell gemeinsam mit der Stadt Ulm, ob im Rahmen eines gestuften Konzepts als erster Baustein der Ersatz der zentralen Eingangshalle in Frage kommen könnte. Die angestrebte grundlegende Neuordnung des Hauptbahnhofs wäre dann in weiteren Schritten zu einem späteren Zeitpunkt vorstellbar. Indem nun davon auszugehen ist, dass das Gebäudeensemble am Hauptbahnhof im Wesentlichen zunächst Bestand hat, ergeben sich erweiterte Handlungsspielräume für die Positionierung einer Überdachung auf dem Bahnhofplatz.

2.2. Erkenntnisse aus dem Bürgerdialog

Im Anschluss an die Wettbewerbsentscheidung zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes haben Planer und Verwaltung einen intensiven Dialog mit der Öffentlichkeit über das Projekt geführt. In insgesamt vier Veranstaltungen mit der Bürgerschaft, mit Anliegern, Initiativen und Verbänden wurde auf der Grundlage des 1. Preises über die Qualitäten, aber auch über mögliche Schwachpunkte der Planung diskutiert. Die Ergebnisse wurden im Anschluss dokumentiert, kommentiert und im Fachbereichsausschuss vorgestellt (GD 119/15). Die geäußerten Anregungen und Kritikpunkte wurden anschließend in den weiteren Planungsprozess eingespeist. Dabei wurden insbesondere die folgenden Aspekte einer erneuten planerischen Überprüfung unterzogen:

– Verkehrsaufkommen contra Aufenthaltsqualität

Ein zentrales Anliegen in allen Veranstaltungen war die Aufenthaltsqualität auf dem Platz. Tenor der Diskussionen war stets der Wunsch nach einem repräsentativen Stadteingang, der einerseits qualitätvolle und sichere Aufenthaltsbereiche schafft, andererseits aber so organisiert ist, dass die Orientierung erleichtert und die Wege in die Innenstadt verbessert werden. Als wesentliche Störfaktoren wurden die den Platz der Länge nach zerschneidende Verkehrsstraße der Friedrich-Ebert-Straße sowie das hohe Verkehrsaufkommen identifiziert.

Die Verwaltung hat diese Diskussion zum Anlass genommen, auf der Grundlage der veränderten Rahmenbedingungen (s.o.) die Anforderungen des MIV erneut zu überprüfen und mögliche Handlungsspielräume zugunsten einer besseren Integration der Straße in den Platzraum auszuloten und die trennende Wirkung der Verkehrsanlage zu minimieren (s. Anlagen).

– Begrünung des Platzes

In allen Veranstaltungen bestand Einigkeit darüber, dass der Bahnhofplatz einer intensiven Begrünung mit großkronigen Bäumen in der Fläche bedarf. Randständige Baumreihen entlang der Fassaden des Bahnhofgebäudes und der Hauptpost, wie im Siegerentwurf des Wettbewerbs zunächst vorgeschlagen, wurden allgemein als unzureichend betrachtet. Angeführt wurden hier neben gestalterischen Vorzügen auch stadtklimatische, ökologische und funktionale Gründe.

Die Verwaltung hat daraufhin solche Felder und Einzelstandorte definiert, die nicht bereits durch Unterbauungen (Tiefgarage, Passage usw.) oder Leitungstrassen gestört und somit für Baumpflanzungen prinzipiell geeignet sind. Der Fokus lag dabei insbesondere auf Flächen in zentraler Lage sowie auf den bislang baumlosen Bereichen östlich der Friedrich-Ebert-Straße. Diese Informationen wurden an die Architekten als Grundlage für die Überarbeitung der Planung weitergegeben.

– Witterungsschutz

In den Diskussionen wurde wiederholt die Sorge geäußert, dass die Haltestellenüberdachung nur unzureichenden Witterungsschutz vor Wind und seitlichem Schlagregen biete. Die beträchtliche Höhe des Daches ist den technischen Anforderungen der Straßenbahnoberleitungen geschuldet; die Beeinträchtigung durch seitlichen Regeneinfall und Wind haben die Architekten mithilfe zusätzlicher Fahrgastunterstände kompensiert.

Vor dem Hintergrund dieser fragwürdigen - aber unvermeidbaren - Dopplung von Witterungsschutzmaßnahmen (Haltestellenüberdachung plus Fahrgastunterstände) einerseits und dem Umstand andererseits, dass Passanten nach vorliegender Planung beim Hinaustreten aus dem Bahnhofsgebäude ungeschützt der Witterung ausgesetzt wären, hat die Verwaltung das Planungsspektrum für die Architekten nochmals erweitert. Die Lage der Überdachung auf dem Bahnhofplatz sollte im Zuge der Überarbeitung nochmals auf den Prüfstand gestellt werden.

– Radverkehr

Gegenstand intensiver Diskussionen war zudem die Radwegeverbindung in Richtung Norden. Sowohl aus der Bürgerschaft als auch von Vertretern der einschlägigen Fachverbände wurde der Wunsch nach einem zusätzlichen Radfahrangebot an der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Norden geäußert. Ein solcher Radweg könne besser mit den weiterführenden Radwegebeziehungen in und um die Innenstadt verknüpft werden.

2.3. Anforderungen durch den Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB)

Im Zusammenhang mit der überarbeiteten Planung des Parkhauses am Bahnhof, welches im Gegensatz zur Ausgangsvariante (800 Stellplätze) nun alle 4 Zu- und Ausfahrten südlich des Bahnhofs in der Friedrich-Ebert-Straße bündelt, muss auch die Erschließung des ZOB neu geordnet werden. Dabei wurden drei grundsätzlich in Frage kommenden Varianten für die Ein- und Ausfahrten des ZOB eingehend untersucht (vgl. Anlage 4):

- Variante 1 orientiert sich am Bestand und zeigt eine Zufahrt unmittelbar südlich des Fußgängersteiges und eine Ausfahrt im Bereich des Blaukanals. Mit dieser maximalen Ausdehnung wären sowohl für den künftigen ZOB als auch für die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße die größten Reserven vorhanden. Die gesonderte Linksabbiegespur für die Busse müsste dazu zwischen die beiden Tiefgaragenrampen gelegt werden und könnte ohne Überschneidung mit den Tiefgaragenverkehren abgewickelt werden. Hierfür müsste der östliche Gehweg auf 3m verschmälert werden. In dieser Fläche sind auch noch die Masten für die Straßenbahnoberleitung unterzubringen, was die verfügbare Gehwegbreite auf lediglich ca. 2 m verringern würde.

Eine vollwertige Bebauung am südlichen Rand des Bahnhofplatzes wäre mit dieser Variante nicht möglich, da aufgrund der Fahrgeometrie der Linienbusse ein wirtschaftliches und auf die Statik der Tiefgarage abgestimmtes Gebäudekonzept nicht realisierbar ist. Der Busbahnhof könnte unter gewissen Umständen also lediglich mit einem aufgeständerten Gebäude überstellt werden.

- In Variante 2 ist die Zufahrt zum ZOB auf Höhe des Parkhauses Deutschhaus angeordnet, die Ausfahrt verbleibt weiterhin am südlichen Rand der verfügbaren Fläche. Der flächenmäßig verkleinerte ZOB bedarf dabei einer Neukonzeption der Bussteige, eine erste Konzeption lässt aber eine ausreichende Anzahl an Bussteigen erwarten. Die Lage der ZOB-Zufahrt im Bereich Parkhaus Deutschhaus bedingt, dass eine Fahrspur der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Norden gleichzeitig als Linksabbiegespur für Busse herangezogen wird. Eine zusätzliche Linksabbiegespur für Busse kann auf der verfügbaren Fläche nicht angeordnet werden. Nach Aussage verschiedener gutachterlicher Stellungnahmen bleibt die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße gewahrt. Wie in Variante 1 müsste auch hier die verfügbare Breite des östlichen Gehwegs verringert werden.

Infolge der Flächen sparenden Neuordnung des ZOB kann zwischen Bahnhofplatz und ZOB ein vollwertiges neues Baugrundstück (auch im EG) geschaffen werden. Die zusätzliche Möglichkeit für ein aufgeständertes Bauwerk über dem südlich anschließenden ZOB bleibt dabei erhalten.

- Bei Variante 3 befinden sich Zu- und Ausfahrt im südlichen Bereich der ZOB-Fläche. Für die von Norden in den ZOB abbiegenden Busse müsste nördlich der Ausfahrtrampe zusätzlich eine separate Zufahrt geschaffen werden, da eine Überschneidung mit dem aus der Tiefgarage ausfahrenden Verkehr auf dieser kurzen Verflechtungsstrecke nicht möglich ist. Aufgrund der Konzentration der verschiedenen Verkehrsbeziehungen mit jeweils "feindlichen" Signalschaltungen auf einen Knoten ist nach einer überschlägigen Bemessung bei dieser Variante eine ausreichende Leistungsfähigkeit für die Spitzenstunde jedoch nicht mehr gegeben. Diese Variante wird daher nicht weiter verfolgt.

3. Mögliche Fortentwicklung des Entwurfs unter Beibehaltung der Verkehrskonzeption

Die Verwaltung hat zunächst in internen Workshops und anschließend gemeinsam mit den Architekten des 1. Preises die städtebaulichen Konsequenzen aus den geschilderten Änderungen der Rahmenbedingungen bzw. den Anregungen aus der Bürgerbeteiligung diskutiert. Die Architekten haben die Anregungen aufgenommen und in ein erstes Konzept überführt (s. Anlage 2). Dabei handelt es sich wohl gemerkt noch nicht um eine ausgearbeitete städtebauliche Planung sondern lediglich um eine erste planerische Umsetzung der aufgenommenen Ideen.

Die vorliegende Konzeption basiert weiterhin auf dem 1. Preis aus dem Wettbewerb „Neugestaltung Bahnhofplatz Ulm“ aus dem Jahr 2014. Wesentliche Eckpunkte des Siegerentwurfs aus dem Wettbewerb sind in dieser Konzeption unverändert geblieben. Sowohl die grundlegenden funktionalen Parameter (Lage und Länge der ÖPNV-Haltestelle, 4-spurige Trassierung der Friedrich-Ebert-Straße, Lage des Fahrradweges und der Fußgängerüberwege usw.) als auch wesentlichen gestalterischen Ziele (homogene Platzoberfläche, sparsamer Umgang mit Einbauten auf dem Platz, Schaffung von Bereichen mit Aufenthaltsqualität usw.) wurden aus dem Wettbewerbsergebnis auf das vorliegende Konzept übertragen.

Größere Veränderungen am Ausgangsentwurf wurden dort vorgenommen, wo entweder Veränderungen im Projektumfeld neue Voraussetzungen für das Planungsgebiet geschaffen oder die Diskussionen im Rahmen des Bürgerdialogs zu neuen Erkenntnissen geführt haben (vgl. Ausführungen unter Punkt 2). Dies sind im Einzelnen:

- Lage der Überdachung

Wie bereits dargelegt schützt eine die gesamte ÖPNV-Haltestelle überspannende Überdachung nur unzureichend vor Witterungseinflüssen. Zusätzliche Fahrgastunterstände sind damit unvermeidbar. Vor diesem Hintergrund ist zu überlegen, ob die Überdachung an anderer Stelle stadträumlich und funktional nicht von größerem Nutzen sein kann als über der ÖPNV-Trasse.

Eine Verlegung der Überdachung vor den Eingang des Hauptbahnhofs, wie in der fortentwickelten Konzeption dargestellt, hat funktionale und stadträumliche Vorteile. Auf diese Weise ist die Höhe des Daches von technischen Randbedingungen

(Oberleitungen o. ä.) unabhängig und könnte echten Witterungsschutz gerade für jene zentralen Platzbereiche vor der Bahnhofshalle schaffen, die für den Aufenthalt prädestiniert sind. Der Ausgang aus der Bahnhofspassage, der auf absehbare Zeit vor dem Eingang des Hauptbahnhofs verbleiben wird, wäre witterungsgeschützt und müsste nicht, wie im Ausgangsentwurf vorgesehen, gesondert überdacht werden. Dies ist umso mehr von Bedeutung, als das vorhandene Bahnhofsvordach im Zuge der anstehenden Baumaßnahmen (Parkhaus, Bahnhofspassage, Straßenbahn) entfernt werden muss und aus baukonstruktiven und sicherheitstechnischen Gründen nicht wieder aufgebaut werden kann.

Zugleich definiert ein auf das räumliche und funktionale Zentrum des Platzes ausgerichtetes Dach sehr viel mehr das Entrée der Stadt, als dies eine den Verkehrsraum dreidimensional abbildende Haltestellenüberdachung leisten könnte. Indem trennende Elemente möglichst reduziert werden, entsteht über die Verkehrsstrasse hinweg ein homogener Raumeindruck von Platzkante zu Platzkante. Witterungsschutz für Wartende auf den Bahnsteigen kann weiterhin durch Fahrgastunterstände gewährleistet werden. Auf diese Weise könnte der im Rahmen der Bürgerbeteiligung geäußerte Wunsch nach einer verbesserten Aufenthaltsqualität auf dem Platz entsprochen werden.

Eine Verlegung der Überdachung vor das Bahnhofsgebäude hätte insoweit auch bauphysikalische Vorteile, als ein Dach vor dem Hauptbahnhof weitgehend unabhängig von den zeitkritischen, parallel laufenden Projekten Straßenbahnlinie 2 und Parkhaus am Bahnhof (hier insbesondere der abschnittsweise umzusetzende Bau der unterirdischen Passage) entwickelt werden könnte. Noch nicht abschließend geklärt ist dagegen die Frage der Lastabtragung einer Überdachung vor dem Bahnhofsgebäude. Hier müssen die statischen Systeme der Überdachung und der geplanten Tiefgarage aufeinander abgestimmt werden.

– Baumstandorte

Indem die geplante Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz wesentlich kompakter ausfällt als zunächst geplant und sich nun auf den Bereich südlich der Bahnhofspassage konzentriert, ergeben sich erweiterte Flächenpotenziale für Baumpflanzungen. In der fortentwickelten Konzeption werden die randständigen Baumreihen des Ausgangsentwurfs durch Baumfelder zu beiden Seiten der Eingangsüberdachung ersetzt. Dabei sind im nördlichen Feld großkronige Bäume in Baumquartieren möglich. Die Baumstandorte südlich der Überdachung befinden sich z.T. über der Tiefgarage; hierauf könnte beispielsweise mit kleineren, weniger tief wurzelnden Bäumen oder erhöhten Pflanzbeeten reagiert werden. Hier bedarf es ggf. der weiteren Koordination mit den anderen Projekten vor Ort (Parkhaus am Bahnhof usw.) und den Leitungsträgern.

Östlich der Friedrich-Ebert-Straße konnten lediglich zwei geeignete Baumstandorte ohne Störungen im Untergrund identifiziert werden. Bei vorliegender 4-streifiger Trassenführung der Friedrich-Ebert Straße würden sich Baumstandorte also im Wesentlichen auf Bereiche westlich der Verkehrsstrasse beschränken.

4. Erweiterte Handlungsspielräume durch verkehrliche Anpassungsmaßnahmen

Wie in Anlage 2 gezeigt kann die Frage, ob eine Überdachung über der ÖPNV-Haltestelle oder besser zentral vor der Bahnhofshalle angeordnet werden soll, unabhängig von verkehrlichen Themen diskutiert werden.

Die übrigen der vorgenannten Aspekte, die sich entweder aus veränderten Voraussetzungen im Projektumfeld oder aus dem Dialog mit der Bürgerschaft ergeben haben, lassen sich hingegen nur umsetzen, wenn die der Wettbewerbsplanung zugrunde liegende Verkehrskonzeption in Teilen modifiziert wird. Dies betrifft im Einzelnen:

- Ergänzende Radwegführung in Richtung Norden östl. der Friedrich-Ebert-Straße sowie Aufwertung der Bewegungsäume auf der Innenstadtseite

Die Ergänzung eines Fahrradweges auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße nur zulasten des Gehwegs ist in Hinblick auf den ohnehin begrenzten Bewegungsraum für Fußgänger nicht empfehlenswert (vgl. GD 119/15, Punkt 4.7). Die Verwaltung hat daher verschiedene Möglichkeiten zur Integration des Radverkehrs in die Fahrbahn verkehrsplanerisch prüfen lassen (s. Anlage 3):

In Variante 1 wird der Radverkehr abgesetzt von Gehweg und Fahrbahn auf einem eigenen Radfahrstreifen geführt. Diese Variante kann nur in Verbindung mit einer 1-streifigen Verkehrsführung der Friedrich-Ebert-Straße zur Umsetzung kommen. Auf diese Weise könnte zusätzlicher Raum für den Gehweg gewonnen werden. Dies wäre einerseits von Vorteil, weil ansonsten die technisch notwendige Einbauten (Masten für Fahrbahn-Oberleitungen, u.U. Lichtmasten usw.) das ohnehin begrenzte Gehwegprofil absehbar weiter einschränken und in einigen Abschnitten zu Bewegungsräumen von nur wenig über 2 m Breite führen. Andererseits könnte in dieser Variante die Gehwegkante so weit nach Westen verschoben werden, dass dem Gehweg ein Streifen zugeschlagen werden könnte, der nicht unterbaut und daher für Baumpflanzungen grundsätzlich geeignet ist. Damit könnte auch östlich der Friedrich-Ebert-Straße die Begrünung intensiviert und zur Kompensation der abgängigen Bäume auf dem Bahnhofplatz/ dem ZOB beigetragen werden. Auch die räumliche Verbindung zwischen der östlichen und westlichen Platzkante wird auf diese Weise gestärkt.

Variante 2 zeigt einen Radschutzstreifen auf der Fahrbahn der Friedrich-Ebert-Straße. Eine Führung des Kfz-Verkehrs wäre dabei nur mit einer sog. "unechten" Zweispurigkeit möglich, bei der ohne Mittelmarkierung noch 2 PKW nebeneinander fahren können, ein LKW jedoch die gesamte Fahrbahnbreite in Anspruch nehmen müsste. Baumstandorte und größere Gehwegbreiten ermöglicht diese Variante jedoch nicht.

- Bebauung am südlichen Rand des Bahnhofplatzes

Bereits der Rahmenplan Citybahnhof sieht eine Bebauung am südlichen Rand des Bahnhofplatzes vor. Die Überbauung ist von großer städtebaulicher Bedeutung, weil nur so die südliche Raumkante wiederhergestellt werden kann, die dem Bahnhofplatz Proportion und den notwendigen räumlichen Halt gibt. Der heute überbreite und rein verkehrlich geprägte Straßenraum der Friedrich-Ebert-Straße könnte auf diese Weise in einen Stadtplatz zurück verwandelt werden. Diese Bebauung wäre zudem prädestiniert für die Unterbringung einer Fahrradabstellanlage im Erdgeschoss.

Ein solches Baufeld lässt sich allerdings nur generieren, wenn der ZOB - wie in Punkt 2.3 /Variante 2 angenommen - auf kleinerer Fläche organisiert und die Zufahrt weiter nach Süden verlegt wird. Die zweite Fahrspur der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Norden wäre dabei zugleich Linksabbiegespur für Busse (s.o.). Entsprechende Konzepte zur Umgestaltung des ZOB auf kleinerer Fläche werden derzeit erarbeitet und zu gegebener Zeit gesondert vorgelegt; eine Organisation des ZOB auf reduzierter Fläche scheint aber grundsätzlich möglich.

Die in den Anlagen 3 und 4 dargestellten verkehrsplanerischen Eingriffe wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße für den MIV überschlägig bewertet. In einer ersten Einschätzung haben zwei Verkehrsgutachter unabhängig voneinander bestätigt, dass weder die Reduzierung der MIV-Fahrspuren zugunsten breiterer Seitenräume für Radfahrer, Fußgänger und Baumpflanzungen noch die Zusammenführung des Geradeausverkehrs und des Linksabbiegers an der Einfahrt zum ZOB zugunsten eines neuen Baufeldes am Bahnhofplatz erhebliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße haben. Begrenzender Faktor für die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße ist nicht die Zahl der Fahrspuren, sondern vielmehr die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten Olgastraße/Neutorstraße im Norden und der Friedrich-Ebert-Straße/Neue Straße im Süden.

5. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor, die Architekten damit zu beauftragen, die fortentwickelte städtebauliche Konzeption gemäß Anlage 2 weiter zu vertiefen.

Die Verwaltung schlägt ferner vor, die mit der Voruntersuchung befassten Verkehrsgutachter mit einer eingehenden Untersuchung zu beauftragen, inwieweit die Fahrspuren der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich des Bahnhofplatzes unter den dargestellten Umständen reduziert werden können, ohne die Leistungsfähigkeit erheblich zu beeinträchtigen. In diesem Zusammenhang sollen auch die verschiedenen Varianten der Unterbringung von Fahrrädern im Umfeld des Bahnhofs in ihren städtebaulichen und wirtschaftlichen Auswirkungen dargestellt werden.

Sobald die Ergebnisse der fortentwickelten städtebaulichen Planung und der vertieften Verkehrsuntersuchung vorliegen, werden diese mit dem Gemeinderat im Rahmen eines Workshops diskutiert. Im Anschluss daran wird der Runde Tisch, der sich im Laufe der ersten Dialogphase mit der Öffentlichkeit formiert hat, erneut einberufen und gegebenenfalls der weiterentwickelte Entwurf zur Diskussion gestellt.

Es wird angestrebt, noch vor der Sommerpause einen Projektbeschluss herbeizuführen. Bereits im Herbst 2016 muss der Aufstellungsbeschluss für einen entsprechenden Bebauungsplan gefasst werden, damit der Umbau der ÖPNV-Haltestelle fristgerecht begonnen werden kann.