



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	14.09.2016		
Geschäftszeichen	SUB III-Ri		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 27.09.2016	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 12.10.2016	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 337/16

---

**Betreff:** Neugestaltung des Bahnhofplatzes  
- Fortentwicklung der Planung -

- Anlagen:**
- 1 Grundriss und Ansicht des Bahnhofplatzes vor der Kriegszerstörung (Anlage 1)
  - 1 Fortentwickelte Planung auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses (Arbeitsgemeinschaft Hullak/Rannow mit Hummert Architekten, Visualisierung: M. Reinberger) (Anlage 2)
  - 1 Planungsalternative mit Verlagerung des Daches vor den Hauptbahnhof (Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow und Hummert Architekten, Visualisierung: M. Reinberger) (Anlage 3)
  - 1 Korrelation südliches Baufeld und Zufahrt Zentraler Omnibusbahnhof (Sweco GmbH/Stadt Ulm) (Anlage 4)
  - 1 Veränderung der östlichen Gehwegkante im Falle des zweistreifigen Ausbaus je Fahrtrichtung (Anlage 5 (Sweco GmbH)
  - 1 Auswirkung eines zusätzl. Radwegs an der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Norden auf den MIV (Anlage 6) (Sweco GmbH)
  - 1 Gutachterliche Stellungnahme zur Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße bei ein-/zwei- (Anlage 7) spuriger Verkehrsführung je Fahrtrichtung (Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft)

**Antrag:**

1. Die Fortentwicklung der Wettbewerbsplanung (Verlagerung der Überdachung von der ÖPNV-Haltestelle vor das Bahnportal) gem. Anlage 3 wird Grundlage für die weitere Planung.
2. Die Friedrich-Ebert-Straße wird künftig mit einer Fahrspur je Fahrtrichtung über den Bahnhofplatz geführt.

Tim von Winning

---

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

## Sachdarstellung:

### 1. Beschlusslage

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.07.2013 (GD 254/13)  
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“
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.04.2016 (GD 143/16)  
Masterplan Citybahnhof Ulm – „Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Fortentwicklung  
der Planung“, Bericht

### 2. Anlass für die Fortentwicklung der Planung 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 254/13). In diesem Zusammenhang wurde auch nach intensiver Diskussion eine Beibehaltung der vierstreifigen Führung der Friedrich-Ebert-Straße beschlossen. Auf dieser Grundlage wurde 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 und 215/14). Im Anschluss daran hat die Verwaltung auf der Grundlage des 1. Preises einen umfangreichen Dialog mit der Öffentlichkeit geführt (vgl. GD 119/15).

Seit dem Jahr 2013 haben sich die Voraussetzungen im Planungsumfeld wesentlich verändert (grundlegende Umplanung des Parkhauses am Bahnhof, Neukonzeption der Sedelhöfe durch DC, Verzögerungen bei der Neuentwicklung des Hauptbahnhofs). Zudem wurde im Rahmen des Bürgerdialogs über das Wettbewerbsergebnis zahlreiche Anregungen vorgebracht (u.a. Stärkung der Aufenthaltsqualität, Begrünung des Platzes, Verbesserung des Witterungsschutzes, Einrichtung eines Radweges auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße). Diese neuen Erkenntnisse haben die Verwaltung dazu veranlasst, einzelne Aspekte der Planung zur Gestaltung des Bahnhofplatzes erneut auf den Prüfstand zu stellen und Varianten zu untersuchen (vgl. GD 143/16).

### 3. Anstehende Richtungsentscheidungen

Die aktuellen/anstehenden Bauprojekte am Bahnhofplatz (Parkhaus am Bahnhof, Straßenbahnlinie 2, Sedelhöfe, Neubau ZOB, Neugestaltung des Platzes) sind untereinander eng verzahnt. In funktionaler, gestalterischer und terminlicher Hinsicht bestehen gegenseitige Abhängigkeiten. Einige dieser Projekte, etwa das Parkhaus am Bahnhof und die Straßenbahnlinie 2, sind in ihrer Planung bereits weit fortgeschritten;

folglich sind auch für das zeitlich nachgeordnete Projekt zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes bereits heute einige grundlegende Weichen zu stellen. Insbesondere sind nun solche Entscheidungen zu treffen, die Auswirkungen auf das Bebauungsplanverfahren zur Neuordnung der Verkehrsstrasse Friedrich-Ebert-Straße/ ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof (s. hierzu GD 338/16) haben:

- die Lage der Überdachung auf dem Bahnhofplatz und
- die Anzahl der Fahrspuren auf der Friedrich-Ebert-Straße.

Zur Vorbereitung dieser Entscheidungen hat die Verwaltung die Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow und Hummert beauftragt, alternative Standorte für eine Überdachung auf dem Bahnhofplatz zu untersuchen. Desweiteren haben zwei Verkehrsgutachter (Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, GEVAS Humbert und Partner) im Auftrag der Stadt überprüft, inwieweit bei einspuriger Verkehrsführung je Fahrtrichtung die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße gewährleistet bleibt.

Erste Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden zunächst mit den Mitgliedern des Gemeinderats diskutiert (Workshop am 17. Juni 2016); darauf folgte eine öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung im Stadthaus am 26. Juli 2016. Zudem hat die Verwaltung die Untersuchungsergebnisse in einem gesonderten Termin mit Vertretern des Ulmer Einzelhandels erörtert. Die Präsentationen mit den Zwischenergebnissen der Fachingenieure wurden zur allgemeinen Einsichtnahme auf die Projekthomepage „Citybahnhof Ulm“ eingestellt.

Konkrete Anregungen und Wünsche aus den Veranstaltungen selbst und den anschließenden Wortmeldungen wurden an die Planer/ Gutachter weitergeleitet und im Zuge der Überarbeitung der Unterlagen geprüft.

#### 4. Lage der Überdachung auf dem Bahnhofplatz

##### 4.1. Stadträumliche Aspekte

Vor der Kriegszerstörung war der Bahnhofplatz ein vierseitig gefasster, zentral auf das Bahnhofsgebäude ausgerichteter Stadtraum. Olgastraße, Bahnhofstraße und Promenade mündeten gleichberechtigt in diesen gut proportionierten Platz ein (s. Anlage 1). Im Zuge des Wiederaufbaus wurde die Dimension und Organisation des Bahnhofplatzes grundlegend verändert:

- Die östliche Raumkante wurde um die Tiefe einer gesamten Häuserzeile weiter nach Osten verlagert.
- Die Bebauung am südlichen Platzrand wurde aufgegeben; stattdessen wurde dort der zentrale Omnibusbahnhof eingerichtet.
- Schließlich wurde mit der Friedrich-Ebert-Straße eine dominante Verkehrsstrasse längs über den Platz gelegt.

Infolge dieser Maßnahmen mutierte der Bahnhofplatz, einst der repräsentative Auftakt zur westlichen Innenstadt, nach und nach zu einem an der Verkehrsstrasse ausgerichteten Durchgangsraum mit der Anmutung einer überbreiten Straße. Der Fokus auf den Hauptbahnhof ging verloren.

Die Friedrich-Ebert-Straße hat sich seither zu einem wichtigen Glied in der innerstädtischen Verkehrserschließung entwickelt und wird in absehbarer Zukunft ihre Bedeutung behalten. Die Herausforderung bei der anstehenden Umgestaltung und Neuorganisation wird daher sein, den Bahnhofplatz unter Berücksichtigung aller funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse in seiner Bedeutung als ein öffentlicher Stadtraum zu stärken.

Ausgangspunkt für die aktuellen Überlegungen ist der Realsierungswettbewerb aus dem Jahr 2013. Wettbewerbsaufgabe war neben der Neugestaltung der Platzoberfläche die Planung einer Überdachung der ÖPNV-Haltestelle. Der Fokus der Wettbewerbsausschreibung lag damals auf der Haltestelle in ihrer Funktion als eine intermodale Mobilitätsdrehscheibe; die großzügige Überdachung sollte diese Schwerpunktsetzung reflektieren. Mit der Vergabe des 1. Preises im Wettbewerbsverfahren an die Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow und Hummert Architekten hat die Jury eine Arbeit gekürt, die die im Wettbewerb gestellte Aufgabe hervorragend löst. Das gewölbte Dach bietet optimalen Komfort für die ÖPNV-Nutzer und wertet die ÖPNV-Haltestelle wesentlich auf. Mit der Überdachung entsteht quasi ein Bahnhof für den öffentlichen Nahverkehr.

Wenn das Wettbewerbsergebnis nun - nach einigem zeitlichen Abstand – wieder zur Diskussion gestellt wird, steht also keineswegs die Qualität des Entwurfs an sich bzw. die Entscheidung der Wettbewerbsjury infrage. Anlass für die vorliegende Variantenuntersuchung ist vielmehr die Überlegung, ob veränderte Rahmenbedingungen, Erkenntnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und fortentwickelte stadträumliche Zielsetzungen nicht eine Neubewertung der städtebaulichen Ausgangssituation erfordern.

Die Überdachung der ÖPNV-Haltestelle, wie aus dem Wettbewerb hervorgegangen, vorgesehen, hat eine beachtliche Ausdehnung von ca. 130 m Länge zu 20,00 m Breite (s. Anlage 2). Unter dem Dach befinden sich notwendige Elemente der Haltestellenausstattung (Windschutz, Spritzschutz, Aufzüge, Treppenaufgänge, Sicherheitsvorkehrungen am Straßenrand, Fahrscheinautomaten, Sitzbänke usw.). Die überwölbte Haltestelle mit ihren raumbildenden Einbauten grenzt einen dreidimensionalen Raum ab und entzieht diesen quasi dem Bahnhofplatz.

Die Überdachung fokussiert damit auf die längsgerichtete Verkehrsstrasse anstelle einer räumlichen Betonung der Platzfläche. Östlich der Haltestelle entsteht ein vom eigentlichen Bahnhofplatz getrennter Straßenraum. Die ohnehin ungünstige Propotion des Bahnhofplatzes wird dadurch weiter verschärft. Das lange Dach bildet eine optische Barriere zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt; das städtebauliche Ziel einer verbesserten räumlichen Verknüpfung über die Verkehrsstrasse hinweg wird wesentlich erschwert. Das lang gestreckte Dach würde zudem die allgemein begrüßte Neukonzeption der Sedelhöfe - Verlängerung der Bahnhofstraße durch die Sedelhöfe in Richtung des Hauptbahnhofs - schwächen. Vertreter des Ulmer Einzelhandels haben daher Bedenken gegen eine solche straßenbegleitende Überdachung angemeldet.

Vor diesem Hintergrund hat die Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow und Hummert eine Variante erarbeitet, die den geschilderten stadträumlichen Überlegungen Rechnung trägt (s. Anlage 3). Dabei wird auf eine durchgehende Überdachung der ÖPNV-Trasse verzichtet. Stattdessen ist ein wesentlich kleineres Dach vor dem Eingang des Hauptbahnhofs vorgesehen. Die Lage des Daches fokussiert auf das zentrale Gebäude am Platz. Das Dach steht frei auf dem Platz und tritt nicht in Konkurrenz zu den platzbegrenzenden Raumkanten. Der gesamte Stadtraum zwischen dem Hauptbahnhof und der gegenüberliegende Platzseite mit ihren Zuläufen in die Innenstadt ist in Gänze zu erfassen. Straße und Haltestelle sind nicht mehr raumbildend sondern gliedern sich in eine homogen gestaltete Platzfläche ein.

Mit der Umorganisation des Zentralen Omnibusbahnhofs und seiner Zufahrten besteht die Chance, am südlichen Rand des Bahnhofplatzes wieder ein Baufeld zu generieren und die offene Platzflanke zu schließen. Dies ist ein wesentlicher Schritt, um dem Bahnhofplatz neue Kontur zu geben und die Zentralität des Hauptbahnhofs am Platz zu stärken. Ein neues Dach vor dem Hauptbahnhof, im Zentrum des Platzes, würde diese Bestrebungen unterstützen. Die lange, die Verkehrsstrasse dreidimensional nachzeichnende Überdachung über der ÖPNV-Haltestelle des Ausgangsentwurfs wäre dieser Absicht dagegen hinderlich.

Eine Überdachung vor dem Hauptbahnhof hätte keinen Einfluss auf die Sichtbarkeit des Münsters. Der Münsterturm ist vom Bahnhofplatz aus lediglich in einer Achse ausgehend etwa vom Eingang des IC-Hotels in Richtung Bahnhofstraße zu sehen. Die Überdachung vor dem Hauptbahnhof läge nördlich davon.

#### 4.2. Witterungsschutz

Die ÖPNV-Haltestelle ist ein zentraler Bestandteil der Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof. Die Aufenthaltsqualität auf den Bahnsteigen ist daher von besonderer Bedeutung. Die im Wettbewerb gekürte Arbeit sieht ein großzügiges, den Haltestellenbereich in seiner gesamten Ausdehnung überwölbendes Dach vor. Dies sorgt einerseits für Witterungsschutz. Andererseits dient das Dach der Aufhängung von Straßenbahnoberleitungen und der Integration von Leuchtmitteln.

Bei genauerer Betrachtung ist der Witterungsschutz durch das Dach allerdings zumindest zu hinterfragen; darauf haben nicht zuletzt Teilnehmer aus den verschiedenen Fachforen im Rahmen des Bürgerdialogs hingewiesen. Aufgrund der beträchtlichen Höhe der Überdachung (Mindesthöhe ist durch die Straßenbahnoberleitung vorgegeben) schützt das Dach nur begrenzt vor Wind und Schlagregen. Unter der Überdachung sind folglich zusätzliche Witterungsschutzmaßnahmen für wartende Fahrgäste vorzusehen. Die Problematik des Schlagregens kann allerdings gemindert werden, indem die Warteberiche von der Straßenkante in Richtung der Bahnsteigmitte abgerückt würden. Zugleich überwölbt das Dach die gesamte Gleistrasse, also einen großen Bereich, der vor Witterungseinflüssen nicht geschützt werden müsste.

Mit der Verlegung der Überdachung vor das Portal des Hauptbahnhofs läge die ÖPNV-Trasse frei. Folglich müssten auf den Bahnsteigen eigenständige Fahrgastunterstände eingerichtet werden. Vorteil dieser Lösung wäre, dass der Witterungsschutz bedarfsorientiert angeordnet werden könnte. Im regulären Tagesbetrieb wird ganz überwiegend die jeweils vordere Hälfte der 120 m langen Bahnsteige von Bussen und Straßenbahnen angesteuert. Die hinteren Abschnitte sind ausschließlich in den wenig frequentierten Abend- und Nachtzeiten von Bedeutung (sog. Rendezvous-Verkehr). Zudem müssen Busse und Straßenbahnen auf hinteren Haltepositionen erneut an erster Position des Bahnsteigs anhalten, um Fahrgäste zusteigen zu lassen. Fahrgastunterstände müssen sich folglich nicht zwangsläufig über die gesamte Bahnsteiglänge erstrecken sondern können auf bestimmte Abschnitte der Bahnsteige konzentriert werden. Die Barrierewirkung für den Platz würde auf diese Weise erheblich reduziert. Dabei wird darauf zu achten sein, dass die Fahrgastunterstände als integrierter Bestandteil der Gesamtplanung großzügig und transparent gestaltet werden. Die Darstellungen der Dächer in der Anlage 3 sind lediglich schematische Platzhalter für die aktuelle städtebauliche Auseinandersetzung ohne gestalterische Aussagekraft.

Der Wettbewerbsentwurf sieht keinen Witterungsschutz vor dem Hauptbahnhof vor. Dies war zum Zeitpunkt des Verfahrens durchaus folgerichtig, da im Jahr 2013 davon auszugehen war, dass der Hauptstrom der Passanten in absehbarer Zeit über eine verlängerten Passage unter einem neuen Bahnhofgebäude hindurch von den Bahnsteigen direkt in die Bahnhofspassage und damit in die Innenstadt gelangen würde. Nach dem aktuellen Stand der Verhandlungen mit der DB ist ein umfassender Neubau des Hauptbahnhofs finanziell nicht zu stemmen. Untersucht wird derzeit, ob mittelfristig zumindest die zentrale Empfangshalle erneuert werden könnte. Unabhängig von den Untersuchungsergebnissen der DB ist bereits abzusehen, dass über Jahre ein Treppenaufgang aus der Passage vor dem Portal des Hauptbahnhofs notwendig sein wird.

Infolgedessen wird die Frage des Witterungsschutzes vor dem Bahnhofportal und über dem Passagenzugang wieder virulent. Um trockenen Fußes vom Hauptbahnhof zur Bahnhofspassage zu gelangen, müsste in der Ausgangsvariante ein zusätzliches Dach

vorgesehen werden; dieses stünde in Konkurrenz zur Überdachung des Parkhauseingangs und zur Überdachung der ÖPNV-Haltestelle. Die angestrebte Großzügigkeit des Raumeindrucks beim Austritt aus dem Hauptbahnhof würde durch eine Vielzahl von Einbauten und Dächern gestört. Um die Konkurrenz zur Bahnsteigüberdachung zu vermeiden, müssten die beiden Themen zu einem möglichst reduzierten Bauwerk verschmolzen werden. Aus Sicht der Verwaltung würde damit aber einer der Hauptzugänge in die Innenstadt - die Passage unter der Friedrich-Ebert-Straße - eine unangemessen geringe Bedeutung im räumlichen Kontext erhalten. In der fortentwickelten Variante (Anlage 3) wird hingegen das zentrale Dach vor das Portal des Hauptbahnhofs gestellt. Der Zugang zur Bahnhofspassage bedarf somit keines zusätzlichen Daches; das Eingangsbauwerk zum Parkhaus schiebt sich als unabhängiges und untergeordnetes Bauelement unter den Schirm der Überdachung. Großzügiger Witterungsschutz wird also dort angeboten, wo Passanten ein- und ausgehen bzw. Bahnreisende sich verabreden und aufhalten; der Bahnhofplatz bleibt in seiner ganzen Ausdehnung besser erfassbar.

Für den Fall, dass die Untersuchungen der DB positiv verlaufen und zu dem Ergebnis führen, dass eine Erneuerung der zentralen Empfangshalle mittelfristig möglich ist, wird die Überdachung um ein noch zu definierendes Maß von der Fassade des Bahnhofs abgerückt. Dies hat einerseits den Vorteil, dass Spielräume für eine künftige Erweiterung der Empfangshalle in den Platz erhalten bleiben. Andererseits spielt sich die Überdachung auf diese Weise vom Bahnhofsgebäude frei und wirkt als ein eigenständiges Element auf dem Platz.

#### 4.3. Sonstige funktionale Aspekte

Die Überdachung über der ÖPNV-Haltestelle gemäß Wettbewerbsplanung dient zugleich der Aufhängung von Straßenbahnoberleitungen und der Integration von Leuchtmitteln. Auf zusätzliche Fahrleitungs-/Beleuchtungsmasten im Bereich der Bahnsteige kann also verzichtet werden. Was gestalterisch zunächst von Vorteil ist, birgt funktionale Schwierigkeiten:

- Fahrdrähte von Straßenbahnen stehen unter Hochspannung. Diese können technisch zwar von der Dachkonstruktion entkoppelt werden. Die SWU als Bauherrin und Betreiberin der Straßenbahn hat allerdings darauf hingewiesen, dass Wartungsarbeiten am Dach nur unter besonderen Sicherheitsvorkehrungen durchgeführt werden können, ggf. auch nur bei Unterbrechung des Straßenbahnbetriebs.
- Indem das Haltestellendach einen Teil der Fahrleitungsmasten ersetzt, ist der Bau der Dachkonstruktion logistisch in das Straßenbahnprojekt (und infolgedessen auch in den Bau des Parkhauses) eingebunden. Die Neugestaltung der Platzfläche und deren Aufbauten steht am Ende der Bauprojekte am Bahnhofplatz; als ein Teil der Straßenbahninfrastruktur müsste jedoch die Errichtung des Dachs zeitlich vorgezogen oder durch Provisorien ersetzt werden und spätestens zur Inbetriebnahme der neuen Straßenbahntrasse zur Verfügung stehen. Dies ist prinzipiell leistbar, in der Umsetzung allerdings anspruchsvoll.

Im umgekehrten Falle, also bei Verlagerung der Überdachung von der ÖPNV-Haltestelle vor das Bahnhofsgebäude, müssten auf den ÖPNV-Bahnsteigen Masten für Oberleitungen aufgestellt werden. Dies ist insofern zu vertreten, als diese lediglich die ohnehin notwendige Reihe von Leitungsmasten zu beiden Seiten der Haltestelle ergänzen. Hier ist es Aufgabe an die Planer, die gestalterischen Spielräume bei der Fahrleitungsplanung möglichst auszuschöpfen und die technischen Anlagen in den Entwurf einzubinden (z.B. Doppelnutzung für Leuchtkörper).

Eine Überdachung vor dem Hauptbahnhof hätte keine Schnittstelle mit dem Straßenbahnprojekt und könnte unabhängig davon geplant und gebaut werden.

Abhängigkeiten bestehen in diesem Fall lediglich zum Bau der Parkhauses und der Bahnhofspassage: Die Lasten der Dachkonstruktion müssten über die unterirdischen Bauwerke in den Untergrund abgeleitet werden. Die verantwortlichen Ingenieure haben diesbezüglich die Statik überprüft und Punkte definiert, die für eine Lastabtragung in den Untergrund geeignet sind. Das Ergebnis hat bereits Eingang in die Variantenuntersuchung gefunden; bauleistungsbedingte Schwierigkeiten sind nicht zu erwarten.

Ein weiterer Aspekt betrifft die Entlüftung der Bahnhofspassage. Nach derzeitiger Planung wird die Abluft aus zwei geschosshohen Röhren vor der Südfassade des Ausgangsbauwerks der Tiefgarage ausgeblasen. Diese technische Anlage ist nur mit erheblichem Unterhaltsaufwand auch für fettige Abluft auszurüsten. Bei der Vermarktung der Ladenflächen in der Passage wären Nutzungskonzepte mit Speisezubereitung möglich, jedoch mit einem erheblichen Unterhaltsaufwand verbunden. Eine Vermietung würde somit entsprechend schwieriger. Die Abluft aus der Passage könnte mit wesentlich geringerem Aufwand an der Rückseite der Aufzugsschächte im Bereich der ÖPNV-Bahnsteige ausgeblasen werden. Dies setzt allerdings voraus, dass die Haltestelle nicht überdacht wird; ein Ausblasen der Abluft unter das Dach wäre nicht zulässig. Neben wirtschaftlichen Aspekten hätte diese Lösung den Vorteil, dass auf große Ausblasrohre auf dem Bahnhofplatz verzichtet und stattdessen ein unauffälliger Abluftschacht in die Aufzuganlage der Bahnsteige integriert werden könnte.

#### 4.4. Finanzielle Aspekte

Die Kosten für die Überdachung der ÖPNV-Haltestelle gemäß Wettbewerbsergebnis ist derzeit mit ca. 4,25 Mio € veranschlagt (Kosten für die Platzgestaltung sind darin nicht enthalten). In Anbetracht des langen Zeithorizonts bis zur Umsetzung der Baumaßnahme und der stark schwankenden Rohstoffpreise ist diese Zahl noch mit erheblichen Unsicherheiten behaftet; sie dient im Moment daher lediglich als Kenngröße im Vergleich mit den zu erwartenden Kosten für eine Alternativplanung. Das Preisniveau insgesamt ist u.U. noch erheblichen Schwankungen ausgesetzt.

In diesem frühen Stadium ist eine Annäherung an die zu erwartenden Kosten über Preisindices je m<sup>2</sup> üblich; für beide Varianten wird der gleiche Qualitätsstandard angesetzt. Mit einer Fläche von 660 m<sup>2</sup> hat die vorgeschlagene Überdachung vor dem Hauptbahnhof nur etwa 25 % der Fläche der Ausgangsvariante (ca. 2700 m<sup>2</sup>). Berücksichtigt man weitere Einflussfaktoren auf die Kosten wie etwa Gründung, Höhe des Daches und Verhältnis Fläche zu Dachrand steht den 4,25 Mio € für die große Überdachung der ÖPNV-Haltestelle ein Vergleichswert von 1,5 Mio € für das entsprechend kleinere Dach vor dem Bahnhofportal gegenüber.

Auf diese Werte müssten einerseits für die Alternativplanung gem. Anlage 3 Mehrkosten für die Fahrgastunterstände auf der ÖPNV-Haltestelle angerechnet werden. Auf der anderen Seite, im Falle der Ausgangsvariante gem. Anlage 2 wären weitere Kosten für eine zusätzliche Überdachung der Treppenanlage zur Bahnhofspassage anzusetzen. In Summe ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtkosten für die Alternativplanung (Dach vor dem Bahnhofportal plus separate Fahrgastunterstände) gegenüber der Ausgangsvariante (Überdachung der ÖPNV-Haltestelle) in etwa halbieren.

## 5. Anzahl der Fahrspuren auf der Friedrich-Ebert-Straße

### 5.1. Ausgangssituation

Ausgangslage für die Diskussion um die Verkehrsführung über den Bahnhofplatz ist die Mehrheitsentscheidung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt aus dem Jahr 2013, die Friedrich-Ebert-Straße auch nach dem Umbau des Bahnhofplatzes mit 2 Fahrspuren je Fahrtrichtung auszubauen. Dieser Beschluss wurde Grundlage für die Ausschreibung des Wettbewerbs zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes (vgl. GD 254/13).

### 5.2. Änderungen im Projektumfeld

Seit der Wettbewerbsausschreibung im Jahr 2013 haben sich die angrenzenden Bausteine des Masterplans Citybahnhof weiterentwickelt:

#### –Sedelhöfe

Ausgangslage für die Teilnehmer am Wettbewerb war die Planung „Sedelhöfe“ von Grüntuch Ernst Architekten für den Investor MAB. Diese Planung sah eine weitgehend geschlossene Raumkante mit nur schmalen Durchgängen vom Bahnhofplatz in das dahinter liegende Quartier vor. Die Erschließung des Einkaufsquartiers war weitgehend autonom und nur an einzelnen Punkten mit der Umgebung verknüpft. Nach dem Ausscheiden von MAB wurde die 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 öffentlichen Platz im Zentrum des Quartiers - quasi als Auftakt der Fußgängerzone zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz. Bahnhofplatz und Sedelhöfe werden nun enger vernetzt, als dies im Vorgängerentwurf der Fall war.

Mit dem Umbau des Bahnhofplatzes besteht die Chance, die positive Entwicklung der neuen Sedelhöfe als Bindeglied zwischen Bahnhofstraße und Bahnhofplatz in Richtung des Hauptbahnhofs fortzusetzen. Größtes Hindernis ist hier die Friedrich-Ebert-Straße. Wenn es gelänge, die Barrierewirkung der Verkehrsstraße zu mindern, würde dies den eingeschlagenen Weg hin zu einer besseren Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt fortführen.

#### –Ausbau des Zugangs West an der Schillerstraße

Der städtische Steg über die Gleisanlagen hat bislang lediglich Verbindungsfunktion zwischen Dichterviertel und Innenstadt. Ab 2017/18 wird die DB den Bahnsteg über Treppen und Aufzüge an die Bahnsteige anbinden. Künftig wird also auch von der Schillerstraße aus ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen vorhanden sein. Ferner hat die DB in den laufenden Verhandlungen mit der Stadt ernstes Interesse signalisiert, am westlichen Rand der Gleisanlagen an der Schillerstraße ein Parkhaus u.a. für Berufspendler / Park&Ride zu errichten. In diesem Zuge sowie befördert durch die Veränderungen im Rahmen des Dichterviertels werden durch eine entsprechende Umgestaltung der Schillerstraße auch an dieser Seite attraktive öffentliche Räume mit entsprechenden bahnhofsaffinen Nutzungen entstehen.

Pendlerverkehre sowie Hol- und Bringverkehre können künftig also vorwiegend über den Zugang West an der Schillerstraße abgewickelt werden. Die Schillerstraße ist unabhängig von der Friedrich-Ebert-Straße erreichbar; der Zielverkehr auf dem Bahnhofplatz und auf dessen Zuläufen wird sich dadurch verringern lassen.

#### –Parkhaus am Rathaus / Erschließung ZOB

Stand der Planung zum Zeitpunkt der Wettbewerbsausschreibung war ein wesentlich größeres Parkhaus mit ca. 800 Stellplätzen zu beiden Seiten der Bahnhofspassage inklusive eines angeschlossenen Fahrradparkhaus für ca. 500 Einstellplätze; Zu- und Ausfahrtsrampen für dieses Parkhaus befanden sich in der Olgastraße bzw. 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 nun geplanten Ein- und Ausfahrtsrampen des Parkhauses in der Friedrich-Ebert-Straße setzen Zwangspunkte für die Erschließung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB). Unter Beibehaltung des heutigen ZOB und dessen Zufahrt könnten sich die von Süden nach links abbiegende Busse zwischen Ausfahrtsrampe Parkhaus und Gleistrasse Straßenbahn aufstellen (s. Anlage 4.1) und würde damit den MIV nicht behindern. Soll allerdings an dem städtebaulichen Ziel einer Hochbebauung am südlichen Rand des Bahnhofplatzes festgehalten werden, stellt sich die Situation anders dar: Die Einfahrt in den ZOB muss dann weiter nach Süden verlegt werden. Eine Zufahrt unter einem aufgeständerten Gebäude ist infolge der beschränkten Lastabtragungspunkte im Untergrund (Stützenraster Tiefgarage!) nicht realistisch und wäre zudem stadträumlich fragwürdig. Nachdem Regionalbusse nicht auf der Gleistrasse der Straßenbahn fahren dürfen, muss eine der beiden MIV-Fahrspuren in Richtung Norden für die links abbiegenden Busse vorgehalten werden. Nachkommende PKW müssen sich dann von der linken in die rechte Fahrspur einordnen. Die Zweistreifigkeit nördlich dieser Zusammenführung der Fahrspuren wäre damit für die Verkehrsleistungsfähigkeit unerheblich und die entsprechenden Flächenkapazitäten redundant (s. Anlage 4.2).

#### 5.3. Kritik und Anregungen aus dem Dialog mit der Öffentlichkeit

Im Anschluss an die Wettbewerbsentscheidung 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 Wettbewerbssiegers über die Qualitäten, aber auch über mögliche Schwächen der Planung diskutiert (s. GD 119/15). Im Fokus standen dabei u.a. folgende Themen:

##### –Verkehrsaufkommen contra Aufenthaltsqualität

Ein zentrales Anliegen in allen Veranstaltungen war die Aufenthaltsqualität auf dem Platz. Tenor der Diskussionen war der Wunsch nach einem repräsentativen Stadteingang, der einerseits qualitätsvolle und sichere Aufenthaltsbereiche schafft, andererseits die Orientierung erleichtert und die Wege in die Innenstadt verbessert. Als ein wesentlicher Störfaktor wurde die den Platz der Länge nach teilende Verkehrsstraße benannt.

##### –Begrünung des Platzes

In allen Veranstaltungen bestand Einigkeit darüber, dass der Bahnhofplatz einer intensiven Begrünung mit großkronigen Bäumen bedarf. Der Fokus sollte dabei einerseits auf die zentralen Bereiche des Platzes und andererseits auf die Bereiche entlang der Haltestelle gelegt werden.

Mit der neuen Trassenlage für die Straßenbahn und der Notwendigkeit breiterer Bahnsteige rückt die östliche Kante der Friedrich-Ebert-Straße künftig weiter in Richtung der östlichen Randbebauung; die verfügbare Gehwegbreite ist entsprechend geringer. Straßenbegleitende Bäume östlich der Haltestelle sind unter Beibehaltung von zwei Fahrspuren in Richtung Norden nicht möglich (s. Anlage 5).

#### –Radverkehr

Gegenstand intensiver Diskussionen war zudem die Radwegeverbindung in Richtung Norden. Sowohl aus der Bürgerschaft als auch den einschlägigen Fachverbänden wurde der Wunsch nach einem zusätzlichen Radfahrangebot an der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Norden geäußert. Ein solcher Radweg könnte besser mit den weiterführenden Radwegebeziehungen in und um die Innenstadt verknüpft werden (siehe Anlage 6.1).

Ein unabhängiger Radweg auf der Ostseite des Platzes in Richtung Norden ist unter Beibehaltung der bestehenden Straßenquerschnitte allerdings nicht zu realisieren; hierzu reicht der verbleibende Raum zwischen Straße und Gebäudekante nicht aus. Behelfsweise könnte ein Radfahrer-Schutzstreifen auf die rechte Fahrspur markiert werden – mit entsprechenden Einschränkungen für die zweispurige Verkehrsführung in Richtung Norden (sog. „unechte Zweispurigkeit“, s. Anlage 6.2). Ein separater Fahrradweg ist nur bei Verzicht auf eine MIV-Spur möglich (s. Anlage 6.3).

#### 5.4. Erneute Prüfung der Verkehrsleistungsfähigkeit

Die verkehrsplanerische Überprüfung der vorgenannten Aspekte (veränderte Rahmenbedingungen, Anregungen aus der Bürgerschaft) hat gezeigt, dass eine Reihe stadträumlicher und funktionaler Verbesserungen nur erreicht werden kann, wenn die Breite der Friedrich-Ebert-Straße reduziert wird. Zudem wurde offenbar, dass im Falle einer Bebauung am Südrand des Bahnhofplatzes keine ungehinderte Zweispurigkeit in Richtung Norden möglich ist (s. Anlagen 4-6).

Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung zwei unabhängige Gutachter (Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen, und gevas Humbert & Partner, München) damit beauftragt, die Auswirkungen einer Reduzierung der Fahrspuren der Friedrich-Ebert Straße auf deren Verkehrsleistungsfähigkeit zu überprüfen.

#### 5.5. Herangehensweise der Gutachter

Die beauftragten Gutachter haben dem zweistreifigen Ausbau ein Szenario mit einstreifiger Verkehrsführung je Fahrtrichtung gegenübergestellt und für beide Szenarien eine sogenannte mikroskopische Verkehrsflusssimulation erstellt. In diesem Verfahren wurden alle Faktoren, die Einfluss auf die Verkehrsleistungsfähigkeit im Untersuchungsgebiet haben, detailliert erhoben und auf das Jahr 2030 projiziert. Betrachtet wurde dabei die Spitzenstunde des werktäglichen Verkehrs; diese ist durch Verkehrszählungen vor Ort ermittelt worden. (Das samstägliche Verkehrsaufkommen geht nicht über die die werktägliche Spitzenstunde hinaus.)

Auf dieser Datenbasis haben die Gutachter ein komplexes Rechenmodell erstellt, das den zu erwartenden Verkehrsfluss des MIV und des ÖPNV, die Rückstaulängen an den Verkehrsknoten, die Anzahl der Halte vor Signalanlagen, den Einfluss von Verflechtungsbereichen usw. realistisch abbildet. Dieser Rechenvorgang wurde mehrfach wiederholt (sog. Durchläufe). Zur Auswertung der Ergebnisse wurde schließlich der Durchschnittswert aus allen Durchläufen für die Spitzenstunde herangezogen (s. Anlage 7).

Die Verkehrsleistungsfähigkeit einer Straße oder eines Verkehrsknotens wird üblicherweise in Qualitätsstufen von A bis F dargestellt. Vereinfacht lässt sich die Verkehrsleistungsfähigkeit der Kategorien A bis D als leistungsfähig beschreiben; der Verkehrsablauf in der Qualitätsstufe A ist ungehindert, in der Qualitätsstufe D noch stabil. Die Qualitätsstufe E ist dagegen teilweise bereits mit Rückstaus verbunden. In der

Qualitätsstufe F ist die Grenze der Funktionsfähigkeit überschritten; es bilden sich Rückstaus bei insgesamt instabilem Verkehrsablauf.

Die vorliegende Auswertung der mikroskopischen Verkehrssimulation bezieht sich auf die werktägliche Spitzenstunde. Würde in diesem Fall die Qualitätsstufe A oder B als Zielwert angesetzt, wären die Verkehrsanlagen für die Zeiträume vor und nach der Spitzenstunde überdimensioniert. Es ist daher gängige Praxis der Verkehrsplanung, für die Spitzenstunde eine mittlere Qualitätsstufe (C oder D) anzusetzen. Auf diese Weise kann der Verkehr zu Stoßzeiten einerseits noch stabil abgewickelt werden; andererseits halten sich während der übrigen Tageszeiten die Überkapazitäten der Verkehrsanlagen noch in vertretbaren Grenzen.

In seiner Neufassung des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen aus dem Jahr 2015 trägt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) diesem Umstand Rechnung. Danach ist bei der Dimensionierung von Verkehrsanlagen grundsätzlich die Qualitätsstufe D als Zielwert für die Verkehrsleistungsfähigkeit anzulegen. Sofern sich bei der Planung eines Neubauvorhabens eine Qualitätsstufe besser als D ergibt, ist gegenüber dem Ministerium nachzuweisen, dass bei einer sparsameren Variante die Qualitätsstufe D nicht erreicht wird. Dieses Handbuch ist einem Erlass des Landesverkehrsministeriums vom Juli 2016 zufolge bei Neubauvorhaben sowie bei Um- und Ausbau von Straßen unter Baulast von Bund und Land zugrunde zu legen. Die mit dem Handbuch verbundenen Ziele - die Vermeidung von Überkapazitäten und der sparsame Umgang mit Ressourcen - und die daraus folgenden Handlungsempfehlungen haben in gleicher Weise für kommunale Straßenbauvorhaben Relevanz.

## 5.6. Ergebnisse der gutachterlichen Überprüfung

Die Brenner Ingenieurgesellschaft mbH hat in Abstimmung mit gevas Humberg & Partner die mikroskopische Verkehrsflusssimulation ausgewertet (s. Anlage 7). Die Ergebnisse des Variantenvergleichs einer einspurigen Verkehrsführung (Variante B2) mit der bislang im Umbaukonzept des Bahnhofsplatzes vorgesehenen zweispurigen Verkehrsführung (Variante A) in der Friedrich-Ebert-Straße sind darin in einer gesamtverkehrlichen Betrachtung wie folgt zusammengefasst:

- Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist mit geringen Verschlechterungen (keine signifikanten Beeinträchtigungen) auch bei einer einspurigen Verkehrsführung gegeben. Beeinträchtigungen sind in der Flüssigkeit und Homogenität des Verkehrsablaufs (geringere mittlere Fahrgeschwindigkeit) im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße zu erwarten. Gegebenenfalls können diese Beeinträchtigungen im Zuge einer Optimierung der Grünen Welle noch reduziert werden.
- Im ÖPNV-Betriebsablauf haben beide Varianten eine gleich hohe Qualität.
- Die Wartezeiten für die Fußgänger über die Friedrich-Ebert-Straße sind in beiden Varianten bedingt durch den „Doppelanwurf“ gering. Die einspurige Verkehrsführung der Variante B unterstützt allerdings die mit dem Umbau des Bahnhofsplatzes verfolgten Ziele der kurzen Wege und einer besseren Zugänglichkeit der ÖPNV-Haltestelle und Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger stärker als die zweispurige Variante A.
- Der plangleiche Ausbau des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße/Neue Straße wirkt leistungslimitierend und führt zu einer geringeren Verkehrsbelastung auf der Friedrich-Ebert-Straße. Bei Beibehaltung der Knotenpunktgeometrie entsprechend dem Bestand kann trotz erhöhter Verkehrsbelastung im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße auch bei einspuriger Verkehrsführung die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden.

Unter den vorhandenen Randbedingungen und Annahmen kann aus heutiger Sicht eine einspurige Führung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße (Variante B2) empfohlen werden. Im Zusammenhang mit der Anbindung des ZOB wird die Empfehlung einer Zufahrt der Busse in Höhe des Parkhauses Deutschhaus, bei einer Beibehaltung der Ausfahrtsituation entsprechend der heutigen Bestandssituation - mit angepasster Spuraufteilung -, gegeben.

Weitere Details zu den Grundlagen der Erhebung sowie zur Auswertung der Ergebnisse können der gutachterlichen Stellungnahme in der Anlage entnommen werden. Darüber hinaus werden die Gutachter in der Ausschusssitzung anwesend sein und die Ergebnisse erläutern.

## 6. Empfehlungen der Verwaltung

In Abwägung der dargelegten städtebaulichen, verkehrlichen, funktionalen, ökonomischen und stadtgestalterischen Argumente empfiehlt die Verwaltung,

1. die Alternativplanung für die Gestaltung des Bahnhofplatzes gem. Anlage 3 (Verlagerung der Überdachung von der ÖPNV-Haltestelle vor das Eingangsportal der Hauptbahnhofs) und
2. die Reduzierung von insgesamt vier auf zwei Fahrspuren in der Friedrich-Ebert-Straße

der weiteren Planung zugrunde zu legen.