



Sachbearbeitung C3 - Controller
Datum 05.10.2016
Geschäftszeichen SUB III-Ri
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 18.10.2016 TOP
Behandlung öffentlich GD 386/16

Betreff: Neugestaltung des Bahnhofplatzes
- Lage der Überdachung auf dem Bahnhofplatz -
(Ergänzung zu GD 337/16; Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 27.09.2016)

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 Planungsalternative mit Haltestellendach und zusätzliche Überdachung vor dem Hauptbahnhof (Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow und Hummert Architekten) (Anlage 4)
- 1 Antrag 118/16 der Mitglieder des Gemeinderats aus der SPD-, FWG- und FDP-Fraktion (Anlage 5)

Antrag:

1. Die Fortentwicklung der Wettbewerbsplanung (Verlagerung der Überdachung von der ÖPNV-Haltestelle vor das Bahnhofsportale) gem. Anlage 3 wird Grundlage für weitere Planungen.

Dieser Beschlussantrag ersetzt den Beschluss Nr. 1 aus Vorlage 337/16.

Tim von Winning
Bürgermeister

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

Sachdarstellung:

1. Beschlüsse und Anträge aus dem Gemeinderat

1.1. Beschlüsse

- 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
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 27.09.2016 (GD 337/16)
"Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Fortentwicklung der Planung"
Vorberatung

1.2. Anträge

Antrag 118/16 der Mitglieder des Gemeinderats aus der SPD-, FWG- und FDP-Fraktion vom 29.09.2016
Antrag auf Verschiebung der Beschlussfassung zur Bahnhofplatzgestaltung

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 Humberg 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.

In der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 27.09.2016 wurden die auf den Ergebnissen des Prozesses aufbauenden Vorschläge der Verwaltung zum weiteren Verfahren vorberaten (vgl. GD 337/16). Im Anschluss an die Sitzung wurde aufgrund des Antrags verschiedener Mitglieder des Gemeinderats eine separate Behandlung der beiden o.g. Themenschwerpunkte festgelegt. In der Folge wurde in der Sitzung des Gemeinderats vom 12.10.2016 die Entscheidung über die zukünftige verkehrliche Organisation separat behandelt (vgl. GD 383/16)

Gegenstand der vorliegenden Beschlussvorlage ist die Lage der Überdachung auf dem Bahnhofplatz.

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 Realisierungswettbewerb 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 Proportion 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 Straßenbahnüberleitungen 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 Straßenbahnüberleitung 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 Wartebereiche 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. Die Architektengemeinschaft Hullak Rannow und Hummert hat diesen Fall in einer Variante dargestellt (vgl. Anlage 4). Die Größe eines solchen Daches ist durch die möglichen Lastabtragungspunkte in der darunter liegenden Passage definiert. Ein zusätzliches Dach 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 Überdachung des Tiefgaragenzugangs und des Zugangs zur Bahnhofspassage zu einem möglichst reduzierten Bauwerk verschmolzen werden - mit der Konsequenz, dass der Weg zwischen dem Ausgang aus dem Bahnhof und dem Abgang in die Passage nicht überdacht wäre. 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 des 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; baulogistische 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 Unterhaltsmehraufwand 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 Aufzulanlage 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 m² üblich; für beide Varianten wird der gleiche Qualitätsstandard angesetzt. Mit einer Fläche von 660 m² hat die vorgeschlagene Überdachung vor dem Hauptbahnhof nur etwa 25 % der Fläche der Ausgangsvariante (ca. 2700 m²). 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. Empfehlung der Verwaltung

In Abwägung der dargelegten städtebaulichen, verkehrlichen, funktionalen, ökonomischen und stadtgestalterischen Argumente empfiehlt die Verwaltung, die Alternativplanung für die Gestaltung des Bahnhofplatzes gem. Anlage 3 (Verlagerung der Überdachung von der ÖPNV-Haltestelle vor das Eingangsportal der Hauptbahnhofs) der weiteren Planung zugrunde zu legen.

