



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	05.06.2018		
Geschäftszeichen	SUB/ KOST/VGV		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 26.06.2018	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 237/18

Betreff: Masterplan Citybahnhof Ulm
-Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Bericht über die Entwurfsplanung -

Anlagen:	1	Dachaufsichtsplan	Anlage 1
	1	Grundriss Bahnhofplatz	Anlage 2
	1	Handbuch der Gestaltungselemente (Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow Architekten mit Hummert Architekten)	Anlage 3
	1	Antrag Nr. 184 der SPD-Fraktion vom 26.10.2017	Anlage 4

Antrag:

1. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes gemäß der vorliegenden Entwurfsplanung zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.
2. Den Antrag Nr. 184 der SPD-Fraktion vom 26.10.2017 für behandelt zu erklären.

v. Winning

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3, C 3, KOST2020, LI, OB, VGV	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
- Gemeinderat am 12.10.2016 (GD 383/16)
Neugestaltung des Bahnhofplatzes - Entscheidung über die zukünftige verkehrliche
Organisation
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.10.2016 (GD 386/16)
Neugestaltung des Bahnhofplatzes – Lage der Überdachung auf dem Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.09.2017 (GD 307/17)
Neugestaltung des Bahnhofplatzes – Fortentwicklung der Planung
- Bebauungsplan Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“ – Satzungsbeschluss
Gemeinderat am 11.10.2017 (GD 308/17)

2. Anlass

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). 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 wurden 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).

Unter diesen neuen Voraussetzungen hat die Arge Hummert Hullak Rannow ein Planungskonzept entwickelt, das auf die zunächst vorgesehene, weit ausgreifende Überdachung der ÖPNV-Haltestelle verzichtet; stattdessen sind ein großzügiges Dach vor dem Haupteingang des Bahnhofsgebäudes und nachgeordnete Haltestellenüberdachungen vorgesehen. Diesen neuen Ansatz hat der Fachbereichsausschuss per Grundsatzbeschluss auf den Weg gebracht (GD 386/16). Bereits zuvor hatte der Gemeinderat entschieden, dass die Friedrich-Ebert-Straße den Bahnhofplatz künftig mit insgesamt 3 Fahrspuren queren soll (GD 383/16). Mit Beschluss des Bebauungsplans 110.5/101 „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“ wurde die planungsrechtliche Grundlage für die Neukonzeption der ÖPNV-Haltestelle sowie der Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz geschaffen (GD 308/17).

Auf dieser Basis haben die Architekten ihre Konzeption weiterentwickelt. Nach einem Zwischenbericht im Fachbereichsausschuss im September 2017 (GD 307/17) haben die Architekten die dort vorgebrachten Anregungen und Kritikpunkte aufgenommen und in ihrer Planung berücksichtigt. Der überarbeitete Planungsstand wurde im Dezember 2017 im Gestaltungsbeirat diskutiert und von den Beiräten grundsätzlich positiv aufgenommen. Die nun vorliegende, überarbeitete Planung hat inzwischen einen Stand erreicht, in dem umfassende Aussagen zu allen wesentlichen gestalterischen und funktionalen Aspekten getroffen wurden. Bevor nun für Herbst 2018 der Baubeschluss vorbereitet wird, soll mit beiliegendem Bericht die Diskussion um die Entwurfsplanung zum Abschluss gebracht werden.

3. Weiterentwickelte Planung

3.1. Grundkonzeption, Wegeführung und Platzoberfläche

Die grundlegenden Zielsetzungen für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes haben sich seit der Wettbewerbsentscheidung nicht geändert: Anstelle des bisherigen, an der Verkehrsstrasse ausgerichteten Durchgangsraums mit der Anmutung einer überbreiten Straße soll ein repräsentativer Stadtraum als Bindeglied zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt entstehen. Die zentrale Herausforderung bei der Umgestaltung und Neuorganisation ist es, den Bahnhofplatz unter Berücksichtigung aller funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse in seiner Bedeutung als öffentlicher Stadtraum zu stärken. Der vorliegende Entwurf (s. Anlage 1) verfolgt dieses Ziel mit den folgenden Mitteln:

– Grundkonzeption

Der Platz erhält zwischen den raumdefinierenden Platzkanten eine homogene, die Verkehrsstrassen übergreifende Oberflächengestaltung. Dabei werden einheitliche Materialien für Platzfläche, Verkehrsstrassen und Bahnsteige angestrebt.

Querbeziehungen zwischen Hauptbahnhof und Innenstadtseite (z.B. Blickachsen, Fugenverläufe) werden begünstigt; funktionale oder gestalterische Barrieren, die diese Querbeziehungen stören oder behindern, werden nach Möglichkeit vermieden.

Grundsätzlich soll die Platzgestaltung größtmögliche Bewegungsfreiheit gewährleisten, d.h. die vielfältigen Wegebeziehungen am Bahnhofplatz sicherstellen und die räumliche Orientierung befördern. Die Zahl der Platzeinbauten wird daher auf ein notwendiges Maß reduziert, wichtige Wege- und Blickbeziehungen (z.B. vom Ausgang der Bahnhofstraße zum Bahnhofsgebäude oder vom Ausgang Bahnhofsgebäude zum Albert-Einstein-Platz) werden von Einbauten freigehalten.

Lediglich die Querung der IV-/ÖPNV-Trasse muss gebündelt werden: Das Verkehrsaufkommen auf der Friedrich-Ebert-Straße und die dichte Taktfolge des ÖPNV einerseits, starke Fußgängerströme zu den Stoßzeiten andererseits erfordern zur Sicherstellung der Barrierefreiheit signalisierte Fußgängerüberwege. Diese befinden sich jeweils an den Enden der ÖPNV-Haltestelle und dienen zugleich der Erschließung der Bahnsteige. Der nördliche Überweg bindet den Hauptbahnhof in direkter Linie an den

künftigen Albert-Einstein-Platz und in dessen Verlängerung an die Bahnhofstraße an. Der südliche Überweg setzt den Fußgängersteg aus dem Dichterviertel axial in Richtung Innenstadt fort. Die Überwege sind mit 8 m bzw. 5 m Breite sehr großzügig dimensioniert. Sie sind als ein Angebot an die Fußgänger zu verstehen, den Platz gesichert und barrierefrei zu queren, schließen das individuelle Queren an anderer Stelle des Platzes jedoch nicht aus.

– Platzprofil

Der Platz soll nach Möglichkeit frei von Schwellen und Höhensprüngen gehalten werden. Straßen- und ÖPNV-Trassen werden quasi in die homogene Platzfläche eingeschnitten, deren Kanten auf das technisch notwendige Mindestmaß von ca. 3 cm reduziert. Lediglich die Bahnsteige müssen an ihrer Innenseite auf 18 cm angehoben werden, um den barrierefreien Einstieg in Busse und Bahnen zu gewährleisten.

Das Platzniveau wird an seiner Westseite so weit angehoben, dass künftig auf die Treppenanlage vor dem Bahnhofportal verzichtet und die Empfangshalle barrierefrei betreten werden kann.

– Oberfläche

Geplant ist eine Oberfläche aus veredeltem Gussasphalt. Gussasphalt ist einerseits ein robustes Material, das den vielfältigen Belastungen des Bahnhofplatzes (hohe Personenfrequenz, hohe MIV-Belastung, enge ÖPNV-Taktung) standhält und daher – im Unterschied etwa zu Naturstein - über die unterschiedlichen Nutzungsbereiche hinweg eingesetzt werden kann. Durch seine flüssige Konsistenz im Einbauzustand lässt sich Gussasphalt problemlos an aufgehende Bauteile und Schächte, an spitzwinklige oder gekrümmte Borde anarbeiten. Bei einem gängigen Plattenmaterial aus Kunst- oder Naturstein würden die zahlreichen Einbauten in der Platzfläche zu erheblichen Störungen des Fugenrasters und großen Verschnitten führen.

Andererseits bietet Gussasphalt vielfältige Möglichkeiten der Oberflächengestaltung. Durch Zugabe unterschiedlicher Gesteinszuschläge, Korngrößen und Bindemittel sowie durch die Möglichkeiten der Oberflächenveredelung können Effekte erzielt werden, die an Terrazzo-Beläge erinnern. Indem der Gussasphalt nach dem Einbau geschliffen wird, werden die bituminösen Anteile der Oberfläche abgetragen und die farblich variablen Gesteinseinschlüsse unterschiedlicher Korngröße freigelegt. Ein positiver Nebeneffekt ist der Umstand, dass unvermeidbare Kaugummiflecken auf einer strukturierten Oberfläche weit weniger auffallen, als dies auf einem kontrastärmeren Kunst- oder Natursteinbelag der Fall wäre. Die Annäherung an das gewünschte Erscheinungsbild kann zu gegebener Zeit mit Hilfe von Musterflächen in unterschiedlicher Zusammensetzung erfolgen.

Der Belag aus Gussasphalt wird durch parallele Bänder aus dunklem Naturstein strukturiert, die den Platz in seiner gesamten Breite überspannen. Damit verbunden ist einerseits die Absicht, die Querbeziehung zwischen Bahnhofs- und Innenstadtseite auch optisch zu unterstützen und die ansonsten sehr großen Gussasphaltflächen durch einen kontrastierenden, hochwertigen Naturstein zu untergliedern. Andererseits dienen die Streifen als Anschlagkanten für den Fall, dass nach Fertigstellung des Platzes in den Untergrund eingegriffen werden und der Belag anschließend erneuert werden muss. Mithilfe der Bänderung können stumpfe Fugen zwischen bestehenden und erneuerten Belagsflächen weitgehend vermieden werden.

Blindenleitstreifen werden in die Platzoberfläche eingefräst und führen barrierefrei zu allen wichtigen Anschlusspunkten auf dem Platz.

3.2. Einbauten auf dem Platz

Grundsätzlich definiert sich der Bahnhofplatz über seine Raumkanten. Mit dem Bau der Sedelhöfe und der Neuentwicklung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 wird die östliche Raumkante in absehbarer Zeit wesentlich aufgewertet. Abhängig von der noch ausstehenden Entscheidung über die künftige Organisation des ZOB besteht zudem die Chance, durch eine zusätzliche Hochbebauung auch an der südlichen Platzseite eine adäquate Raumkante zu schaffen.

Einbauten auf dem Platz sind den platzdefinierenden Raumkanten grundsätzlich untergeordnet; durch gezielte Verortung im Raum unterstützen sie die städtebaulichen und gestalterischen Zielsetzungen:

- Überdachung vor dem Bahnhofportal

Zentrales Bauwerk auf dem Platz ist die Überdachung vor dem Portal des Hauptbahnhofs. Dieses dient zunächst dem Witterungsschutz für Passanten zwischen Empfangshalle und Bahnofsunterführung. Darüber hinaus fokussiert das Dach stadträumlich auf das zentrale Gebäude am Platz, schafft einen geschützten Ort, der Ankommenden Gelegenheit zur Orientierung und Abreisenden ein Foyer vor dem Bahnofsgebäude bietet, und zoniert den Platz mit jeweils funktional unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten.

Die großzügige Überdachung lagert auf vier vom Bahnofsgebäude unabhängigen Stützen. Auf den Stützen ruht außermittig jeweils ein quadratischer, über die Diagonalen gefalteter Schirm mit metallischer Oberfläche und innenliegendem, unsichtbarem Dachtragwerk. Die vier Schirme bilden in der Gesamtschau eine an Ober- und Unterseite dreidimensional bewegte Dachfläche mit schmalen Dachrändern und innenliegender Entwässerung. Das Dach überspannt eine Grundfläche von ca. 27,00 x 27,00 m und hat eine Höhe zum Dachrand von 7,85 m. Die Dachunterseite erhält eine indirekte Beleuchtung, die von der metallischen Dachhaut auf den Platz reflektiert wird. In den Abend- und Nachtstunden - aber etwa auch an dämmrigen Tagen - entsteht so ein attraktiver, dreidimensional ausgeleuchteter Freiraum.

- Eingangsgebäude des Parkhauses am Bahnhof

Unter die Überdachung vor dem Bahnhofportal schiebt sich quasi von Süden her das Eingangsbauwerk des Parkhauses am Bahnhof. In dem Gebäude mit einer Kantenlänge von ca. 11 x 17,5 m und einer Höhe von ca. 6 m binden die Aufzüge und das Treppenhaus des Parkhauses an die Platzebene an. Vergleichbar mit der Situation auf dem Hans-und-Sophie-Scholl-Platz wird das Gebäude offen und transparent gestaltet. Die hochwertige Ausführung und die prominente Lage des Gebäudes nahe dem Bahnhofportal unterstreichen den mit dem Parkhaus verbundenen Anspruch: Hier soll keine gängige Tiefgarage mit den sonst üblichen räumlichen Defiziten sondern vielmehr ein großzügig an den öffentlichen Raum angebundenes und gestalterisch ausdifferenziertes Parkhaus entstehen.

- Bahnsteigüberdachung

Auf den Bahnsteigen der ÖPNV-Haltestelle werden großzügige Überdachungen eingerichtet. In der Ausgangsplanung, die im Jahr 2014 aus der Wettbewerbsentscheidung hervorging, war noch ein die gesamte ÖPNV-Haltestelle überwölbendes Dach vorgesehen. In der anschließenden Diskussion des Entwurfs in der Öffentlichkeit und den Gremien kamen Zweifel auf, ob ein derart dominantes, den Platz der Länge nach teilendes Bauwerk den städtebaulichen Zielvorstellungen gerecht werden kann. Zudem wurde deutlich, dass das Dach einerseits große Flächen überdecken würde, die keinen Witterungsschutz benötigen, andererseits bei Schlagregen keinen ausreichenden Witterungsschutz für die Fahrgäste auf den Bahnsteigen sicherstellen

könnte. Der Fachbereichsausschuss hat sich infolgedessen per Grundsatzbeschluss für die Verlagerung des zentralen Dachelementes von der Haltestelle vor das Bahnhofportal und stattdessen für großzügige, aber räumlich nachgeordnete Bahnsteigüberdachungen ausgesprochen.

Nachdem der zuletzt im Fachbereichsausschuss diskutierte Vorschlag einer freien Anordnung von Glasmodulen auf dem Platz nicht überzeugt hat, haben die Architekten in Abstimmung mit der Verwaltung nun eine Haltestellenüberdachung entwickelt, die weit größere Flächen der Haltestelle vor Witterungseinflüssen schützt, als dies bislang der Fall war. Die Konstruktion der Haltestellendächer nimmt Anleihe an das Hauptdach vor dem Bahnhof. Das Thema der Schirme wird variiert, indem deren Faltung symmetrisch auf eine Mittelstütze ausgerichtet ist und Höhe bzw. Durchmesser der Schirme sich dem Hauptdach deutlich unterordnen. Durch Aneinanderreihung der Schirmelemente entsteht eine kontinuierliche Überdachung, die jeweils die gesamte Bahnsteigbreite überspannt und in ihrer Länge flexibel auf den tatsächlichen Bedarf auf der Haltestelle reagieren kann.

Die Überdachung des Bahnsteigs befindet sich jeweils in der vorderen Hälfte des Bahnsteigs. Dies hat den Hintergrund, dass Busse und Bahnen grundsätzlich an der vordersten Halteposition der Bahnsteige halten. Fahren mehrere Fahrzeuge in kurzer Folge in die Haltestelle ein, bauen sich diese ausgehend von der vorderen Position nacheinander am Bahnsteig auf. Im Regelbetrieb werden somit nur etwa die vorderen 65 m des Bahnsteigs genutzt. Die jeweils hinteren Bereiche der ca. 105 m langen Bahnsteige sind lediglich für den sog. Rendezvous-Verkehr, also für Begegnungs- und Umsteigeverkehre in den Randzeiten des Fahrplans (später Abend, Sonn- und Feiertage) notwendig. In diesen Zeiten ist das Fahrgastaufkommen jedoch so gering, dass das vorgesehene Angebot an witterungsgeschützten Flächen ausreichend ist.

Die Schirme auf der Haltestelle haben eine Kantenlänge von je 6x6 m, so dass auf den Bahnsteigen eine zusammenhängende, überdachte Fläche von 216 m² (Bahnsteig West) bzw. 252 m² (Bahnsteig Ost) zur Verfügung steht. Mit dem Fokus auf den jeweils vorderen Bereich der Bahnsteige reagiert die Planung also zum Einen auf den realen Bedarf. Zum Anderen unterstützt die versetzte Anordnung der beiden Haltestellendächer die visuelle Durchlässigkeit zwischen Bahnhofs- und Innenstadtseite und wirkt einer Übermöblierung des Platzes entgegen.

Zum Schutz vor Wind und Schlagregen werden unter den Haltestellendächern in regelmäßigen Abständen gläserne Nischen mit integrierten Sitzbänken aufgestellt. Diese stehen versetzt zu Spritzschutzwänden entlang der Fahrbahnen, so dass in den Wartebereichen faktisch zwar ein durchgängiger Spritzschutz entsteht, dennoch aber eine gewisse funktionale und visuelle Durchlässigkeit entlang der Bahnsteigränder erhalten bleibt.

3.3. Platzbegrünung

Im Zuge der Diskussion um das Ergebnis des Wettbewerbs Bahnhofplatz wurde von Seiten der Öffentlichkeit und aus den Reihen der Gemeinderatsfraktionen der dringende Wunsch nach einer stärkeren Präsenz von Bäumen auf dem Platz geäußert. Die zunächst vorgeschlagenen randständigen Baumreihen wurden vielfach als unzureichend erachtet. Die Architekten haben auf diese Anregungen reagiert und dem Thema der Platzbegrünung deutlich größeres Gewicht eingeräumt. Frei stehende Großbäume verteilen sich nun über die gesamte Platzfläche.

- Nördlicher Bahnhofplatz

Durch die verschiedenen Bauphasen auf dem Bahnhofplatz hindurch kann immerhin ein Bestandsbaum dauerhaft gehalten werden. Es handelt sich um eine große Platane im

nördlichen Platzbereich. Dieser charakterstarke Baum soll nun um weitere Bäume erster Ordnung ergänzt werden. Die Bäume stehen in freier Anordnung in großen, wassergebundenen Einzelquartieren und zonieren den Raum zwischen Hauptpost und Bahnhofsgebäude. Taxifahrer, die in diesem Bereich Präsenzplätze erhalten, profitieren zudem vom Schatten der Bäume.

– Südlicher Bahnhofplatz

Analog zum nördlichen Bereich werden auch südlich des großen Dachs individuelle Großbäume in wassergebundenen Einzelquartieren frei in die Platzfläche gesetzt. Die Erdüberdeckung auf der Tiefgaragendecke des künftigen Parkhauses am Bahnhof ist in allen Bereichen ausreichend hoch, um auch hier Bäume erster Ordnung pflanzen zu können.

– Östliche Platzkante

Durch die Entscheidung, die Friedrich-Ebert-Straße in Fahrtrichtung Nord auf eine Fahrspur zu reduzieren, hat sich die Chance ergeben, auch an der östlichen Platzkante Bäume zu pflanzen und damit den Entwurfsgedanken einer platzübergreifenden Begrünung zu unterstreichen. Der Untergrund ist hier allerdings stark gestört durch Leitungstrassen. Leitungsfreie Zonen existieren immerhin im Bereich vor den Häusern Friedrich-Ebert-Straße 12 und 16 (C&A), Bahnhofstraße 17 sowie vor Haus 2 der Sedelhöfe. In freier Folge werden in diesen Bereichen große Einzelbäume gesetzt. Die straßenbegleitenden Bäume werden in befestigte Quartiere mit bodengleichen Betonabdeckung gesetzt, die für Radfahrer problemlos überfahrbar sind.

3.4. Technische Infrastruktur

Neben den Elementen, die die räumliche und gestalterische Qualität des Platzes prägen, gibt es eine Reihe infrastruktureller Einbauten, die notwendigerweise in den Platz integriert werden müssen. Ziel ist es, diese Bauteile auf ein notwendiges Mindestmaß zu reduzieren und gestalterisch verträglich in die Gesamtkonzeption einzubinden.

– Fahrleitungen für die Straßenbahn

Nachdem die Idee einer großen Überdachung der Haltestelle zugunsten eines Daches vor dem Bahnhofportal aufgegeben wurde, können die Fahrleitungen für die Straßenbahn offen über die Haltestelle geführt werden. Die angestrebte Länge der Haltestellendächer bedingt große Abstände zwischen den Fahrleitungsmasten. Die Anzahl der Masten im Bereich der Haltestelle wird nun auf das Minimum von 3 Mastpaaren reduziert. Im Kurvenbereich am Übergang zur Olgastraße stehen die Fahrleitungsmasten zwangsläufig enger. Infolge der großen Spannweite können die Fahrleitungen nur im System der Hochkette und nicht als reduzierte Einfachfahrleitungen installiert werden. Somit läuft die in Ulm gängige Hochkette auch im Bereich des Bahnhofplatzes ohne Systemwechsel durch. Auf zusätzliche, bei der Einfachfahrleitung notwendige Einspeisevorrichtungen auf den Bahnsteigen kann verzichtet werden.

– Beleuchtung

Das Ingenieurbüro Bernd König Lichtplaner, München hat für den Bahnhofplatz ein Beleuchtungskonzept entwickelt. Der Entwurf vermeidet ganz bewusst eine gleichmäßig helle Ausleuchtung des Platzes, die tendenziell mit Flutlichtbeleuchtungen großer Verkehrs- oder Industrieanlagen assoziiert wird. Ziel der Planer war vielmehr ein ausdifferenziertes Lichtbild zu erschaffen, in dem sich hellere und weniger stark ausgeleuchtete Bereiche abwechseln – selbstverständlich unter Beachtung einer angemessenen Basislichtstärke im gesamten Platzbereich. Dieser Ansatz unterstützt die dem Gesamtentwurf des Bahnhofplatzes zugrunde liegende Idee eines homogenen Platzraums mit frei eingestellten Elementen. Folgerichtig stehen die Leuchten nicht in

einem gleichmäßigen Raster sondern verteilen sich in freier Anordnung entweder einzeln oder in Gruppen aus zwei oder drei Leuchten über den Platz. Diese punktuellen Lichtquellen werden kontrastiert durch die prägnanten Lichträume unter dem Dach vor dem Bahnhofportal bzw. unter den Haltestellendächern. Auf diese Weise heben sich diese besonderen Orte auch bei Dunkelheit von der übrigen Platzfläche ab.

– Be- und Entlüftung Parkhaus und Passage

Die Luftzirkulation für das Parkhaus unter dem Platz wird über Lüftungsschächte organisiert, die von unten auf den Bahnhofplatz münden. Diese Schächte werden planeben mit Lüftungsgittern abgedeckt und in die Platzfläche integriert. Zu- und Abluftrohre der Passage müssen dagegen aus technischen Gründen ca. 3 m über Grund geführt werden. Diese Lüftungsrohre werden jeweils am nördlichen Ende der beiden Bahnsteige aus der Bahnhofspassage auf den Platz geführt und eingehaust. Die Einhausung dient zugleich als Träger für Fahrgastinformationen bzw. für Werbeanlagen des städtischen Vertragspartners.

– Aufzüge

Perspektivisch soll die Bahnhofspassage zusätzlich zu den geplanten Treppenaufgängen auch über Aufzüge direkt an die Bahnsteige der ÖPNV-Haltestelle angebunden werden. Bei der Ausführung der Passage werden die notwendigen Schächte bereits berücksichtigt. Diese sind so positioniert, dass die Aufzüge in Zukunft ebenfalls schlüssig in die Bahnsteige integriert werden können und nicht etwa als solitäre Hindernisse die Bewegungsabläufe auf den Bahnsteigen stören. Auf den Einbau der Aufzugstechnik wird zunächst jedoch verzichtet. Öffentliche Aufzüge entstehen aktuell sowohl auf der Bahnhofseite (im Parkhaus am Bahnhof) als auch auf der Innenstadtseite (am Haus 1 der Sedelhöfe unmittelbar am Fußgängerüberweg). Sowohl von der Innenstadtseite als auch von der Bahnhofseite bestehen auf Platzebene barrierefreie Übergänge zur den ÖPNV-Bahnsteigen. Alle denkbaren Wegebeziehungen zwischen Innenstadt, Sedelhöfe, ÖPNV-Haltestelle, Parkhaus am Bahnhof und Hauptbahnhof stehen somit ohne Umwege barrierefrei zur Verfügung. Bedarf für die Aufzüge aus der Bahnhofspassage auf die ÖPNV-Bahnsteige wird erst entstehen, wenn die Bahnhofspassage unter dem Hauptbahnhof hindurch direkt an die Gleisunterführung der DB angebunden wird. Zugreisende könnten dann auf Ebene -1 direkt von den DB-Gleisen zu den ÖPNV-Gleisen wechseln. Diese niveaugleiche Anbindung ist weiterhin Planungsziel, den jüngsten Signalen seitens der DB zufolge aber leider nicht kurzfristig umsetzbar.

3.5. Radverkehr

Erklärtes Ziel der städtischen Verkehrspolitik ist die Förderung von Bike&Ride-Verknüpfungen, also der intelligenten Kombination von Radverkehr und öffentlichem Verkehr (Bus und Bahn). Mit dem Hauptbahnhof und dem ZOB gruppieren sich die beiden zentralen Einrichtungen des ÖV um den Bahnhofplatz. Dieser muss nun so organisiert werden, dass das Umsteigen von dem einen auf das andere Verkehrsmittel möglichst reibungsfrei und auf kurzen Wegen gewährleistet wird. Zum Einen müssen die öffentlichen Verkehrsmittel also gut mit dem Fahrrad erreichbar sein, zum Anderen müssen komfortable Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl verfügbar sein.

– Radverkehrsführung

Mit der Entscheidung des Gemeinderats, auf eine vierte Fahrspur in Fahrtrichtung Norden zu verzichten, konnte entlang der Ostseite des Platzes ein straßenbegleitender Radweg in die Planung aufgenommen werden. Dieser wird auf dem Niveau des Gehweges geführt; dadurch verbreitert sich optisch die Vorzone vor den Fassaden, der visuelle Abstand zwischen IV-Trasse und Platzkante wird größer.

Für die Fahrtrichtung Süden, also entlang der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße, wurde die Anregung des ADFC, ebenfalls eine vom Individualverkehr abgegrenzte Radverkehrsführung einzurichten, in die Planung aufgenommen: Anstelle des zunächst vorgesehenen Radschutzstreifens auf Fahrbahnniveau wird die Radverkehrsanlage nun ebenfalls auf das Niveau des Platzes angehoben. Analog zur Ostseite ist nun auch in Fahrtrichtung Süden ein Radweg von 1,85 m Breite geplant.

– Fahrradparken

Der Bedarf an Fahrradstellplätzen im Bahnhofsumfeld ist groß; er beläuft sich einer überschlägigen Bedarfsprognose bis zum Jahr 2030 des VAR Planungsbüros Darmstadt zufolge auf ca. 1.100 Stellplätze. Vor Beginn der Bauarbeiten auf dem Bahnhofplatz gab es ca. 440 Fahrradstellplätze. Diese waren, insbesondere im nördlichen Bereich, in aller Regel deutlich überbelegt. Hinzu kommt eine Verpflichtung im Zusammenhang mit der Projektentwicklung Sedelhöfe, wonach zusätzlich 400 Fahrradstellplätze zur Deckung des dort entstehenden Bedarfs im Bahnhofsumfeld unterzubringen sind. Die ursprüngliche Idee einer in das Parkhaus integrierten Fahrradabstellanlage unter dem Bahnhofplatz ist seit der Grundsatzentscheidung für ein verkleinertes Parkhaus keine reelle Option mehr. Die Konzentration einer so großen Anzahl an Fahrradstellplätzen zentral vor dem Hauptbahnhof würde dagegen die Umsetzung der vorgenannten stadträumlichen Ziele unmöglich machen. Vor diesem Hintergrund wird nun eine Verteilung der Fahrradstellplätze auf mehrere Standorte im unmittelbaren Bahnhofsumfeld angestrebt. Die Standorte sollen einerseits auf die Radverkehrsachsen zum Bahnhof, andererseits auf die Zugänge zum Bahnhofsgebäude bzw. zu den Bahnsteigen ausgerichtet werden.

1. Fahrradparkhaus zwischen Bahnhofplatz und ZOB:

Dieser Standort könnte künftig den Radverkehr von Süden und Südosten abfangen. Über den Bahnhofsteg und die geplanten Abgänge vom Steg auf die Bahnsteige wären die Züge von dort auf kurzem Wege erreichbar. Sollte die Diskussion um die Neuorganisation des ZOB zeigen, dass an der Südseite des Bahnhofplatzes ein Baufeld generiert werden kann, ließe sich in die dortige Bebauung ein Fahrradparkhaus integrieren und bei Bedarf um Fahrrad-affine Nutzungen (Werkstatt, Verleih usw.) erweitern. In Falle einer Entscheidung gegen eine Bebauung am Südrand des Bahnhofplatzes müsste der ZOB auf der entsprechend größeren Fläche so organisiert werden, dass eine zusammenhängende Fläche von Verkehrsfunktionen freigehalten und für eine überdachte Fahrradabstellanlage herangezogen werden könnte.

2. Fahrradabstellanlage in einem Parkhaus der DB an der Schillerstraße:

Die Verwaltung steht mit der Deutschen Bahn in Verhandlung über den Bau eines Parkhauses an der Schillerstraße südlich des Bahnhofstegs mit der Option einer direkten Anbindung an diesen. Die Verwaltung hat an die DB bereits die dringende Absicht adressiert, in dieses Parkhaus eine Fahrradabstellanlage für bis zu 500 Abstellplätze zu integrieren. In dieser Abstellanlage könnten Radfahrende aus Richtung Westen (Weststadt, Söflingen, Blaustein) die Räder parken und - ohne Umweg über den Bahnhofplatz – direkt über den Steg und die neuen Abgänge zu den Bahnsteigen gelangen.

3. Fahrradstellplätze im nördlichen Bereich des Bahnhofplatzes:

Im Bereich vor der Hauptpost wird eine Abstellanlage für etwa 110 Fahrräder in die Platzfläche integriert. Insbesondere in Hinblick auf den weiteren Ausbau der Zeitblomstraße zur Fahrradstraße und deren perspektivische Durchbindung zum Hauptbahnhof wird diese Fläche absehbar nicht ausreichen. Daher wird entlang der breiten Mittelzone zwischen den nördlichen Bahnhofsgebäuden und der Hauptpost zunächst provisorisch eine überdachte Fahrradabstellanlage errichtet. Hier finden ca. weitere 300 Fahrräder Platz. Eine solche Anlage hat zugleich regulierende Funktion als

Mittelinsel für ein- und ausfahrende Nutzer der DB-Parkplätze. Im Zuge der Neuordnung des Theaterviertels kann dieser Bereich künftig neu geordnet und das Fahrradparken im nördlichen Bereich des Bahnhofs weiter etabliert werden.

3.6. Motorisierter Verkehr, Taxistellplätze

Über die verkehrlichen Anforderungen und die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich des Bahnhofplatzes wurde bereits im vergangenen Jahr intensiv debattiert. Die vorliegende Planung basiert auf der Entscheidung des Gemeinderats für eine insgesamt dreispurige Verkehrsführung über den Bahnhofplatz. Über diesen innerörtlichen Durchgangsverkehr hinaus soll der motorisierte Verkehr auf dem Bahnhofplatz auf notwendige Funktionen beschränkt und überflüssiger Verkehr vom Platz verbannt werden.

– „Kiss & Ride“

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass v.a. in den Stoßzeiten die Abwicklung eines funktionierenden Hol-/Bringverkehrs auf dem Bahnhofplatz kaum möglich ist. In einer Sackgassensituation führen die unkoordinierten Fahrbewegungen ankommender, haltender, einparkender, wendender und ausfahrender Fahrzeuge unweigerlich zu gegenseitigen Behinderungen.

Mit dem Bau des Parkhauses unter dem Bahnhofplatz und dessen unmittelbarer Anbindung an die Bahnhofspassage besteht nun die Chance, diesen dauerhaften Missstand zu beseitigen. Künftig kann der Hol-/Bringverkehr im 1. Untergeschoss des Parkhauses abgewickelt werden. Die Zu- und Ausfahrten des Parkhauses bestehen zu beiden Fahrtrichtungen, ein unterirdischer Kreisverkehr ordnet die einfahrenden Verkehrsströme. Bahnreisende können dann auf Ebene -1 in der Nähe des Zugangs zur Bahnhofspassage bequem abgesetzt oder aufgenommen werden. Anschließend können die Fahrzeuge das Parkhaus über den unterirdischen Kreisverkehr und die Auffahrtsrampen in beide Richtungen verlassen und geordnet in den Verkehr einfädeln. Über entsprechende Freiminuten könnte für diesen Zweck erforderlichenfalls eine kostenlose Zu- und Ausfahrt an den Schrankenanlagen eingerichtet werden.

Darüber hinaus können künftig auch am Westzugang des Bahnhofstegs an der Schillerstraße Hol-/Bring-Verkehre abgewickelt werden. Die Deutsche Bahn bindet den Steg aktuell mit Aufzügen und Treppenanlagen direkt an die Bahnsteige an. Diese Abkürzung dient künftig insbesondere den Bahnreisenden aus Westen und Süden als eine bequeme Alternative ohne Umweg über die Friedrich-Ebert-Straße. Auf diese Weise kann der Bahnhofplatz und seine Zufahrten von Teilen des Quell-/Zielverkehrs entlastet werden.

– Taxiverkehr

Taxen sind Teil des öffentlichen Verkehrs und bedürfen eines gut erreichbaren Standorts am Hauptbahnhof. Solange die unterirdische Durchbindung von den Bahngleisen unter dem Bahnhofsgebäude hindurch zur Bahnhofsunterführung und dem Parkhaus am Bahnhof nicht umgesetzt werden kann, ist eine unterirdische Abwicklung des Taxiverkehrs ungeeignet. Bis auf Weiteres wird eine Taxi-Präsenz auf dem Bahnhofplatz notwendig sein. Um den Bahnhofplatz möglichst von Stellplätzen frei zu halten, werden die Aufstellplätze für Taxis in zwei Bereiche aufgeteilt: Auf dem Platz selbst werden lediglich 4 Präsenzplätze vorgesehen. Diese befinden sich im nördlichen Platzbereich in kurzer Distanz zu den Bahnhofseingängen. Darüber hinaus werden entlang der Westfassade des Postgebäudes Nachziehplätze für Taxis eingerichtet. Die Nachziehplätze befinden sich damit bereits auf der platzabgewandten Seite und belasten den Bahnhofplatz nicht. Präsenz- und Nachziehplätzen liegen in Sichtweite nah beieinander, so dass die Abwicklung des Taxiverkehrs problemlos möglich ist. Die öffentlichen

Stellplätze in diesem Bereich werden aufgegeben; der Stellplatzbedarf wird durch das neue Parkhaus am Bahnhof kompensiert.

– DB-Parkplatz und Bundespolizei

Nördlich des Hauptbahnhofs befindet sich ein großer Parkplatz für Kunden der Deutschen Bahn. Es besteht Hoffnung, dass die DB diesen Parkplatz aufgeben wird, sobald sie das Parkhaus an der Schillerstraße errichtet hat. Bis dahin muss die Erschließung des Parkplatzes jedoch gewährleistet werden. Darüber hinaus verfügt die Bundespolizei durch ihre Niederlassung im Bahnhofsgebäude im Bereich des nördlichen Nebeneingangs über Stellplätze für Einsatzfahrzeuge. Diese werden auch nach dem Umbau des Platzes wieder bereitzustellen sein. Zur Erschließung der genannten Parkplätze sowie der Taxistellplätze muss im nördlichen Bereich des Bahnhofplatzes weiterhin eine Zufahrt für motorisierten Verkehr von der Friedrich-Ebert-Straße aus eingerichtet werden. Im Unterschied zur bisherigen Situation soll aber keine abgesetzte Fahrtrasse mehr ausgebildet werden; die Fahrzeuge queren künftig die Platzfläche. Die Fahrgasse wird gestalterisch in den Platz integriert und durch Elemente der Platzmöblierung definiert. Diese optische Zurückstufung der Fahrgasse signalisiert, dass die Zufahrt einem eingeschränkten Nutzerkreis vorbehalten ist.

– Andienung

Die Andienung der westlichen Platzanrainer funktioniert einerseits von Norden über die zuvor beschriebene Fahrgasse im nördlichen Platzbereich, andererseits aus südlicher Richtung über den ZOB unter dem Bahnsteg hindurch zur Anlieferungszone des IC-Hotels. Auf diese Weise können Querverkehre in den stark frequentierten Fußgängerbereichen vor dem Bahnhofsgebäude vermieden werden.

Die Post wird wie bisher über die Zeitblomstraße beliefert. Kunden der Post können bequem im Parkhaus am Bahnhof parken und von dort auf relativ kurzem Wege zu den Postschaltern gelangen. Von Parkplätzen unmittelbar vor der Post wird abgesehen, weil ansonsten der bestehende verkehrliche Missstand, der zwangsläufig durch Parksuchverkehre in einer Sackgassensituation verursacht wird, aufs Neue einsetzen würde.

4. Kosten und Finanzierung

Der Neubau des Bahnhofplatzes besteht aus zwei voneinander unterschiedlich zu finanzierenden Teilen.

Der im Rahmen des städtischen Projekts Neubau Bahnhofplatz zu finanzierende Anteil umfasst den Platzbereich zwischen dem westlichen Fahrbahnrand der Friedrich-Ebert-Straße, dem Bahnhofsgebäude bzw. InterCity-Hotel, dem Postgebäude im Norden und dem Bahnsteg im Süden. Die Finanzierung dieses Projektteils erfolgt im Rahmen des Projekts 7.54100039 "City-Bahnhof". Für die Realisierung des Projekts stehen in den Jahren 2018 bis 2022 Finanzmittel im Gesamtvolumen von rd. 15 Mio. € zur Verfügung.

Der im Rahmen des Projekts Linie 2 durch die SWU Verkehr GmbH zu finanzierende Anteil umfasst die gesamte Verkehrsanlage aus Straße, ÖPNV-Trasse, Haltestelle und Geh- und Radwege und schließt im Norden an den Planfeststellungsabschnitt Wissenschaftsstadt und im Süden in etwa auf Höhe Parkhaus Deutschhaus an die Bestandstrasse der Straßenbahn an. Der Zeitraum des aktuellen Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes LGVFG wurde bis auf Weiteres verlängert und zusätzliche Mittel für das Programm in Aussicht gestellt. Offen ist derzeit jedoch noch die mögliche Höhe des Förderanteils an den Herstellungskosten. Durch die Verlängerung des LGVFG bestehen nunmehr gute Chancen auf Fördermittel auch für den Endausbau der gesamten Verkehrsanlage am Bahnhofplatz. Voraussetzung hierfür ist generell die zügige Umsetzung.

Mehrausgaben der Verkehrsanlagen, die einem erhöhten Qualitätsanspruch geschuldet sind und über den förderfähigen Standard der Linie 2 hinausgehen, werden getrennt erhoben und ggf. über das Projekt Bahnhofplatz abgerechnet. Stadt und SWU werden sich hierzu im Zuge der weiteren Projektentwicklung zu einer Kostentragung vereinbaren. Die einheitliche Gestaltung beider Bereiche wurde mit der vorliegenden Planung sichergestellt.

Neben den eigentlichen Baukosten für den Bahnhofplatz, entstehen zudem auch Kosten durch die Anhebung der Oberfläche zum Empfangsgebäude und dem InterCity-Hotel. Auch ggf. notwendige Leitungsverlegungen können erst im Zuge der aktuell in Arbeit befindlichen koordinierten Leitungsplanung konkret identifiziert werden. Die Projektleitung ist zu diesen Themen in Abstimmung mit der Bahn und der UWS. Der Bereich vor dem Parkhaus Deutschhaus erfährt durch die neuen Erschließungsbauwerke des Parkhauses am Bahnhof erhebliche Veränderungen und wurde ebenfalls in die Planung einbezogen. Die Finanzierung der Verkehrsanlage in diesem Bereich ist noch zwischen Stadt und SWU abschließend zu klären.

Mit Abschluss der Entwurfsplanung kann die Kostenberechnung final abgestimmt werden. Entwurfsplanung und Kostenberechnung bilden dann die Grundlage für den Baubeschluss im Herbst dieses Jahres.

5. Weiteres Vorgehen

Nach Abschluss der Entwurfsplanung und der damit einhergehenden grundlegenden gestalterischen Festlegungen, stehen planerisch die weitgehend technischen Belange der Ausführungsplanung sowie die Vorbereitung und Durchführung der Vergabe der Bauleistungen im Vordergrund.

Der Baubeginn der neuen Verkehrsanlagen und der Aufbau des neuen Bahnhofplatzes wird in Abhängigkeit zum Baufortschritt beim Parkhaus am Bahnhof und der Bahnhofspassage aus heutiger Sicht frühestens ab Mitte 2020 erfolgen können. Der Baubeschluss für den städtischen Anteil des Platzes ist dennoch bereits im Herbst 2018 erforderlich. Im nächsten Schritt müssen beide Teilprojekte insoweit synchronisiert werden, dass Ausschreibungen der Bauleistungen gemeinsam veröffentlicht werden können und somit auch in der Ausführung gleichbleibende Qualitäten über die gesamte Fläche sichergestellt werden.

6. Anträge

Antrag 184 der SPD-Fraktion vom 26.10.2017:

Die Schaffung einer Raumkante als südlicher Abschluss des Bahnhofplatzes ist nach wie vor städtebauliches Ziel und wird in der vorliegenden Planung als solches weiterverfolgt. Die Entscheidung über eine Bebauung am Übergang zwischen Bahnhofplatz und ZOB muss letztendlich aber im Zusammenhang mit der Diskussion um den ZOB getroffen werden. Die Verwaltung bereitet derzeit die notwendigen Grundlagen für diesen politischen Diskurs vor und wird die Thematik in Bälde in die Gremien einbringen.

Die Architektursprache für die Elemente auf dem Bahnhofplatz wurde weiterentwickelt und harmonisiert. Indem die Haltestellenüberdachung und das große Vordach vor dem Bahnhofsgebäude nun aus einer gemeinsamen Grundidee entwickelt wurden, konnte die Anmutung des Platzes weiter beruhigt und zu einer gestalterischen Einheit geformt werden. Die homogene, die gesamte Platzfläche überspannende Oberflächengestaltung unterstützt den Charakter einer räumlichen Einheit ganz wesentlich. Mit der beschriebenen Oberflächenqualität wird neben den gestalterischen Ansprüchen auch der Verschmutzungsproblematik (Kaugummiflecken o.ä.) Rechnung getragen.

Das Zugangsbauwerk zur Tiefgarage grenzt sich bewusst vom gestalterischen Duktus der übrigen Platzmöblierung ab und stellt damit neben der funktionalen auch eine gestalterische Verbindung von der Platzoberfläche zu den baulichen Anlagen im Untergrund her. Das zurückhaltende und transparente Design des Zugangsbauwerks tritt nicht in Konkurrenz sondern ordnet sich den expressiv gefalteten Dachtragwerken sowohl in der Höhe als auch im Erscheinungsbild deutlich unter.

Eine Glashaut für das Dachtragwerk vor dem Bahnhofportal hat sich aus verschiedenen Gründen als nicht zielführend erwiesen. Die großen Spannweiten zwischen den Stützen, die durch zwingende Lastpunkte im Passagenbauwerk vorgegeben sind, lassen nur sehr effiziente Dachtragwerke zu. Bei einer transparenten Haut läge das Dachtragwerk sichtbar. Insbesondere die engmaschige Unterkonstruktion für vergleichsweise kleinformatige Glaselemente würde die Idee einer großzügigen Über-Kopf-Verglasung konterkarieren. Eine geschlossene Dachhaut bietet dagegen ungleich größere Möglichkeiten der Oberflächengestaltung und eine wesentlich größere Variationsbreite für Beleuchtungseffekte. Reflexionen auf der metallischen Haut eröffnen vielfältige Spielräume für eine effiziente Lichtgestaltung, die z.B. auch in der Dämmerung oder an lichtarmen Wintertagen für ein attraktives Entrée zum Bahnhof bzw. in die Stadt sorgt. Nicht zuletzt haben transparente Dächer den Nachteil, dass unvermeidbare Verschmutzungen auf dem Dach etwa durch Verkehr, Laub und Vögel auch bei guter Pflege stets sichtbar sind.