



# ENTWURF

# STAND

Ulm

# 02.10.2008

Machbarkeitsstudie zum City-Bahnhof-Konzept Ulm

Umsetzungssupport für ein multifunktionales Verkehrs- und Dienstleistungszentrum

### Einleitung

Im Auftrag der Stadt Ulm und der DB Station& Service AG, Regionalbereich Süd-West, erstellt die Bahnhofsagentur Berlin eine Machbarkeitsstudie auf der Basis der städtischen Bausteinplanung. Die Stadt Ulm möchte für den Hauptbahnhof eine Neuordnung und verbesserte Anbindung an die Stadt erreichen, um diesen Bereich nachhaltig zu entwickeln. In dem Bereich des Hauptbahnhofs stehen umfangreiche bauliche Veränderungen an. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, der Neubau der Fahrzeuginstandhaltungsanlage der DB Regio, ein neuer Nahverkehrsbahnsteig und bauliche Investorenmaßnahmen für ein Einkaufszentrum werden Auswirkungen auf diesen Teil der Stadt Ulm haben. Für die Stadt Ulm und die betroffenen Geschäftsbereiche der DB gilt es in die anstehenden Veränderungen einzugreifen, um die Chance auf umfassende Erneuerungen und Verbesserungen zu nutzen.

### Daten

Stadt Ulm:	ca. 120.000 Einwohner
Bahnkunden Bahnhof täglich:	ca. 40.000
Reisende Fernverkehr (Ein- & Aussteiger /Tag):	ca. 7.400
Reisende Nahverkehr (Ein- & Aussteiger /Tag):	ca. 23.500
Besucher	ca. 9.000
Anzahl Bahnsteige:	6



Luftbild Hbf Ulm

### Bestandsbeschreibung

Die Gleisanlagen der DB AG trennen mit 20 Gleisen die Stadt, ausreichende Verbindungen vom Dichterviertel zur Altstadt sind zurzeit nicht vorhanden. Die bisher nutzbare Fußgängerbrücke (1) musste wegen des nicht mehr betriebssicheren Zustandes abgebrochen werden. Ein Neubau an gleicher Stelle ist kurzfristig geplant. Quer unter dem Bahnhof verläuft in einem Bogen die "Kleine Blau". Sie unterquert noch unterirdisch den Vorplatz, um nach einer kurzen Strecke offen am Beginn der Altstadt wieder unterirdisch in die "große Blau" zu fließen. (2) Dieser Flusslauf bereitet im Bahnhof unter den Gleisen, unter dem Vorplatz und für die Nutzung des städtischen Areals vor der Altstadt große Probleme. Neben der Unterhaltungslast verhindert der Flusslauf die Verlängerung der vorhandenen Bahnstufung und den Neubau der Sedelhof-Galerie. Nur durch eine Verlegung des Flusslaufes ist dieser Umstand zu lösen. Die bestehende Unterführung (3) zur Erreichung der Bahnsteige beginnt in der Halle des Empfangsgebäudes mit einer breiten Treppeanlage. Die niedrige Unterführung wird, erzwungen durch den Verlauf der "Kleinen Blau" ab Bahnsteig B schmaler, sie endet am Bahnsteig D. Die wünschenswerte Verlängerung als Stadtteilverbindung zur Schillerstraße ist nicht vorhanden. Durch den unterirdischen Flusslauf ist diese Entwicklungsmöglichkeit eingeschränkt.

Das bestehende Gebäude des Hauptbahnhofs Ulm bereitet eine Reihe von Schwierigkeiten. Neben der Tatsache, dass eine Stadt von der Bedeutung Ulms



Lageplan Hbf Ulm

mit ca. 40.000 Personen täglich im Bahnhof sich einen repräsentativeren Bahnhof vorstellt, hat die Entwicklung einen ungünstigen Verlauf genommen. So wurde Anfang der 90er Jahre im Süden des Hauptbahnhofs ein neues Hotel (4b) gebaut und die Vermarktung nur für diesen Bereich separat entwickelt. Rechtlich wurde dieser Komplex über ein Erbbaurecht auf DB Gelände abgesichert. Um diesen Zustand aufzulösen und Hotel und Vermarktung neu zu gestalten, besteht im Jahr 2012 eine vertragliche Option auf das bestehende Erbbaurecht einzuwirken.

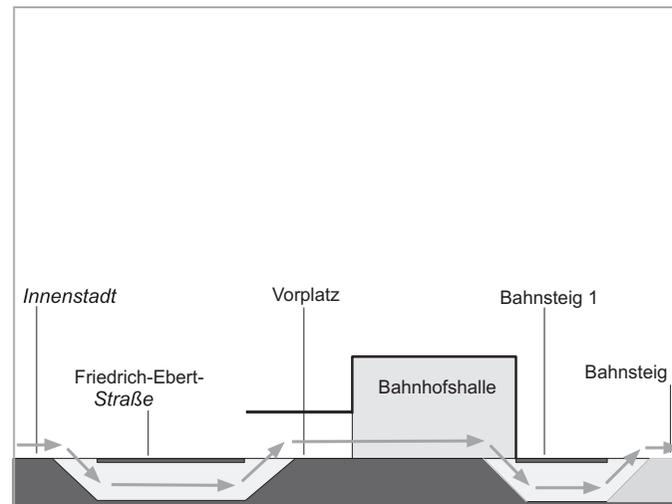
Das Empfangsgebäude besteht aus der Halle (4a), geb. 1964, und dem nördlich hier von gelegenen übrigen Bahnhofsgebäude, geb. 1973. Das Gebäude enthält neben Halle im nördlichen Erdgeschoß DB Einrichtungen wie Reisezentrum und Service-Point, sowie Vermarktungen. Im anschließenden Gebäudeteil sind Büros und Sozialräume für die DB Gesellschaften untergebracht. Weiterhin beherbergt der Komplex zwei Schutzräume und eine Befehlsstelle der Konzernsicherheit. Der vorhandene Tunnel ist im Bereich der Halle und des Vorplatzes unterbrochen. Die Besucher und Reisenden müssen den Vorplatz ebenerdig unter einem Schutzdach aus Glas überqueren, bevor sie die Nahverkehrszone vor dem Bahnhof über eine neue Unterführung in Richtung Altstadt/Münster wieder passieren können. Diese Unterführung ist mit Treppen und Rolltreppen erschlossen. Südlich des Hotels befindet sich eine Tiefgarage mit 123 Plätzen. Im östlichen Bereich sind 250 Parkplätze vorhanden. Das nordöstlich vorhandene Postareal wird von der Post AG nicht mehr genutzt und steht zurzeit leer.



Verengung des Tunnels durch die „Kleine Blau“



Kapazitätsproblem Empfangsgebäudehalle



Vierfacher Niveauechsel Innenstadt <-> Bahnsteig 2-4



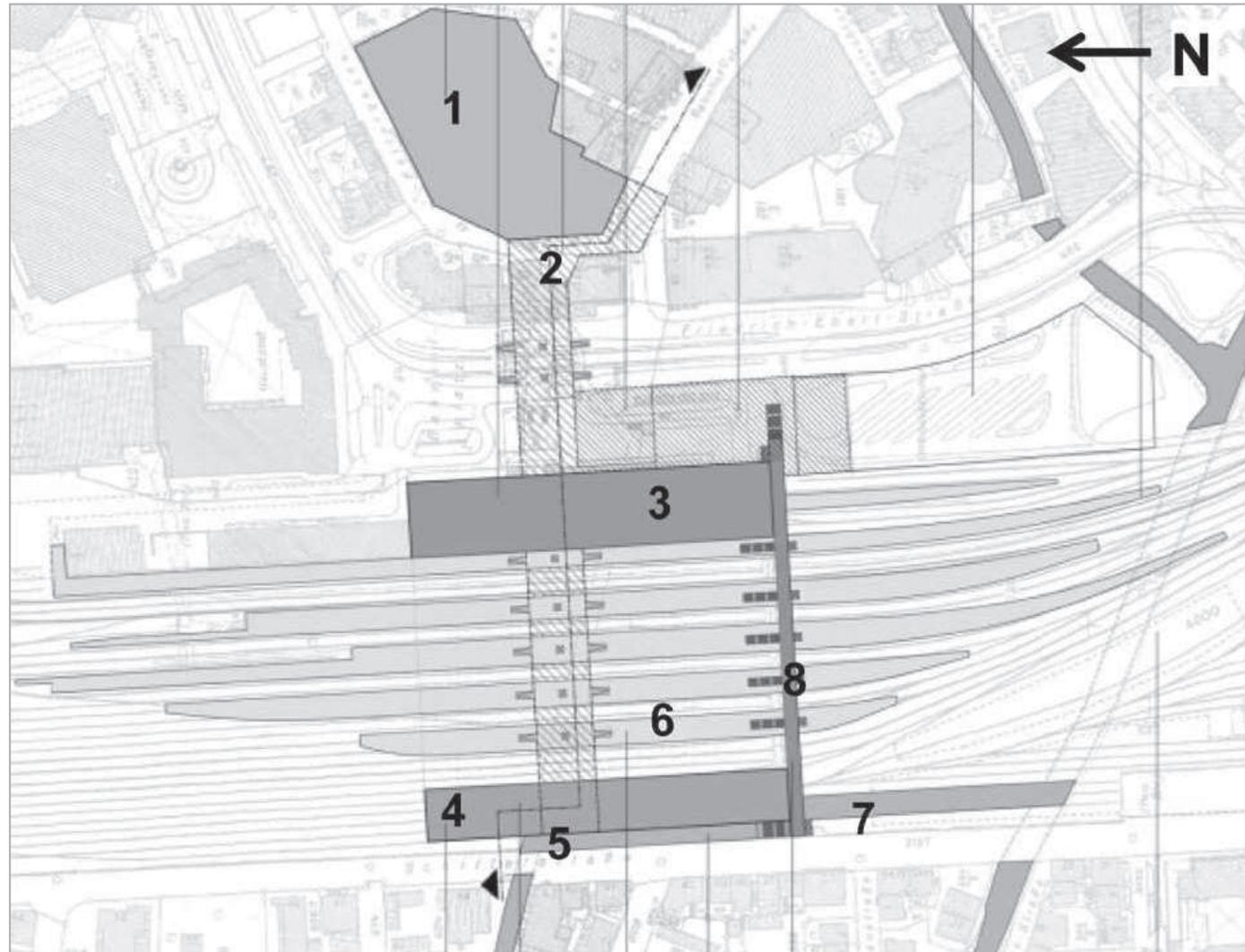
Postareal

### Grundlagen der städtischen Planung

Für die Neugestaltung des Untersuchungsbereiches plant die Stadt Ulm einen Architektenwettbewerb auszuschreiben. Die Untersuchung soll hierzu Basisdaten liefern.

- 1 Sedelhofgalerie (Einkaufen/Parken)
- 2 Zugang Bahnhofstraße - Sedelhofgalerie und City Bahnhof / ÖPNV
- 3 Neues Empfangsgebäude und neuer Bahnhofsvorplatz (inkl. Erweiterung Parkflächen und TG)
- 4 Langzeitparken Schillerstraße
- 5 Bahnhofszugang West , Kiss&Ride
- 6 Neuer Bahnsteig 5 (aus Planfeststellung)
- 7 Verlegung Kleine Blau
- 8 Neuer Steg – Stadt Ulm

(Quelle: Stadt Ulm, Hauptabteilung Stadtplanung)

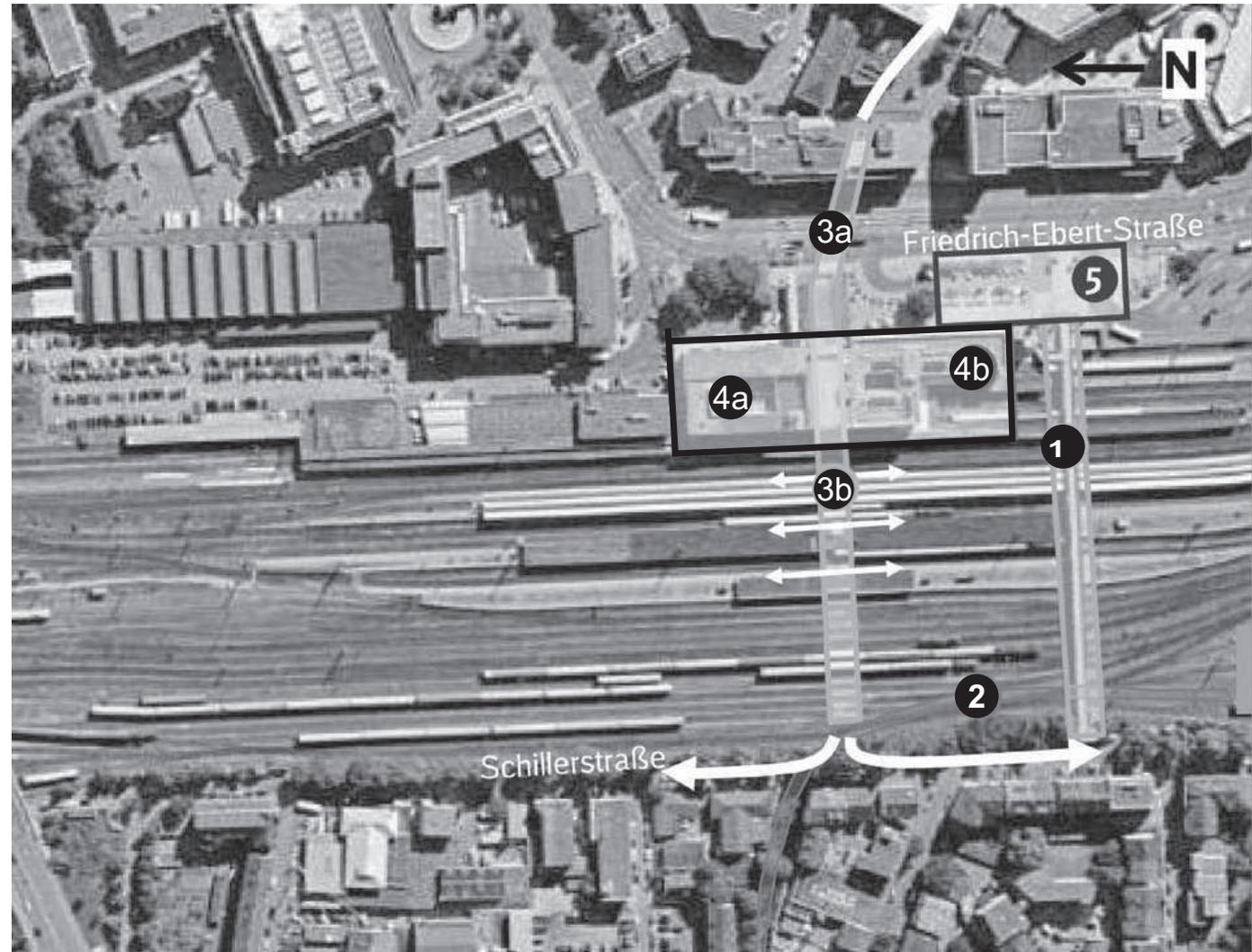


Städtische Planungen

### Maßnahmen

Im Detail untersucht werden folgende Maßnahmen, aufgezählt in der Reihenfolge der geplanten Realisierung:

- ① *Städtischer Fußgängersteg (Stadtteilverbindung)*
  - ② *Verlegung „Kleine Blau“*
  - ③ *Tunnel zwischen Bahnhofstraße, Hauptbahnhof und Schillerstraße*
    - a) *Ausgang Bahnhofstraße, Sedelhofgalerie (Stadt)*
    - b) *Bereich Verkehrsstation Ausgang Schillerstraße (Stadt)*
  - ④ *Bahnhofsgebäude inkl. Erbbaurechtsfläche/IC-Hotel*
    - a) *Empfangsgebäude*
    - b) *IC-Hotel (Erbbaurechtsfläche)*
  - ⑤ *Tiefgarage*
- ⇒ *Verkehrsverknüpfungen und -ströme des Tunnels*



Einordnung der Maßnahmen

### Voruntersuchungen

In die Studie fließen folgende Voruntersuchungen bzw. Vorstudien ein, bzw. Ergebnisse werden übernommen oder berücksichtigt.

#### 1. Ergebnisse der Verkehrsstudie Modus-Consult

Untersuchung zur verbesserten Anbindung des Bahnhofs und Verbindung der d.Z. getrennten Stadtteile

#### 2. Studie zur Verlegung der „Kleinen Blau“

Untersuchung zur Umleitung der „Kleinen Blau“ durch die „Große Blau“

#### 3. NBS Ulm-Wendlingen

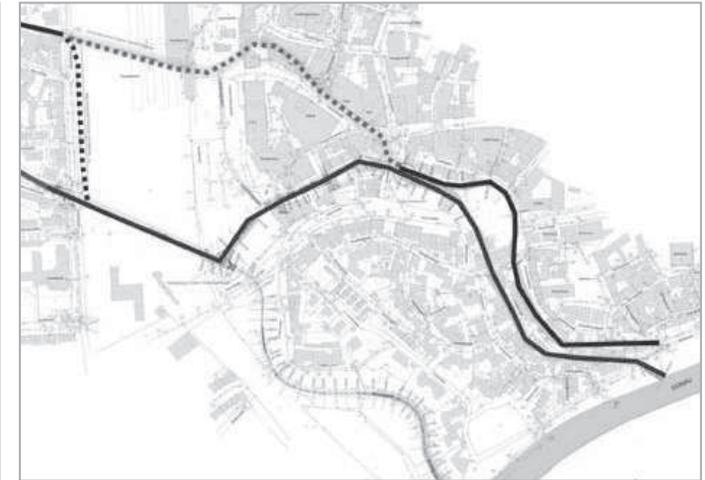
Planung der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen in Verbindung mit dem Projekt „Stuttgart 21“

#### 4. FIBA-Studie

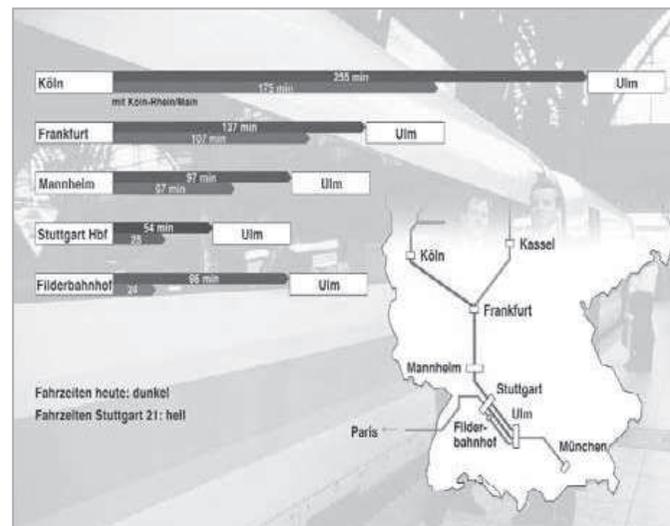
Machbarkeitsstudie zum Neubau einer Fahrzeug-instandhaltungs- und Behandlungsanlage in Ulm



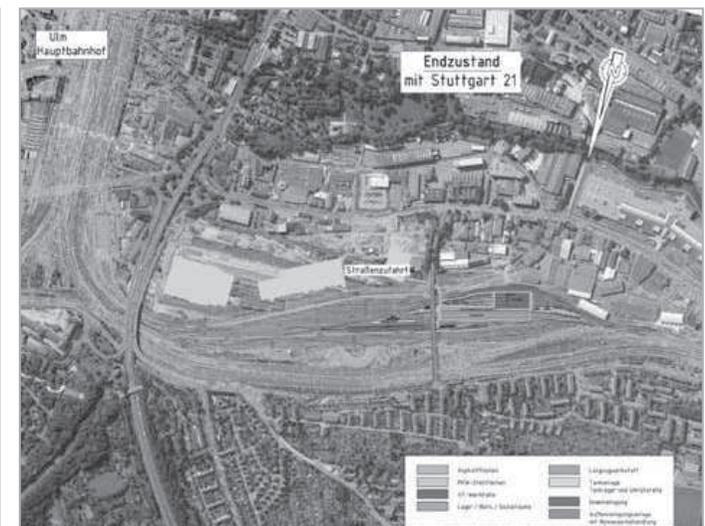
Verkehrsstudie Modus-Consult



Verlegung „Kleine Blau“



NBS Ulm-Wendlingen - Fahrzeiten

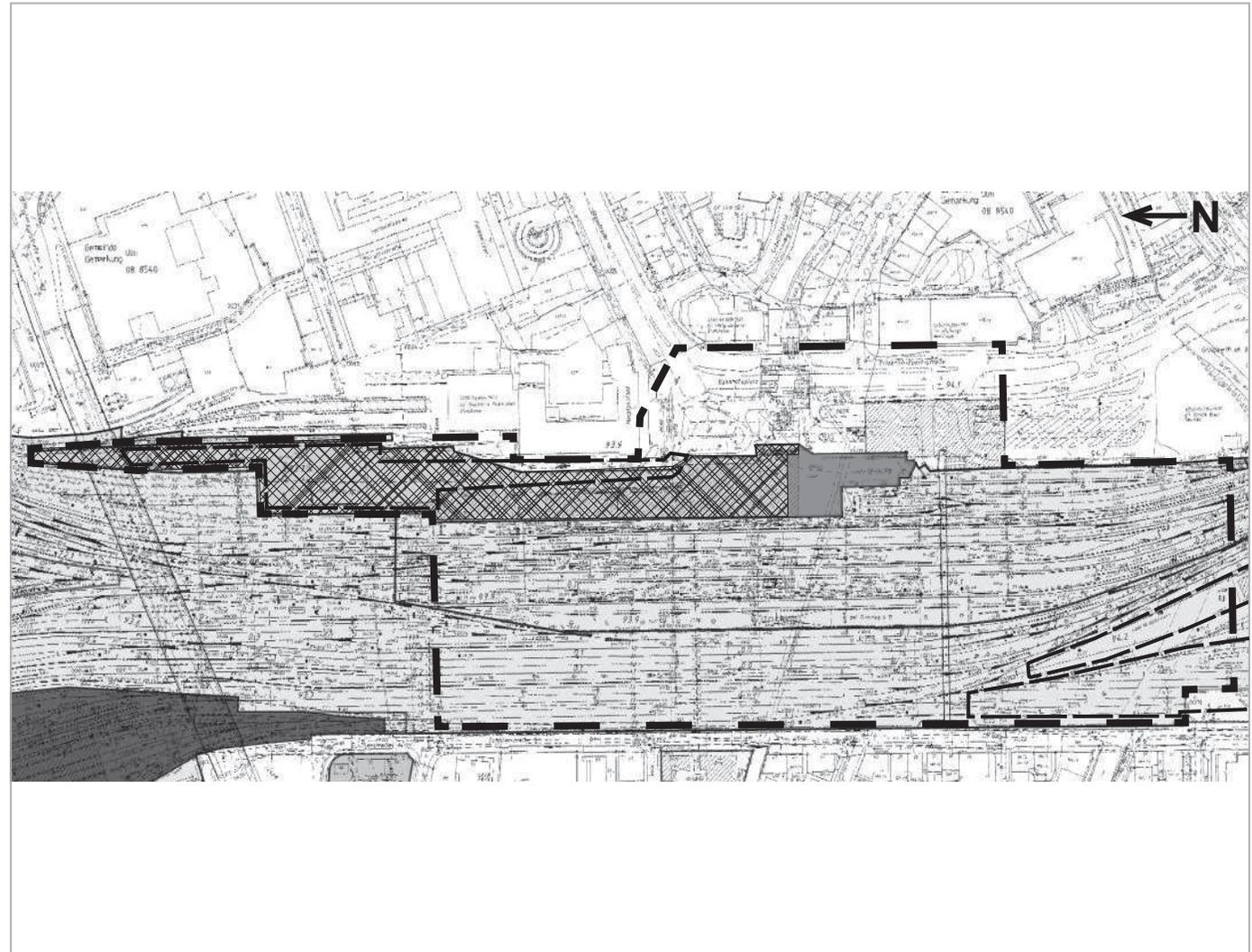


Machbarkeitsstudie FIBA

### Eigentümerstruktur

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind die betroffenen Eigentümer bzw. Flächennutzer/Mieter mit verschiedenen Farben gekennzeichnet. Zusätzlich zu beachten ist ein laufendes Planfeststellungsverfahren der DB Projektbau (orange umrandete Flächen). Hier werden voraussichtlich zur Abwicklung der NBS Ulm-Wendlingen benötigte Baustelleneinrichtungsfächen markiert, die bis zum Abschluss der Bau- maßnahmen für weitere Nutzungen blockiert wären.

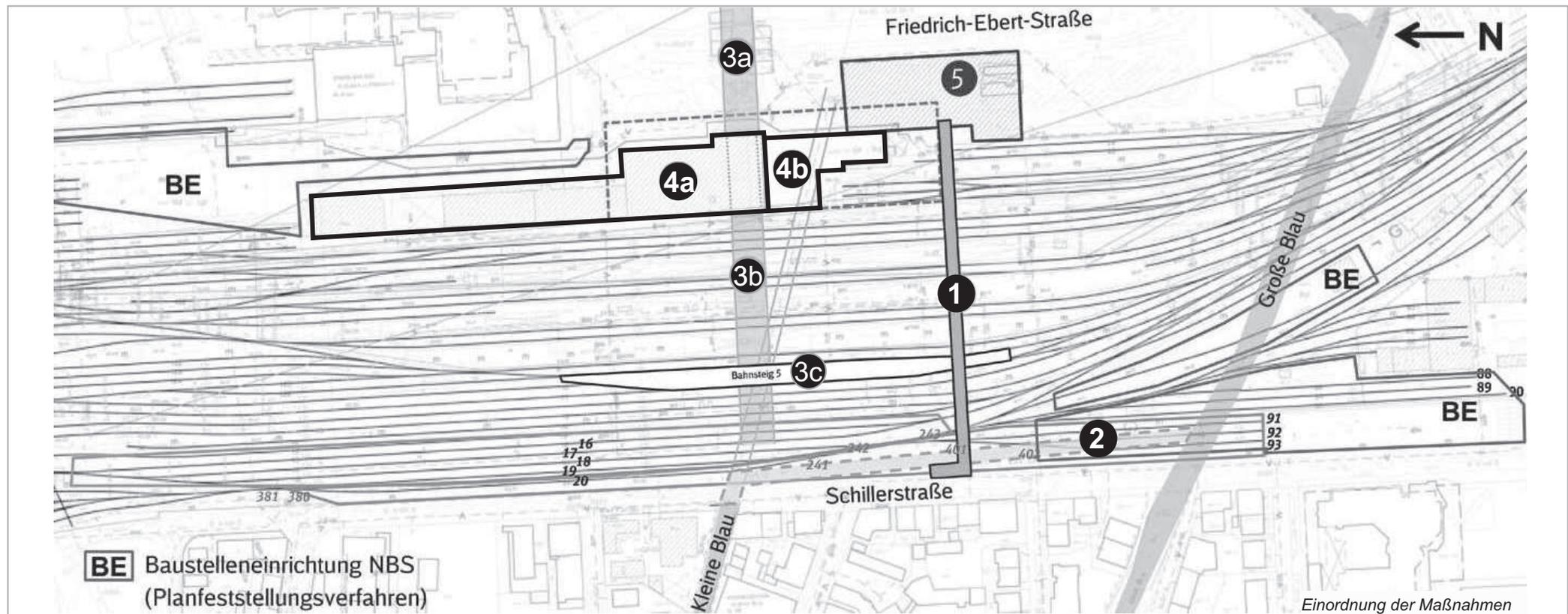
-  Abgrenzung des gesamten Projektgebiets
-  Baustelleneinrichtung NBS DB Projektbau
-  DB Station&Service AG
-  Erbbaurechtsfläche
-  DB Netz AG
-  DB Regio AG



Eigentümerstruktur, Quelle: FLIMAS

Auf dieser Seite sind die geplanten Maßnahmen und die dadurch betroffenen Flächen und Betriebsanlagen bzw. Gleise detaillierter dargestellt, um die erforderlichen Schritte und Maßnahmen genauer zu erläutern.

- 1** Städtischer Fußgängersteg (Stadtteilverbindung)
- 2** Verlegung „Kleine Blau“
- 3** Tunnel zwischen Bahnhofstraße, Hauptbahnhof und Schillerstraße
  - a) Ausgang Bahnhofstr. (Sedelhofgalerie) - Friedrich-Ebert-Str. - Vorplatz
  - b) Bereich Verkehrsstation - Ausgang Schillerstraße (Stadt)
  - c) Bahnsteig 5 (geplant)
- 4** Bahnhofsgebäude und Erbbaurechtsfläche
  - a) Empfangsgebäude
  - b) Erbbaurechtsfläche (IC-Hotel/ Markthalle)
- 5** Tiefgarage



### Maßnahme 1 - Fußgängersteg

Die neue Gründung soll auf der Fläche der bisherigen Gründung des bereits abgebrochenen alten Steges erfolgen. Es wird lediglich bautechnisch die Lage der zu verlegenden Kleinen Blau auf der östlichen Gründungsseite berücksichtigt.

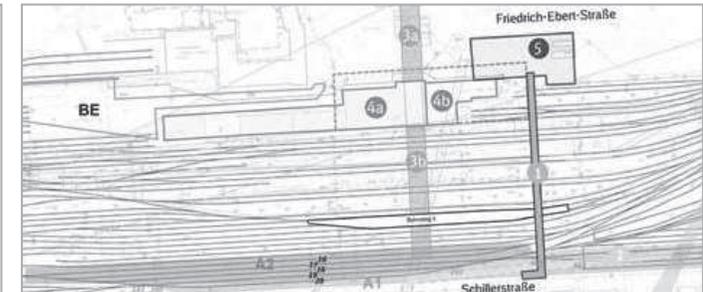
Die Realisierung ist für 2009/2010 geplant, weitere Vorbereitungen sind nicht erforderlich. Im Genehmigungsverfahren ist das Eisenbahn Bundesamt (EBA), Außenstelle Stuttgart zu beteiligen.

### Kostenzusammenstellung Maßnahme 1

*Kosten werden von der Stadt Ulm geliefert*

**SUMME**

?



### Maßnahme 2 - Verlegung „Kleine Blau“ 2009/2010

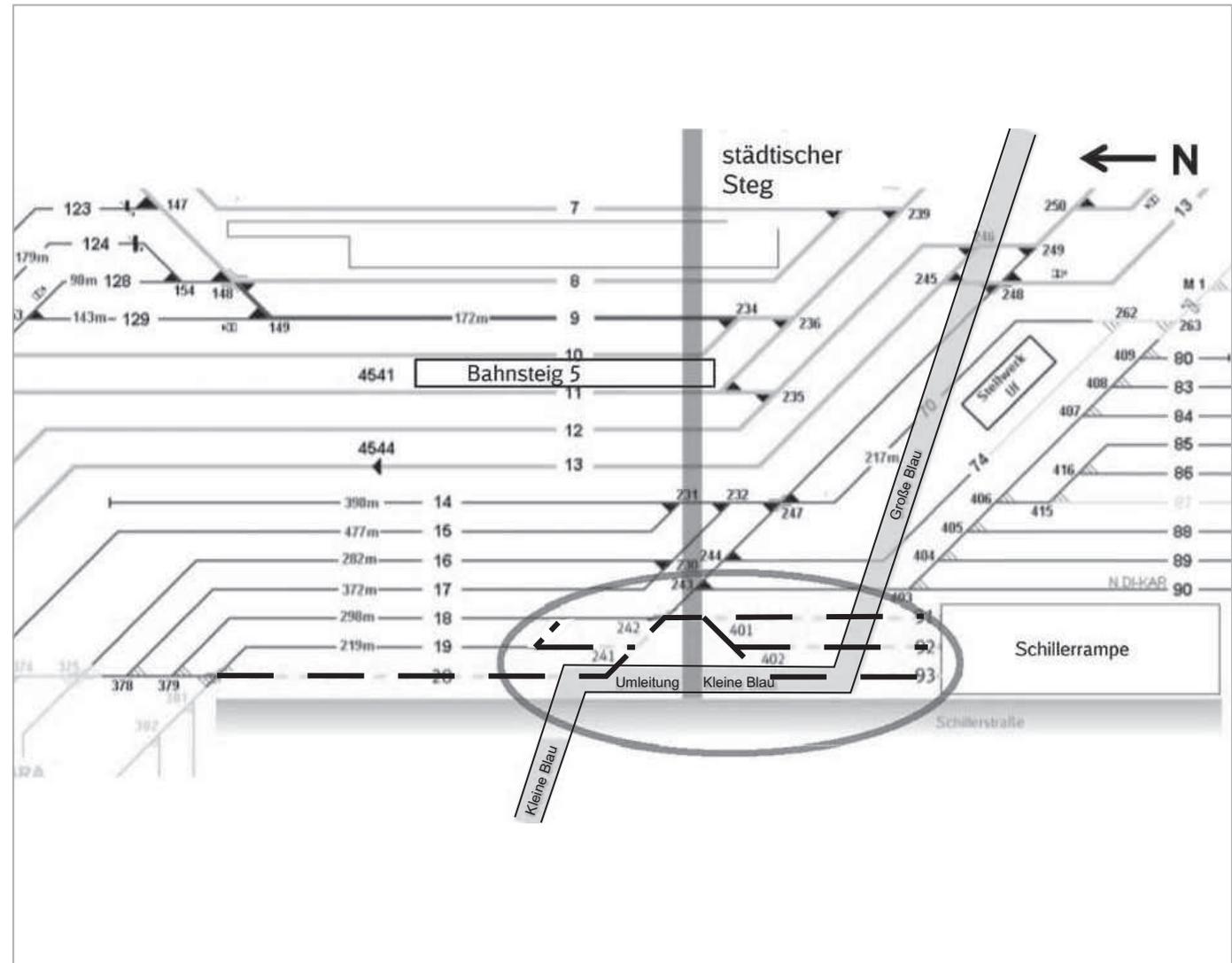
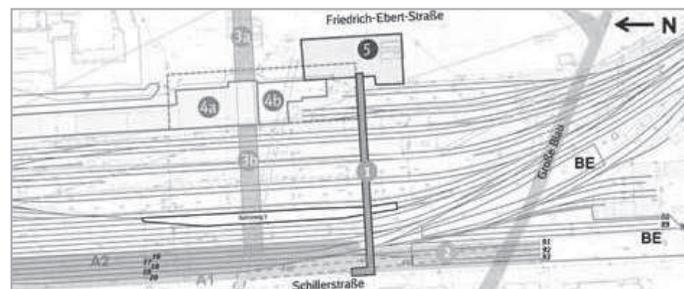
#### Schema Umbau/Rückbau Gleise

..... *Neubau*

--- *Rückbau*

==== *Bestand*

 *Flächenbedarf für Tunnelausgang und städtebauliche Erweiterung/Parken*



### Maßnahme 2 - Verlegung „Kleine Blau“

Optimal wäre die Verlegung nach der Unterfahrung der Schillerstraße in einem offenen Flusslauf östlich der Schillerstraße bis zur großen Blau, wobei die Ufer ggfs. sogar abgeböschert werden könnten.

Alternativ wäre eine teilweise oder völlige Verlegung unter der Schillerstraße ebenfalls möglich.

Für die o.g. optimale Variante wären Flächen der DB Netz AG mit teilweiser Belegung durch Baustelleneinrichtungsflächen der DB Projektbau erforderlich. Weiterhin müsste die Gleisbelegung der Stumpfgleise 91-93 durch die DB Regio und die RAB aufgegeben werden. Die Weichen 380, 242, 243, 401 und 402 sowie das Gleis 20 müssten zurückgebaut werden (Folie 11) Die vorläufigen Kosten sind auf dieser Folie dargestellt.

Die endgültige Entscheidung, ob diese Flächen zur Verfügung stehen wird erst nach Abschluss der laufenden Entbehrlichkeitsprüfung und Abschluss des laufenden Planfeststellungsverfahrens möglich. Diese Entscheidung ist für Anfang 2009 zu erwarten.

#### **Kostenzusammenstellung Maßnahme 2**

<i>Entbehrlichkeitsprüfung</i>	10.000 €
<i>Betrieberschwerniskosten DB Regio AG</i>	
<i>-erhöhter Rangieraufwand (p.a.)</i>	80.000 €
<i>-erhöhter Verschleiß (p.a.)</i>	20.000 €
<i>-einmalige Investitionskosten</i>	40.000 €
<i>Rückbau und Umbau Gleise 91-93,20</i>	1.215.000 €
<i>Grundstück</i>	?
<i>Baukosten Verlegung „Kleine Blau“</i>	2.900.000 €
<i>Anpassung Schillerstraße</i>	?
<i>Kampfmittelbeseitigung</i>	10.000 €
<i>Unvorhergesehenes +10%</i>	?
<b>SUMME</b>	<b>?</b>

### Maßnahme 3 - Tunnelerweiterung vom Empfangsgebäude zur Bahnhofstraße und im Bereich der Verkehrsstation bis zur Schillerstraße

Insgesamt soll der Tunnel von der Bahnhofstraße und der Friedrich-Ebert-Straße unter dem Vorplatz, dem Empfangsgebäude, den Gleisanlagen bis zur Schillerstraße geführt werden.

### Maßnahme 3a - Tunnel von der Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz bis zum Empfangsgebäude

Von städtischer Seite ist eine Erweiterung des bestehenden Tunnels vom Empfangsgebäude aus unter dem Bahnhofsvorplatz bis zur Friedrich-Ebert-Straße und Bahnhofstraße geplant. Dabei soll die Nahverkehrsstation im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße mit eingebunden werden. Des weiteren ist angedacht einen Zugang zur geplanten Sedelhofgalerie, dem neuen Einzelhandelsstandort im Bahnhofsumfeld, zu integrieren.

### Maßnahme 3b - Tunnel von der Schillerstraße bis zum Empfangsgebäude im Bereich der Verkehrsstation

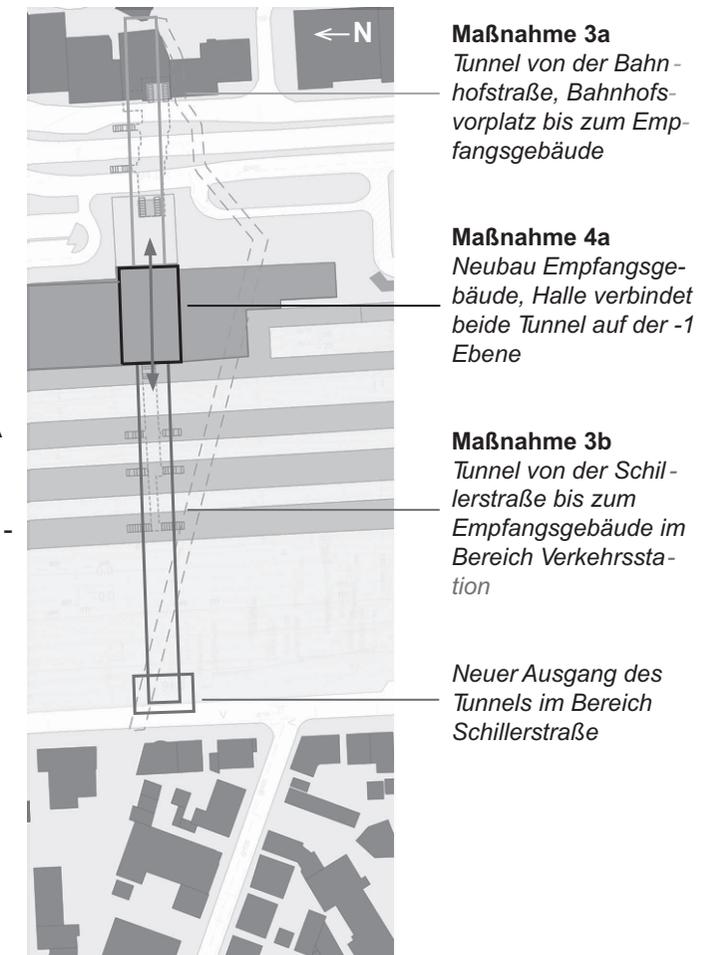
Unter den Gleisanlagen sind alle Bahnsteige mit Treppenanlagen, behindertengerechten Aufzügen und ggfs. Rolltreppen auszustatten. Es wurden zwei Kostenschätzungen für Tunnelbreiten von 10m - 12m

(Variante 1) und 30m - 35m (Variante 2, dann mit beidseitiger Vermarktung) erstellt, siehe nachfolgende Seite.

Zur optimalen Gestaltung des Tunnelkopfes auf der Westseite, Ausgang Schillerstraße und zur Vermeidung einer komplizierten Flächenkollision mit der zu verlegenden Kleinen Bau ist der Rückbau der Gleise 16 bis 19 erforderlich. Weiterhin würde diese Fläche für die geplanten Parkflächen ( als Parkplatz oder Parkhaus ) benötigt. Die Fläche ist im Besitz der DB Netz AG, als Nutzer sind die DB Regio und die RAB vorhanden. Betroffen sind des Weiteren die Weichen 377, 378, 379, 234 und 224. Vom Gleis 15 müsste eine neue Anbindung an die Weiche 243 geschaffen werden. Eine Aufgabe der Nutzung ist erst mit Fertigstellung der FIBA, vsl. 2013/2014, und den damit erfolgten Vorleistungen der Stadt Ulm für Zufahrt FIBA möglich. Weiterhin muss die dann abgehängte Gleisgruppe Nord wieder angeschlossen werden. Die vorläufigen Kosten sind auf der nächsten Seite mit dargestellt.

Die endgültige Entscheidung, ob diese Flächen zur Verfügung stehen wird erst nach Abschluss der laufenden Entbehrlichkeitsprüfung und Abschluss des laufenden Planfeststellungsverfahrens möglich. Diese Entscheidung ist für Anfang 2009 zu erwarten.

### Einordnung der Maßnahmen Neubau Bahnhofstunnel (3a+3b) und Neubau Empfangsgebäude/ Halle (4a)



**Maßnahme 3b - Tunnel von der Schillerstraße bis zum Empfangsgebäude im Bereich der Verkehrsstation**  
 2013/2014

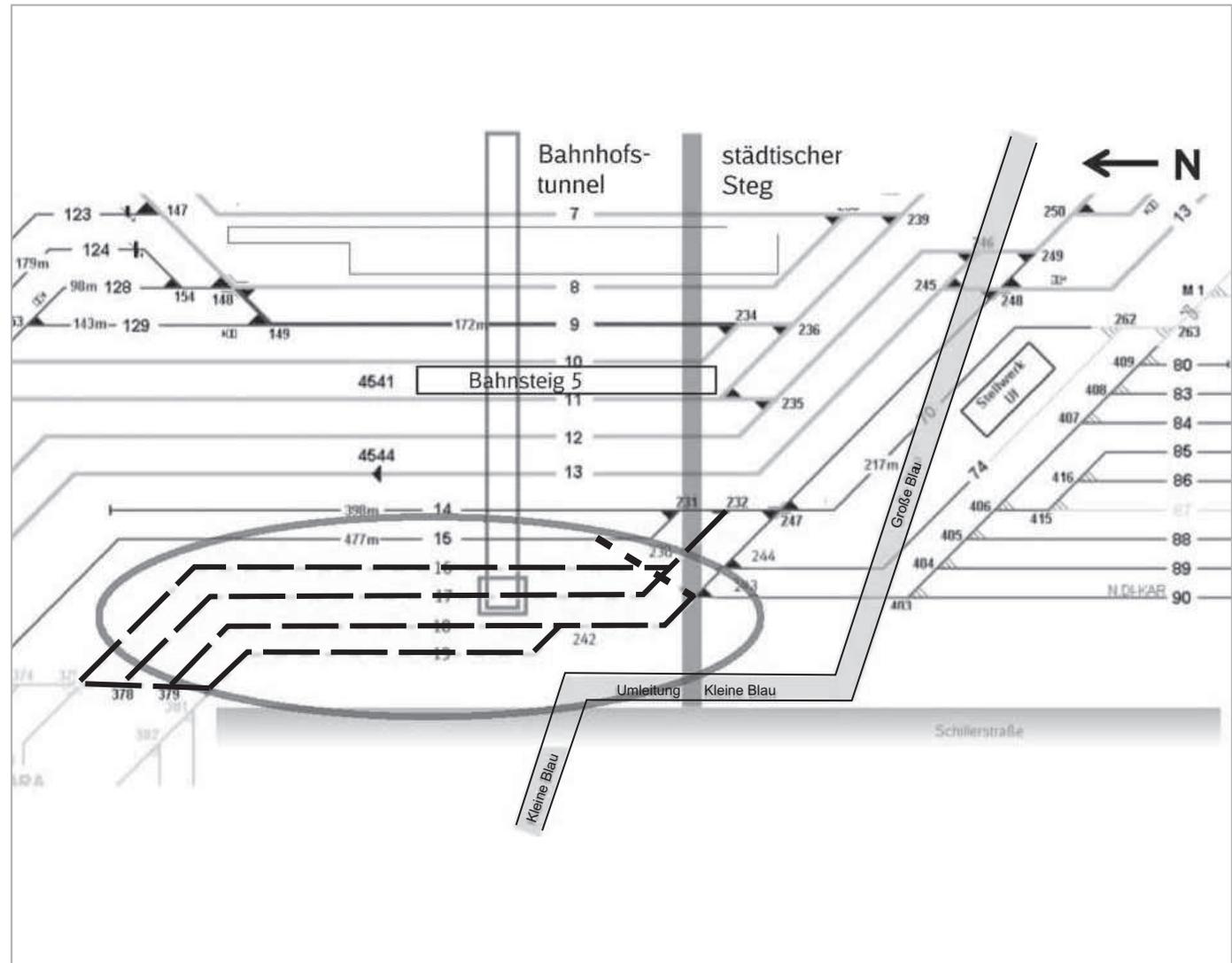
**Schema Umbau/Rückbau Gleise**  
 (Maximalvariante)

----- *Neubau*

--- *Rückbau*

==== *Bestand*

 *Flächenbedarf für Tunnelausgang und städtebauliche Erweiterung/Parken*



### Kostenzusammenstellung

**Maßnahme 3a**-Tunnel von der Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz bis zum Empfangsgebäude (Stadt)

Baukosten Bereich Bahnhofstraße	5.000.000 €
Freiflächen Bahnhofplatz	5.000.000 €
ÖPNV-Haltestelle	2.000.000 €
Fahrradparken Ost	500.000 €

Unvorhergesehenes ~1.250.000 €

**SUMME** 13.750.000 €

### Kostenzusammenstellung

**Maßnahme 3b**-Tunnel von der Schillerstraße bis zum Empfangsgebäude im Bereich Verkehrsstation  
**Variante 1 (Breite 10m-12m)**

Planung/ Genehmigung	2.400.000 €
Rückbau alter Tunnel + Provisorium	2.000.000 €
Baukosten Tunnel inkl. Betriebserschwerwis	7.700.000 €
Treppen zu den Bahnsteigen	1.200.000 €
Aufzüge zu den Bahnsteigen	1.000.000 €
Treppen Kopfbereich Schillerstraße	300.000 €
Aufzug Kopfbereich Schillerstraße	300.000 €
Bau Kopfbereich Schillerstraße	20.000 €
Dach Kopfbereich Schillerstraße	20.000 €
Rückbau und Umsetzung Gleise 16-19	1.000.000 €
Grundstückskosten Fläche Gleis 16-19	? €

Unvorhergesehenes ~1.100.000 €

**SUMME** ~17.000.000 €

### Kostenzusammenstellung

**Maßnahme 3b**-Tunnel von der Schillerstraße bis zum Empfangsgebäude im Bereich Verkehrsstation  
**Variante 2 (Breite 30m-35m)**

Planung/ Genehmigung/ Bauleitung	6.000.000 €
Baukosten Tunnel	19.720.000 €
Treppen zu den Bahnsteigen	1.400.000 €
Rolltreppen doppelt	3.000.000 €
Anpassung Bahnsteige	100.000 €
Ausgang Kopfbereich Schillerstraße	350.000 €
Dach Kopfbereich Schillerstraße	250.000 €
Rückbau und Umsetzung Gleise 16-19	1.000.000 €
Betriebserschwerwisskosten	1.500.000 €
Grundstückskosten Fläche Gleis 16-19	? €

Unvorhergesehenes 2.700.000 €

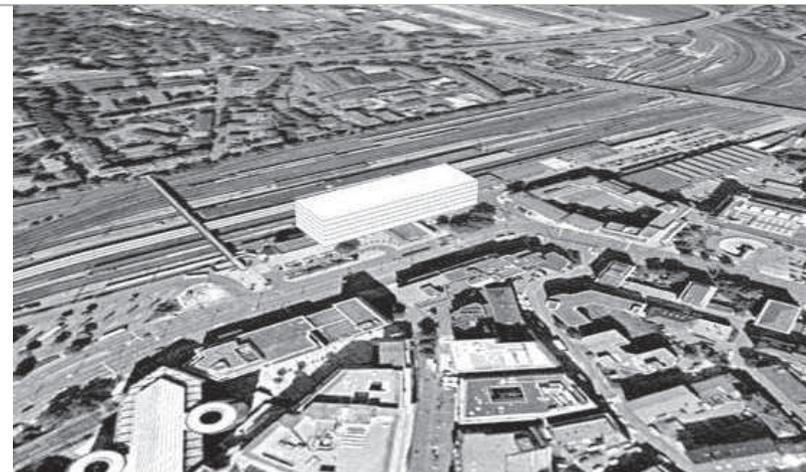
**SUMME** ~36.000.000 €

Bestand	Neubau (Mindestbedarf)	Mindestbedarf Provisorium
<i>DB Station&amp;Service AG</i> 4.683 m <sup>2</sup> + 20% Verkehrsfäche ~ <b>5.600 m<sup>2</sup></b>	<i>DB Station&amp;Service AG</i> + Mieter DB ~ <b>13.000 m<sup>2</sup></b>	<i>DB Station&amp;Service AG</i> 370 m <sup>2</sup> + 10% Verkehrsfäche ~ <b>410 m<sup>2</sup></b>
<i>Mieter DB</i> 2.547 m <sup>2</sup> + 20% Verkehrsfäche ~ <b>3.200 m<sup>2</sup></b>	<i>IC-Hotel</i> ~ <b>6.500 m<sup>2</sup></b>	<i>DB intern</i> ~ <b>700 m<sup>2</sup></b>
<i>Mieter Erbbaurechtsfläche</i> ~ <b>8.800 m<sup>2</sup></b>	<b>Gesamt</b> <u><b>19.500 m<sup>2</sup></b></u>	<i>Mieter</i> 470 m <sup>2</sup> + 10% Verkehrsfäche ~ <b>520 m<sup>2</sup></b>
<b>Gesamt</b> <u><b>17.600 m<sup>2</sup></b></u>		<b>Gesamt (ohne externe Anmietung)</b> <u><b>1.630 m<sup>2</sup></b></u>
		<b>Bedarf externe Anmietung für Provisorium</b>
		<i>DB Station&amp;Service AG</i> <b>500 m<sup>2</sup></b>
		<i>DB intern</i> <b>700 m<sup>2</sup></b>
		<i>Mieter</i> <b>705 m<sup>2</sup></b>
		<b>Gesamt</b> <u><b>1.905 m<sup>2</sup></b></u>
		<b>Bedarf Provisorium gesamt</b>
		<u><b>Summe</b></u> <u><b>3.535 m<sup>2</sup></b></u>

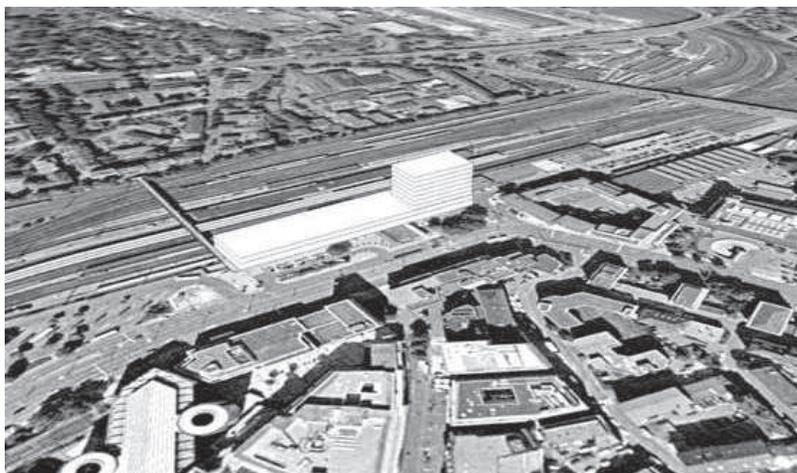
**Volumenstudien für Variante 1:  
Kompletter Neubau Empfangsgebäude und IC-Hotel**  
Basis 19.500m<sup>2</sup> BGF (Mindebedarf)



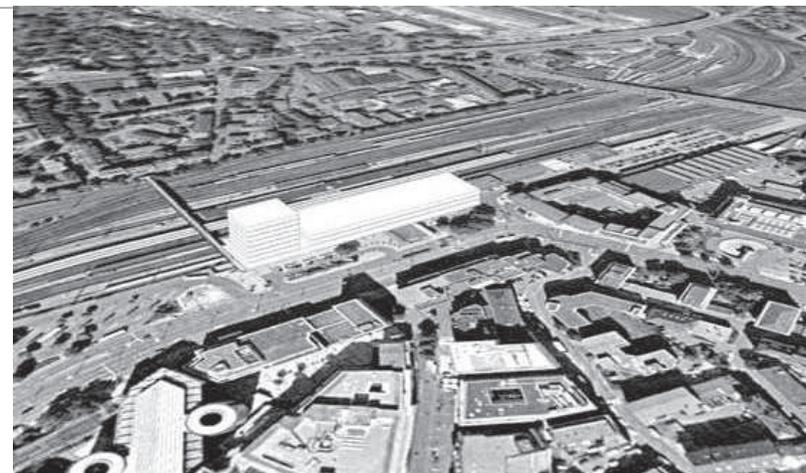
**Studie 1**  
„komplette  
Überbauung“  
  
- Geschosse  
160m x 35,5m  
5.680m<sup>2</sup> pro Etage



**Studie 2**  
„2/3 Überbauung“  
  
5 Etagen  
110m x 35,5m  
3.900m<sup>2</sup> pro Etage



**Studie 3**  
„Turm“  
  
2 Etagen  
115m x 35,5m  
4.100m<sup>2</sup> pro Etage  
  
Turm:  
  
9 Etagen  
45m x 25m  
1.125m<sup>2</sup> pro Etage



**Studie 4**  
„Hotel betont“  
  
3 Etagen  
120m x 35m  
4.185m<sup>2</sup> GF  
  
Hotel:  
  
8 Etagen  
26m x 31m  
800m<sup>2</sup> pro Etage

### Maßnahme 4 - Empfangsgebäude und IC - Hotel

Für die Erneuerungen in diesem Bereich gibt es im Prinzip zwei Varianten, die nachfolgend beschrieben werden.

#### Variante 1: Kompletter Neubau des Empfangsgebäudes (4a) und des IC-Hotels (4b)

Diese Variante setzt den Abbruch aller bestehenden Gebäude mit dem Zwang für die unverzichtbaren Einrichtungen des Bahnhofs und die wichtigsten Vermarktungen ausreichende Provisorien vorzuhalten. Neben diesen Aufgaben gilt es die örtliche Besonderheit der Ablösung des Erbbaurechtes mit 11,2 Mio. € wirtschaftlich zu berücksichtigen. Da nicht alle Vermarktungen auch über Provisorien weiter betrieben werden können, ist die Auswirkung auf die Arbeitsplätze zu beachten.

Als Vorteil ist die Bereinigung vorhandener Bauprobleme und die völlige Gestaltungsfreiheit für die neuen Anlagen zu sehen. Weiterhin kann der Neubau die aktuellen Umwelt- und Energiesparauflagen erfüllen. Der Neubau müsste als Basisflächen für folgenden Mindestbedarf entwickelt werden. Erweiterungen nach Bedarf sind problemlos möglich: Hotel, DB AG, Vermarktung, Schutzraum.

**Die Summe der beiden Maßnahmen im Fall dieser Variante beträgt ca. 70 Mio. €.**

### Kostenzusammenstellung Variante 1: Kompletter Neubau des Empfangsgebäudes (4a) und des IC-Hotels (4b)

#### Maßnahme 4a -Neubau Empfangsgebäude

Planungskosten Provisorium	100.000 €
Neubau Provisorium (1.630m <sup>2</sup> BGF)	1.600.000 €
Miete Provisorium (1.900m <sup>2</sup> p.a.)	380.000 €
Planungskosten Abbruch EG	300.000 €
Abbruch EG	2.800.000 €
Planungskosten EG	2.800.000 €
Neubau EG (13.000m <sup>2</sup> BGF)	26.000.000 €
Ersatzschutzraum	850.000 €
Umzüge 2x	100.000 €

Unvorhergesehenes +10%	~3.500.000 €
<b>SUMME</b>	<b>=&gt; <u>38.500.000 €</u></b>

#### Maßnahme 4b -Neubau IC-Hotel

Kaufpreis+ Ablöse Erbbaurecht IC-Hotel im Jahr 2012	11.200.000 €
Einnahmeausfall ICH GmbH während Umbau	500.000 €
Planungskosten Abbruch Hotel	120.000 €
Abbruch Hotel	1.170.000 €
Planungskosten Hotel	2.100.000 €
Neubau Hotel (6.500m <sup>2</sup> BGF)	13.000.000 €
Umzüge 1x	50.000 €

Unvorhergesehenes +10%	~2.800.000 €
<b>SUMME</b>	<b>=&gt; <u>31.000.000 €</u></b>

### Variante 2: Neubau des Empfangsgebäudes (4a) unter Belassung der Erbbauanlagen (IC-Hotel, Vermarktung)

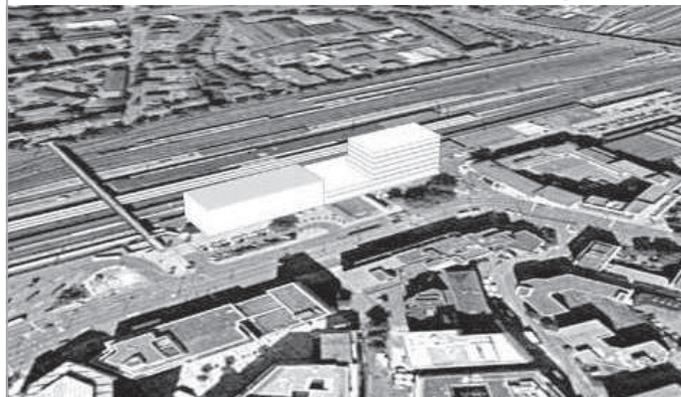
Bei dieser Lösung könnten das Hotel und die Markthalle bestehen, und während der Bauarbeiten (eingeschränkt) weiterbetrieben werden. Die Ablösung der Erbbausumme würde entfallen. Für den Neubau des Empfangsgebäudes gilt das oben Gesagte. Es müssten als Basisflächen folgender Mindestbedarf gedeckt werden: DBAG, Vermarktung, Schutzraum.

#### Volumenstudien für Variante 2: nur Neubau Empfangsgebäude -Basis 13.000 m<sup>2</sup> BGF

**Studie 1**, „komplette Überbauung“  
 5 Geschosse, 73m x 35,5m - 2.600m<sup>2</sup> pro Etage



**Studie 2**, „Turm“  
 Mitte: 2 Geschosse, 30m x 35,5m - 1.600m<sup>2</sup> pro Etage  
 Turm: 7 Geschosse, 43m x 24m - 1.400m<sup>2</sup> pro Etage



#### Kostenzusammenstellung Variante 2: Nur Neubau des Empfangsgebäudes unter Belassung der Erbbauanlagen

##### Maßnahme 4a -Neubau Empfangsgebäude

Planungskosten Provisorium	100.000 €
Neubau Provisorium (1.630m <sup>2</sup> BGF)	1.600.000 €
Miete Provisorium (1.900m <sup>2</sup> p.a.)	380.000 €
Planungskosten Abbruch EG	300.000 €
Abbruch EG	2.800.000 €
Planungskosten EG	2.800.000 €
Neubau EG (13.000m <sup>2</sup> BGF)	26.000.000 €
Ersatzschutzraum	850.000 €
Umzüge 2x	100.000 €
Anpassung Bestand Erbbaurechtsfläche	800.000 €
Unvorhergesehenes +10%	~3.700.000 €
<b>SUMME</b>	<b>=&gt; 39.500.000 €</b>

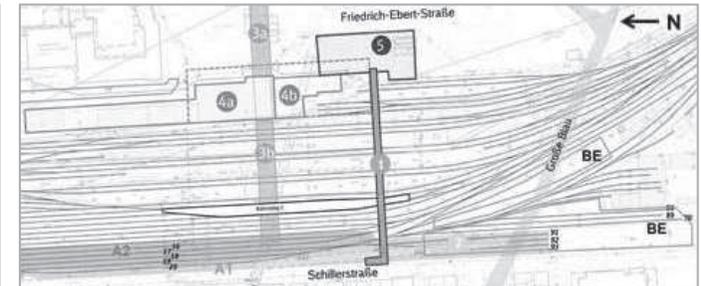
### Maßnahme 5 - Tiefgarage

#### Kostenzusammenstellung Maßnahme 5

Sanierung/Erweiterung Tiefgarage 10.000.000 €

Unvorhergesehenes +10% 1.000.000 €

**SUMME 11.000.000 €**





<b>Maßnahmen</b>	<b>Variante 1</b> <i>Neubau Empfangsgebäude und IC-Hotel</i>	<b>Variante 2</b> <i>nur Neubau Empfangsgebäude</i>
1 <i>Neubau städtischer Steg als Stadtteilverbindung</i>	? €	? €
2 <i>Verlegung „Kleine Blau“ in den Bereich „Schillerstraße“ inklusive Zwischenlösung</i>	? €	? €
3 a) <i>Erweiterung des Tunnels im Bereich Bahnhofstraße (Sedelhofgalerie) - Friedrich-Ebert-Straße - Vorplatz</i>	13.750.000 €	13.750.000 €
3 b) <i>Erweiterung und Neubau des Bahnhofstunnels im Bereich Verkehrsstation - Ausgang Schillerstraße (Stadt)</i>	17.000.000 €	17.000.000 €
4 a) <i>Neubau/Umbau Empfangsgebäude inklusive Provisorium</i>	38.500.000 €	39.500.000 €
4 b) <i>Neubau IC-Hotel</i>	31.000.000 €	-
5 <i>Erweiterung und Umbau Tiefgarage</i>	11.000.000 €	11.000.000 €
<b><u>Summe gesamt</u></b>	<b><u>? €</u></b>	<b><u>? €</u></b>

## **Schlußbemerkung zum Endbericht**

In der vorliegenden Studie wurden die von der Stadt Ulm und der DB Station&Service vorgegebenen Zielprojekte untersucht.

Dafür wurden die für die Projekte anstehenden rechtlichen und technischen Bedingungen geprüft, die Abhängigkeiten zu anderen laufenden Projekten und die grobe Kostenschiene dargestellt. Die Entbehrlichkeit der Anlagen wurde nach der grundsätzlichen Entbehrlichkeit und den Abhängigkeiten zu anderen Projekten und gegebenenfalls Ersatzmaßnahmen geprüft.

Weiterhin wurden die Basisdaten für die geplante Ausschreibung eines Architekten- und Gestaltungswettbewerbs zusammengetragen und in einem Forderungskatalog zusammengestellt.

Während der Untersuchungen haben sich eine Reihe von Problemen und Hindernissen aufgetan, es wurde versucht hier Lösungsansätze aufzuzeigen.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die angedachten Projekte realisierbar sind.

Für die weiteren Aufgaben steht die Bahnhofsagentur Berlin gerne weiter zur Verfügung.

Aufgestellt im September 2008



## **Bahnhofsagentur – Stadt und Bahn verbinden**

Eine Kooperation der DB Station&Service und DB Services Immobilien

Bahnhofsentwicklung, Konzeption und Planung  
Köthener Str. 2  
1096 Berlin

☎ +9 (00) 297 68119  
☎ +9 (069) 265 57719  
[info@bahnhofsagentur.de](mailto:info@bahnhofsagentur.de)