



Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	26.10.2021		
Geschäftszeichen	VG/VO-Fi *211		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 14.12.2021	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 433/21

Betreff: Neubau Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)
- Beschluss -

Anlagen: Plangebiet (Anlage 1)
ZOB-Lageplan Varianten (Anlage 2.1, 2.2 und 2.3)
Kapazitätsermittlung U. Grosse (Anlage 3, **nur digital**)
Mikroskopische Verkehrsflusssimulation für die
Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße
inkl. ZOB, Büro Brenner Bernard (Anlage 4, **nur digital**)
Lageplan provisorischer ZOB Ost, Stand Dezember 2021 (Anlage 5)

Antrag:

1. Die verkehrlichen Untersuchungen zur Beurteilung der künftigen Bedarfe im Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) wird vorläufig zurückgestellt. Die Frage nach der sinnvollen Größe des künftigen ZOB wird im Zusammenhang mit den anstehenden Entwicklungen insbesondere im regionalen ÖPNV in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts beurteilt und entschieden.
3. Einer interimswweisen Nutzung der Fläche zwischen dem Bahnhofsteg und der derzeitigen ZOB-Fläche zur Unterbringung von Fahrradabstellanlagen sowie ergänzenden Flächen für eine Mobilitätsstation und WC-Anlagen für die Busunternehmen wird zugestimmt.

Tim von Winning

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

Sachdarstellung:

1. Beschlusslage

1.1. Beschlüsse

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.04.2016, Zentraler Omnibusbahnhof: Projekt- und Baubeschluss für das Provisorium und Ersatzstandorte (GD 133/16)
- Gemeinderat am 19.07.2017, Nahverkehrsplan - Beschluss (GD 263/17)
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 20.03.2018, ÖPNV-Liniennetzreform mit Inbetriebnahme Linie 2 zum Fahrplanwechsel 2018/19 - Beschluss zur Umsetzung (GD 051/18)
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 19.03.2019, Masterplan Citybahnhof Ulm - Neugestaltung des Bahnhofplatzes - Zustimmung der Entwurfsplanung und Baubeschluss (GD 079/19)
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.10.2020, Sachstandsbericht Citybahnhof (GD 092/20)

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats liegen nicht vor.

2. Projektbeschreibung

2.1. Ausgangssituation

Mit der Initiierung des Masterplans Citybahnhof im Jahr 2007 hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, den Ulmer Hauptbahnhof, dessen unmittelbares Umfeld sowie die umliegenden Stadtquartiere auf den Prüfstand zu stellen, Defizite zu identifizieren und räumlich-funktionale Potentiale zu erkunden. Auf Basis eines großen städtebaulichen Ideenwettbewerbs haben Gemeinderat und Verwaltung städtebauliche Ziele entwickelt und diese in einem übergeordneten Rahmenplan zusammengeführt. Seither ist eine Vielzahl von Einzelprojekten angestoßen worden, die in Ihrer Gesamtheit diesen zentralen Ort stadträumlich grundlegend verbessern und funktional zukunftsfähig machen sollen.

Während einzelne Bausteine aus dem Masterplan, wie etwa der Bau des Parkhauses am Bahnhof, die Aufwertung des Bahnhofstegs, der Neubau der Bahnhofspassage und deren Anbindung an die Sedelhöfe, der Neubau der zentralen ÖPNV-Haltestelle und die Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße sowie des Bahnhofplatzes bereits fertiggestellt bzw. weit fortgeschritten sind, befinden sich weitere, zeitlich nachgeordnete Projekte in verschiedenen Phasen der Planung. Allen voran sind hier die Planung von Fahrradabstellanlagen, das Parkhaus der DB BahnPark in der Schillerstraße sowie der ZOB zu nennen.

Die intensive Diskussion um den Bahnhofplatz in Gemeinderat, Verwaltung und Stadtgesellschaft hat sehr deutlich die Komplexität der Aufgabe aufgezeigt, auf eng begrenztem Raum den vielfältigen funktionalen Ansprüchen in stadträumlich und gestalterisch angemessener Art und Weise gerecht zu werden. Darüber hinaus hat die Diskussion offenbart, dass die Priorisierung eines Teilaspekts stets mit Einschränkungen anderer Aspekte im Gesamtsystem Bahnhofplatz einhergeht. Zwar können durch Optimierung der funktionalen Zusammenhänge Synergieeffekte

erzielt werden; die örtlichen Gegebenheiten und begrenzten Flächenressourcen setzen den funktionalen und gestalterischen Ansprüchen aber zwangsläufig Grenzen. So liegt vorangegangenen Beschlüssen immer eine Abwägung konkurrierender Zielsetzungen zugrunde. Die Komplexität dieser Abwägung offenbarte sich in etwa im Ringen um die geeignete Verkehrsführung auf dem Platz. Aber auch die Diskussionen um die Ausdehnung des Parkhauses, die Lage und Länge der ÖPNV-Haltestelle oder die Größe der Platzüberdachung zeigten, dass die Antworten auf Problemstellungen in einer derart vielschichtigen und räumlich begrenzten Gemengelage selten eindeutig sind.

2.2. Planungshintergrund

Der vorliegende Bericht zum ZOB knüpft an diesen fortdauernden Abwägungsprozess im Rahmen des Masterplans Citybahnhof an. Infolge der vorangegangenen Entscheidungen zum Bau des Parkhauses und der ÖPNV-Haltestelle am Bahnhof muss der ZOB zwangsläufig neu konzipiert werden. Die Verbreiterung der Friedrich-Ebert-Straße aufgrund der Neuordnung der Straßenbahnsteige der Haltestelle Hauptbahnhof sowie neuere Richtlinien zum Bau von Anlagen des öffentlichen Verkehrs lassen eine Wiederherstellung des vormaligen Zustands mit der Fischgrätenanordnung der Bussteige nicht zu. Die Verwaltung hat sich daher in den vergangenen Jahren immer wieder mit der Frage beschäftigt, welchen Ansprüchen ein moderner Busbahnhof am Ulmer Hauptbahnhof zukünftig genügen muss und welchen Flächenbedarf der ZOB unter Optimierung der verkehrlichen Abläufe und unter den Voraussetzungen einer effizienten, überregionalen Fahrplankoordination generiert. Vorrangige Zielsetzung ist die Planung eines den zukünftigen Ansprüchen genügenden Busbahnhofs im Spannungsfeld derzeit bekannter als auch gänzlich unbekannter Trends und Entwicklungen der zukünftigen Mobilitätsformen im Allgemeinen und im ÖPNV. Gleichzeitig steht die Größe des ZOB unmittelbar in einer Flächenkonkurrenz zu beispielsweise dem Erfordernis zur Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Darüber hinaus ergeben sich weitreichende Auswirkungen auf die städtebaulichen und räumlichen Gestaltungsmöglichkeiten des Bahnhofplatzes.

Angesichts des hohen Nutzungsdrucks bei zugleich begrenzter Flächenverfügbarkeit im Bahnhofsumfeld ist der sparsame Umgang mit den wertvollen Flächenressourcen dringend geboten. Den Untersuchungen liegt daher die Zielsetzung zugrunde, die Flächeninanspruchnahme für den ZOB auf das notwendige Maß für die aus heutiger Sicht bekannten Anforderungen an einen auch zukünftig reibungslosen Betrieb zu beschränken. Die Frage, inwieweit eine effizientere Verkehrsplanung und Betriebsorganisation am Ende zu Flächeneinsparungen führen kann, ist dabei zunächst nachgeordnet. Dies stellt allerdings einen relevanten Aspekt bei der Beurteilung von Entwicklungspotenzialen für künftige Veränderungsbedarfe dar.

2.3. Nutzungsanforderungen an die Fläche südlich des Bahnhofplatzes

Das planerische Ziel der effizienten Flächennutzung ist umso bedeutender, als der Bedarf an frei verfügbaren Grundstücksflächen sehr hoch und die damit verbundenen Chancen in funktionaler wie in stadträumlicher Hinsicht beachtlich sind:

- Im Bereich des südlichen Bahnhofplatzes soll eine attraktive überdachte Fahrradabstellanlage für etwa 500 Fahrräder, idealerweise mit fahrradaffinen Serviceeinrichtungen, vorgesehen werden. Neben der faktischen Notwendigkeit einer solchen Abstellanlage steht die Stadt im Zusammenhang mit dem Bau des Quartiers „Sedelhöfe“ in der Pflicht, diesbezüglich tätig zu werden. Details dazu sind GD 434/21 zu entnehmen.
- Im Bereich des südlichen Bahnhofplatzes mündet das südliche Nottreppenhaus aus dem Parkhaus am Bahnhof auf die Platzfläche. Dieses Treppenhaus ist nur mit einem größeren

Aufwand verschiebbar und daher eine relevante Planungsvoraussetzung bei der Neuorganisation des ZOB.

- Im Übergangsbereich zwischen Bahngleisen, Bahnhofsteg, Bahnhofplatz und ZOB sind Serviceeinrichtungen für Fahrer wie für Gäste an dieser ÖPNV-Endhaltestelle wünschenswert.

Die Wahrnehmung des Stadtraums Bahnhofplatz ist ganz wesentlich durch den Umstand geschwächt, dass an dessen Südseite eine Raumkante fehlt. Die Proportion des Platzes ist dadurch unbefriedigend. Abhängig von Ausgestaltung der Verbindung zwischen ZOB und Bahnhofplatz könnte die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl durch eine Bebauung am Nördlichen Rand des ZOB auf dem südl. Bahnhofplatz mit entsprechender Nutzung im EG vor allem am Abend trotz der eingeschränkten Sichtverbindung verbessert werden.

Alle Planungsüberlegungen zum Bahnhofplatz der letzten Jahrzehnte sowie alle Entwürfe des städtebaulichen Wettbewerbes aus 2011 haben daher auf der südlichen Platzseite eine räumliche Fassung durch ein Gebäude vorgeschlagen. Bei allen weiteren Planungsschritten wurde eine Überbauung des ZOB untersucht und beim Bau der Tiefgarage wurde trotz des entstehenden Mehraufwands eine entsprechende Lastabtragung zusätzlich vorgesehen. Aufgrund der Schleppkurven sowie der gegebenen Tragkonstruktion der darunterliegenden Tiefgarage ist eine Kombination aus Überbauung und ZOB im nördlichen Bereich angrenzend an den Bahnhofsteg nicht möglich.

Um in der Diskussion über einen angemessenen ZOB zu einer fundierten Abwägungsgrundlage zu gelangen, hat die Verwaltung eine ganze Reihe von Untersuchungen durchgeführt und gutachterliche Stellungnahmen eingeholt. Sie hat die Ergebnisse ausgewertet und auf dieser Basis im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eine erste Planungskonzeption entworfen. Darauf folgte in den Jahren 2017 bis 2018 ein intensiver Dialogprozess mit den Stakeholdern vor Ort und mit der Öffentlichkeit. Schließlich hat die Verwaltung die Anregungen zusammengeführt, die gutachterlichen Untersuchungen um zusätzliche Aspekte erweitert und die Planungskonzeption nachjustiert. Das Ergebnis dieses Prozesses ist Inhalt der folgenden Sachdarstellung.

3. Machbarkeitsstudie für die Realisierung eines Zentralen Omnibusbahnhofes

Aufgrund der engen Verzahnung der Planungs- und Bauprojekte des Projektes Citybahnhof Ulm (Parkhaus am Bahnhof, Straßenbahnlinie 2, Sedelhöfe, Neubau ZOB, Neugestaltung des Bahnhofplatzes) sowohl in funktionaler, gestalterischer als auch terminlicher Hinsicht, hat die Verwaltung Anfang 2017 eine Machbarkeitsstudie für die Realisierung eines ZOB in Auftrag gegeben, in der die Möglichkeiten für den Endausbau im dargestellten Plangebiet untersucht wurden.

Dabei wurden folgende Ziele und Grundsätze der Planungsideen verfolgt:

- Fahrgastgerechte Ausgestaltung des ZOB als bedeutender Teil der Mobilitätsdrehscheibe Ulmer Hauptbahnhof mit einer bestmöglichen und gleichberechtigten Verknüpfung aller Verkehre (ÖPNV, SPNV, Rad, Fußgänger, MIV).
- Optimale Nutzung der zur Verfügung stehenden Flächen für alle Mobilitätsbedürfnisse und -teilnehmer.
- Verbesserung der Fahrgastbedürfnisse.
- Effektiver Betriebsablauf für Nutzfahrten im ÖPNV.
- Städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsbereiches mit möglicher Überbauung des ZOB.

3.1. Plangebiet

Das Plangebiet (vgl. Anlage 1) erstreckt sich entlang der Friedrich-Ebert-Straße und ist auf folgende Fläche begrenzt:

- Nördlicher Rand: Bahnhofsteg,
- Östlicher Rand: Friedrich-Ebert-Straße,
- Südlicher Rand: Große Blau,
- Westlicher Rand: Bahngleis 29.

Innerhalb des Plangebiets befinden sich Verkehrsflächen des heutigen, provisorischen ZOB Ost sowie Baustelleinrichtungsflächen des Parkhauses am Bahnhof.

Östlich an das Plangebiet schließt die Friedrich-Ebert-Straße an. Im Norden begrenzt der Bahnhofsteg den Geltungsbereich. Der westliche Rand des Plangebietes wird durch das Bahngleis 29 begrenzt. Im Süden reicht der Planumgriff bis an die Große Blau heran.

Der Geltungsbereich umfasst das Grundstück Flurstück Nr. 492 (Friedrich-Ebert-Straße), das sich im Eigentum der Stadt Ulm befindet. Ein zusätzlicher Grunderwerb ist nicht notwendig. Der Geltungsbereich weist eine Größe von 9.281,74 m² auf. Auf absehbare Zeit ergibt sich die Möglichkeit, das westlich an den ZOB angrenzende Gleis 29 von der DB AG zu erwerben, da für dieses Gleis keine betriebliche Notwendigkeit mehr besteht. Da jedoch die derzeit außerhalb des Gleisfeldes befindlichen Querfeldträger der Bahnoberleitung aus Kostengründen bestehen bleiben werden, wird diese Fläche für die Organisation des ZOB keine grundsätzlichen Verbesserungen bringen können. Hilfreich wird die Fläche allerdings zur Entzerrung der Verkehrsträger zu Fuß Gehende und Radfahrende.

3.2. Kapazitätsermittlung

Die Angaben zur erforderlichen Anzahl der Bussteige und Betriebsflächen wurden vom beauftragten externen ÖPNV-Planer Ulrich Grosse, Tübingen, auf Basis einer Auswertung der Jahresfahrpläne (Beginn Dezember 2016, letzter Bearbeitungsstand 01.10.2017) unter Berücksichtigung der Änderungen der Vergabeverfahren in Alb-Donau-Kreis sowie der bis dahin vorliegenden Fahrplankonzepte für die Umsetzung der beschlossenen Liniennetzreform im Stadtverkehr Ulm und den Anpassungen gemäß Nahverkehrsplan der Stadt Ulm (vgl. GD 263/17 und 051/18) ermittelt.

Aufgabe war die Definition der Mindestanzahl an Bussteigen/Anzahl der Busabstellplätze sowie Lösungsvorschläge für Optimierungen im Stadt- und Regionalverkehr.

Der Gutachter kam dabei zum Ergebnis, dass mindestens 9 Bussteige für An- und Abfahrten sowie 4 Nachziehplätze auf der künftigen Fläche eines ZOB zu berücksichtigen sind (vgl. Anlage 3).

3.3. Planung Neuer ZOB

Für die konzeptionelle Planung waren Varianten innerhalb des Plangebiets (s. 3.1) zu untersuchen, deren Flächenabmessungen unterschiedlich sind. In möglichen Untervarianten wurden überdies die alternative Anordnung mehrerer Haltepositionen z. B. Sägezahnaufstellung, Längsbussteige oder auch Parallelbussteige sowie eine Nutzung der Fläche des heutigen Gleises 29 geprüft. Bei der Erstellung der Varianten waren diverse Zwangspunkte zu beachten wie z.B. die in Realisierung befindlichen Planungen der Tiefgarage (Ein- und Ausfahrtsrampen, Entlüftungsanlagen, Treppenabgänge etc.), bestehende und vsl. zu erhaltende Lage der Fahrleitungsanlagen der Deutschen Bahn am Gleis 29, Fußgänger- und Radverkehrsführungen etc. Auch die Qualitäten der Abläufe innerhalb des ZOB für Busse und Fahrgäste (Breite von Fahrgassen und Bussteigen, Überschneidung von Schleppkurven etc.) wurden in diese Überlegungen miteinbezogen.

Im Ergebnis der Untersuchung haben sich zwei Varianten herauskristallisiert, die sich um einen zentralen Mittelbussteig gruppieren sowie ergänzende Steige entlang der Bahngleise vorsehen. Die beiden relevanten Unterschiede beziehen sich auf die Zufahrt, die Anzahl der möglichen Bussteige sowie die Möglichkeiten und Auswirkungen der Realisierung von ergänzenden Nutzungen in einem Gebäude als südlichem Platzabschluss. Sie werden im Folgenden als "große" und als "kleine" Lösung beschrieben.

Die "große" Lösung (Anlage 2.2) enthält folgende Infrastrukturelemente:

- 13 Bussteige:
 - 9 Bussteige an einer Mittelinsel mit Sägezahnordnung und innen liegender Wartefläche
 - 4 Bussteige an der Außenkante der Verkehrsfläche
- 4 Nachziehplätze
- 1 barrierefreie Querungsstelle (unsignalisiert)

Die "kleine" Lösung (Anlage 2.1) enthält folgende Infrastrukturelemente:

- 10 Bussteige:
 - 7 Bussteige an einer Mittelinsel mit Sägezahnordnung und innen liegender Wartefläche
 - 3 Bussteige an der Außenkante der Verkehrsfläche
- 4 Nachziehplätze
- 2 barrierefreie Querungsstellen (unsignalisiert)
- Möglichkeit zur Realisierung eines Gebäudes zwischen Steg und ZOB

Bei beiden Varianten kann ggf. durch Optimierung noch jeweils ein Bussteig zusätzlich untergebracht werden; hierzu erfolgt eine detailliertere Betrachtung in der nächsten Planungsphase. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, auch bei der südlichen Einfahrt in den ZOB eine Einbeziehung der nördlichen Fläche vorzunehmen und damit eine Vergrößerung des ZOB um ggf. zwei zusätzliche Bussteige zu erreichen. Allerdings müsste dafür wie bei der großen Lösung auch das Fluchttreppenhaus der TG im 1. UG so verzogen werden, dass es aus der Fahrgasse herausgelegt werden kann. Das würde zu Mehrkosten in der Größenordnung von rund 0,5 Mio. € führen.

Im Ergebnis des o. e. Dialogprozesses wurde die Planungskonzeption eines neuen ZOB auf verkleinerter Fläche ("kleine Lösung mit Bebauung des Bahnhofplatzes im Süden") als sinnvollere Grundlage für die weitere Planung eingeschätzt, da mit dieser Lösung weitere notwendige Bestandteile der geplanten Mobilitätsstation im direkten Bahnhofsumfeld untergebracht und eine stadträumlich seit vielen Jahren verfolgte Lösung realisiert werden können. Die Lösung wurde daher hinsichtlich entscheidender Kriterien näher untersucht und bewertet.

3.4. Verkehrstechnische Untersuchungen

Auf Basis der o.g. Kapazitätsermittlung von Herrn Grosse hat das Büro Brenner Bernard, Aalen, eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation für die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße inkl. der Ausfahrt und der im Planungsprozess auf zwei Spuren vergrößerten Einfahrt des

ZOB untersucht, sowie den Verkehrs- und Betriebsablauf innerhalb des ZOB für die Besetzung ausschließlich mit Solobussen und ausschließlich mit Gelenkbussen simuliert (Anlage 4).

Grundlagen und methodisches Vorgehen:

- Dimensionierungsverkehrsmengen aus dem Verkehrsmodell - Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr für das Prognosejahr 2030, einschließlich aller Verkehrszunahmen durch weitere bekannte Infrastrukturentwicklungen und -veränderungen
- Maßgebende Spitzenstunde am Morgen von 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr (für ÖPNV entscheidend).
- Maßgebende Spitzenstunde am Nachmittag von 16:30 Uhr bis 17:30 Uhr.
- ÖPNV-Fahrplan (Fahrplanstand Busregionalverkehr im DING 01.10.2017, Verkehrstag Schule (inkl. veröffentlichter Verstärkerfahrten) sowie des SWU-Durchlauffahrplans für die Haltestelle Hauptbahnhof, SWU-Fahrplan ab Dez. 2018, Stand 13.10.2017) mit bekannten Anpassungen gemäß Nahverkehrsplan Stadt Ulm.
- 2-streifige Einfahrt in den ZOB auf Höhe Deutschhaus (lt. Lageplan Entwurfsplanung Sweco FES Süd, Stand 07.03.2018) sowie 2-streifige Ausfahrt aus ZOB jeweils mit erhöhten Freigabezeiten zu Zeiten mit erhöhtem Busaufkommen zur Verminderung der Rückstaulängen im ZOB.

Der Gutachter kam zum Schluss, dass eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung der Friedrich-Ebert-Straße und der Knoten gegeben ist. Die Leistungsfähigkeit der betrieblichen Abwicklung des ZOB ist ebenfalls prinzipiell vorhanden, wobei der limitierende Faktor für die Leistungsfähigkeit vor allen anderen Faktoren die Ausfahrt aus dem ZOB darstellt.

Die Situation kann wie folgt optimiert werden:

- Weitere räumliche und zeitliche Entflechtung der Busabfahrten und -frequenz zur Verbesserung der Betriebsabläufe sowie der Ein- und Ausfahrtsituation (Optimierung Fahrplan sowie Steigbelegung).
- Fahrplangestaltung, z.B. durch Abstimmung der Fahrpläne der Regionalbuslinien, Ausbau der kundenfreundlicheren Vertaktung der Linien oder eine Neuorganisation der Linien insgesamt.
- Vermeidung von Umwegigkeit sowie Doppelbelegung von Steigen und Nachziehplätzen (für das Anfahren der Steige bzw. der Nachziehplätze müssen die Busse z.T. den ZOB verlassen und erneut einfahren und belasten damit zusätzlich die ZOB-Ein- und Ausfahrt), beispielsweise durch eine digitale Organisation der freien Steige für die Bereitstellung.
- Vermeidung von Konflikten mit den Fußgängern und Radfahrenden.
- Bedarfsbezogene Erhöhung der Freigabezeit der LSA an der Ausfahrt um weitere vier Sekunden.
- Detektion der Ausfahrt mittels Kontaktschleifen.

Die o. e. Simulationen haben aufgezeigt, dass der wesentliche limitierende Faktor für die Bemessung des ZOB die Ausfahrtsituation darstellt, die ohne relevante Einschränkungen der anderen Verkehrsarten nicht leistungsfähiger gemacht werden kann. Im Ergebnis zeigen nach Einschätzung der Verwaltung die bisherigen Untersuchungen, dass auch mit der kleineren der beiden Varianten eines ZOB die in den jeweiligen Nahverkehrsplänen formulierten Ziele abgedeckt werden können und über die Ansätze der Digitalisierung (Steuerung der Zu- und Ausfahrten sowie der Abläufe innerhalb des ZOB), der kundengerechten Abstimmung der Fahrpläne und der Entwicklung der Regio-S-Bahn umfassende Möglichkeiten bestehen, auch künftige Bedarfsausweitungen abzudecken. Darüber hinaus können mit der kleineren Variante

weitere wichtige Ziele für die Funktionsfähigkeit der Mobilitätsdrehscheibe sowie eine deutliche stadträumliche Verbesserung erreicht werden, die mit der großen Lösung nicht in gleicher Weise möglich sind. Von Seiten des Landratsamtes Alb-Donau-Kreis wird diese Einschätzung im Grundsatz nachvollzogen.

Auch der DING kam in einer Untersuchung zum Schluss, dass das aktuelle Fahrplanangebot bei der Neuplanung der „kleinen Lösung“ mit 10 Abfahrtssteigen abgewickelt werden kann. Der DING empfiehlt für potentielle Erweiterungsmöglichkeiten im Regionalverkehr 2 weitere Abfahrtssteige vorzusehen. Diese sind aus Sicht der Stadtverwaltung im Hinblick auf eine Neuordnung des gemeinsamen Stadtverkehrs Ulm/Neu-Ulm entbehrlich, da aufgrund möglicher Synergien in den Linienführungen Steige, die bisher von SWU-Linien und Neu-Ulmer Stadtverkehrslinien genutzt werden, frei werden können

Mangels verfügbarer Daten zur Fahrgastnachfrage und den zukünftigen Angebotskonzepten der benachbarten Aufgabenträger ADK und Landkreis und Stadt Neu-Ulm ist eine zuverlässige Abschätzung des detaillierten Mengengerüsts bzw. der Mengenanalyse über die bekannten Fahrpläne hinaus derzeit allerdings nicht möglich. Bei Vorliegen der Daten, die derzeit im Rahmen der DING-weiten Verkehrserhebung abgefragt und analysiert werden, ist eine weitergehende Überprüfung möglich.

4. Zukunftsfähigkeit der Planungen

Obwohl die Kleine Lösung keine großen Reserven im Hinblick auf zusätzliche verfügbare Bussteige aufweist, die aufgrund der perspektivisch anstehenden Entwicklungen im ÖPNV dennoch eine gute Entwicklungsmöglichkeit gegeben. Folgende Punkte sind hierbei von Belang:

4.1. Auswirkungen der Regio-S-Bahn Donau-Iller (RSB-DI):

- Je nach Ausbaustand und Betriebskonzept sind die Auswirkungen der RSB-DI auf das künftige Busangebot der auf Ulm zulaufenden Bahnlinien unterschiedlich geprägt.
- Eine aus Nutzersicht positive strengere Vertaktung der Regionalbuslinien wirkt sich positiv auf den Kapazitätsbedarf des ZOB Ulm aus, da sich vertaktete Linien sehr viel besser an Bussteigen miteinander kombinieren lassen als gewachsene Fahrplankonzepte.

Planungen im DING:

- Unter den ÖPNV-Aufgabenträgern im DING besteht Konsens, dass eine stärkere Verlagerung des Verkehrsaufkommens von Bus auf Schiene im Rahmen der RSB-DI anzustreben ist.
- Ziel ist die Erstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplans im DING (ADK, BC, NU, Stadt Ulm, Stadt Neu-Um) zwecks Definition der gemeinsamen Qualitäts- und Bedienstungsstandards und Ausrichtung der Busverkehre auf die Regio-S-Bahn. Dabei wird der künftige Nahverkehrsplan Ulm/Neu-Ulm die Grundlage für dieses Vorhaben bilden (s. u.). Grundsätzlich ist an die Einführung von Premiummarken ("PlusBus") mit dichter Vertaktung und kurzen Reisezeiten auf der Reisekette u. U. mit Brechung an den SPNV-Haltestellen (statt Durchbindung bis Ulm ZOB) gedacht.

Weitere Planungen im ÖPNV:

- Der Ausbau der Straßenbahn (z.B. Erschließung der Kohlplatte und der SCP III) ist hinsichtlich der Verknüpfung der Stadt- und Regionalbuslinien an den Endhaltestellen (z.B. Linie 21 aus Erbach mit Anbindung an die Straßenbahndaltestelle Kuhberg Schulzentrum) oder anderen räumlich geeigneten Haltestellen zu untersuchen.

E-Mobilität:

- Für den Aufgabenträger ADK ist der Betrieb von Regionalbuslinien mit E-Bussen bis auf Weiteres aufgrund der geringen Reichweite und weiterer Gründe keine Option. Dennoch ist die Errichtung von E-Ladestationen für Busse im Hinblick auf die hohe Leitungsdichte im Untergrund zur Vorhaltung entsprechender Infrastruktur im weiteren Verfahren zu prüfen. Insbesondere für die SWU könnte auf einzelnen Haltesteigen eine Möglichkeit für das Laden von E-Bussen sinnvoll sein.
- Die begrenzte Fläche des gesamten Plangebiets bietet aufgrund der Ziele und Grundsätze der Planungsideen (s. Kap. 3) nur geringe Möglichkeiten für den Ladevorgang am ZOB.

4.2. Mobilitätsdrehscheibe CityBahnhof Ulm

4.2.1. Radverkehr

- Eine in die mögliche zukünftige Bebauung integrierte Fahrradgarage auf dem Baufeld in guter Lage am südl. Bahnhofplatz in unmittelbarer Nähe des Bahnhofstegs ist möglich. Bis dahin sollen wie bereits erwähnt interimsmäßig Fahrradstellplätze eingerichtet werden (vgl. Kap. 5)
- Die Anbindung des Hauptbahnhofs an das Radwegenetz erfährt mit der Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße eine wesentliche Verbesserung. Die Ein- und Ausfahrt sind per LSA zu regeln, stellen aber nur eine geringe Einschränkung dar.

4.2.2. Fußverkehr

- Der ZOB ist auf kurzem Weg an den Bahnhofsteg und die Haltestelle Hauptbahnhof angebunden.
- Ein mögliches Gebäude auf dem südlichen Bahnhofplatz schränkt die Sichtbeziehung zwischen ZOB und Bahnhofplatz ein. Daher ist auf die Ausgestaltung des Überganges ein großer Schwerpunkt zu legen.
- Die Fußwege zum HBF und zur SWU-Haltestelle Hauptbahnhof sind in Bezug auf die jeweils nördlichsten Bussteige bei der kleineren Variante länger, im Vergleich zur seit 2015 bestehenden bauzeitlichen Situation allerdings unverändert. Für die überwiegende Zahl der Bussteige ergibt sich darüber hinaus kein Unterschied, da sie in beiden Varianten gleichliegen.
- Die Fußgängerquerungen der Mittelinsel und der Ein- und Ausfahrt bergen Konflikte, die allerdings bei der Anordnung eines aus Fahrgastsicht komfortablen Mittelbussteiges nicht vermeidbar sind.

4.2.3. Fernbusse

- Die Option, den ZOB auch als Fernbushalt zu nutzen, besteht nicht, da der Fernbusverkehr aufgrund der unterschiedlichen Fahrplangenauigkeiten und der Anforderungen an das Beladen mit Gepäck nicht verträglich mit dem ÖPNV abwickelbar ist.

4.2.4. Mobilitätsservices

- Am Bahnhofplatz Süd wird zur Verknüpfung der Verkehrsträger eine Mobilitätsstation eingerichtet, an der Dienste wie E-Tretroller, E-Bikes und CarSharing (vgl. in Eben -1 der Tiefgarage) angeboten werden sollen. Ebenso werden dort Ladeplätze für E-Lastenräder baulich vorbereitet. (vgl. dazu GD 434/21).

4.2.5. Service und Dienstleistungen

- Service- und Dienstleistungseinrichtungen in den EG-Zonen eines Gebäudes auf dem südlichen Bahnhofplatz sind entlang der hochfrequentierten Verkehrsflächen aber auch teilweise in der Passage möglich (z.B. Mobilitätszentrale, WC und Aufenthaltsräume für Fahrpersonal).

Da im ÖPNV in der Region derzeit vieles im Umbruch ist und zu einigen relevanten Punkten in den kommenden Jahren ergänzende Erkenntnisse erwartet werden, soll ein umfassender und abschließender Umbau des ZOB vorläufig zurückgestellt werden. Dies betrifft beispielsweise die Potenziale aus der Erarbeitung/Abstimmung eines gemeinsamen Nahverkehrsplanes zwischen den Städten Neu-Ulm und Ulm mit einem Fokus auf der derzeit sehr stark angebotenen Innenstadtstrecke, den Entwicklungen im Projekt Regio-S-Bahn, den Auswirkungen der Digitalisierung des ÖPNV, der stärker an der Nachfrage optimierten Angebotsentwicklung insbesondere auf Grundlage der Erkenntnisse aus den dann vorliegenden konkreten Fahrgastzahlen der einzelnen Linien.

Diese zeitliche Verschiebung passt mit der derzeitigen Priorisierung der Investitionen in der Stadt Ulm zusammen, da die Umgestaltung des ZOB aufgrund des derzeit grundsätzlich guten Zustandes gegenüber anderen Bedarfen an Infrastrukturerneuerung zurückgestellt werden musste.

Im Ergebnis wird festgehalten, dass die konkrete Planung eines neuen ZOB erst im Zeitraum 2025 – 2030 angestrebt wird. Bis dahin sollen keine umfangreichen Investitionen auf der Fläche des südlichen Bahnhofplatzes unternommen werden, die eine Realisierung der größeren ZOB-Variante deutlich erschweren oder gar unmöglich machen.

Im Zuge der derzeit laufenden Umgestaltungsmaßnahmen des Bahnhofplatzes wird die Einfahrt gegenüber dem Deutschhausparkhaus umgesetzt, da auf diese Weise sowohl die größere wie auch die kleinere Lösung möglich bleiben.

5. Kurzfristige Planungen für den Bereich des Bahnhofplatz Süd

Bis zu einer finalen Entscheidung über den ZOB-Neubau und der endgültigen Nutzung des Bahnhofplatzes Süd sollen als Interimszustand ca. 500 Fahrradabstellplätze eingerichtet werden, um in unmittelbarer Nachbarschaft des Steges ein entsprechendes Angebot bereit zu stellen (vgl. GD 434/21).

Nach derzeitigem Stand muss für die Nutzung und Gestaltung der Fläche von einem temporären Charakter ausgegangen werden. Aufgrund der im weiteren Verfahren zu beantragenden Fördermittel (Zweckbindung der Mittel) wird jedoch mit einer Mindestnutzungsdauer von 10 Jahren gerechnet. Alle Einbauten sind so konzipiert, dass diese an anderer Stelle im Stadtgebiet weiterverwendet werden können. Aufgrund der Dringlichkeit der benötigten Fahrradstellplätze wird während der Nutzungsdauer keine Erweiterungsmöglichkeit für den ZOB Ost bestehen.

6. Verbesserungen am Interimszustand des ZOB Ost

Im Hinblick auf diesen über die nächsten Jahre verbleibenden Interimszustand des ZOB Ost prüft die Verwaltung derzeit einzelne Punkte zur Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Funktionen. Diese beinhalten folgende Aspekte:

6.1. Betriebsablauf

6.1.1. Zufahrt

- Aufgrund der Baumaßnahmen in der Friedrich-Ebert-Straße hat sich die Zufahrts- und Ausfahrtssituation zum ZOB Ost geändert. Die neue Zufahrt befindet sich auf Höhe des

Deutschhauses und hat zur Folge, dass die Bussteige im provisorischen ZOB Ost nicht mehr von Osten kommend direkt angefahren werden können, sondern nur über ein "Kreiseln" durch den ZOB erreichbar sind.

- Die rein für Busse vorgesehene Linksabbiegespur auf der Friedrich-Ebert-Straße aus Richtung Süden ist entsprechend des Gutachtens von Brenner Bernhard ausreichend dimensioniert; zeitlich mögliche geringfügige Einschränkungen führen nicht zu erheblichen Kapazitätseinbußen sowohl am künftigen wie auch derzeitigem ZOB.

6.1.2. Ausfahrt

- Die Ausfahrt in die Friedrich-Ebert-Straße ist wie o.e. der limitierende Faktor. Diese wird zukünftig per LSA geregelt werden, wobei grundsätzlich der Rechtseinbieger aus dem ZOB unter Beachtung der Vorfahrtsberechtigten Fußgänger und Fahrradfahrer frei ausfahren kann. Dadurch wird die Flexibilität aller Verkehrsteilnehmer erhöht, da Fußgänger und Radfahrer geringere Wartezeiten haben und Busse jederzeit frei ausfahren können. Im Konfliktfall ist eine nachträgliche Signalisierung jederzeit möglich und bereits baulich vorbereitet. Eine o.e. Detektion der Ausfahrt mittels Induktionsschleifen ist ebenfalls Steuerungstechnisch vorbereitet, um im Bedarfsfall einen Abfluss der Busse aus dem ZOB zu beschleunigen.

6.1.3. Steigbelegung

- Die geänderte, bis mindestens Mai 2022 bestehende Zufahrts- und Ausfahrtssituation zum ZOB Ost hat Einfluss auf die Nutzbarkeit der Bussteige im provisorischen ZOB Ost (VGL. Anlage 5). Von den bisherigen in der Mitte angeordneten 7 Steigen sind nur noch 5 Steige nutzbar:
 - Die derzeitigen Steige B bis F wurden jeweils um einen Steig in Richtung Norden verlegt (aus dem früheren Steig A wurde B usw.).
 - Die derzeitigen Steige F und G entfallen am aktuellen Standort und wurden stillgelegt.
 - Der Haltesteig G (Bedienung durch SWU-Linie 12) wurde an die südlichste Position des heutigen Steiges H verschoben.
 - Nördlich davon schließen zwei weitere Haltepositionen an für den Steig H (südliche Position Linie 11, nördliche Position für den SEV).
 - Die nördlichste Halteposition, die als Steig A ausgeschildert ist, wird für den SEV und für die NachtBus-Linie 49 sowie im geringem Maße zum Ausstieg genutzt.
- Insgesamt stehen damit 9 Bussteige zur Verfügung; somit verfügt dieser über die Mindestanzahl entsprechend der Untersuchungen für einen neuen ZOB (vgl. Kap. 2). Da zusätzlich der ZOB West weiterhin sowohl mit Bussteigen als auch mit Nachzieh- bzw. Abstellplätzen zur Verfügung steht, hält die Verwaltung den Interims-ZOB trotz des um einen Bussteig reduzierten Angebotes für funktionsfähig (s. u.).
- Das Grundprinzip für eine Fahrgastlenkung mit stets gleichbleibender fester Zuordnung der Abfahrtssteige zu Linien gilt sowohl für den provisorischen ZOB Ost als auch als Planungsprinzip für einen möglichen Neubau. Dadurch resultierende zeitliche/räumliche Konflikte in der früheren Bussteigbelegung aufgrund gleichzeitiger Abfahrt mehrerer Busse einer Linie sind somit beherrschbar.
- Die Bussteige sind sowohl als Ankunfts- als auch Abfahrtssteige vorgesehen. Um eine Überstauung der Zufahrt zu vermeiden, ist von der Anlage reiner Ankunftssteige abzusehen. In spezifischen Einzelfällen, insbesondere bei Bussen mit längerer

Bereitstellungszeit im ZOB, sind selbstverständlich alle unbelegten Bussteige als Ankunftssteig verwendbar.

- Zur Steigerung der Anzahl der Ankünfte und Abfahrten an den Steigen besteht zudem theoretisch die Möglichkeit, die Abfahrtszeiten zu differenzieren, Parallelbedienungen zu reduzieren (z. B. im Schülerverkehr, s. u.), kundenfreundliche Taktfrequenzen auf-/auszubauen, sowie - sofern aus betrieblicher und Fahrgastsicht vertretbar - Busverkehre an anderen Umsteigepunkten zu brechen oder die Endhaltepunkte von Linien an andere sinnvolle Stellen im Stadtgebiet zu verlegen (s. u.). Eine grundsätzliche Brechung der Regionalbuslinien ist jedoch nicht vorgesehen; vielmehr erfolgt im Planungsprozesse der Vergaben oder Neuausschreibungen der Aufgabenträger (Landkreise ADK und Neu-Ulm) eine spezifische Einzelfallbetrachtung.

Aus den oben dargestellten Gründen verweist die Stadtverwaltung bei Neuvergaben von Regionalverkehren darauf, dass die Bedienung der ZOB-Provisorien ZOB Ost und West ggf. während der Laufzeit der Liniengenehmigung und evtl. darüber hinaus aufgrund von Baumaßnahmen nicht gewährleistet werden kann. Aufgrund der begrenzten Bussteig-Kapazitäten am ZOB Ost und West muss der Aufgabenträger bereits bei der Fahrplanerstellung den Nachweis erbringen, dass die im Fahrplan zur Nutzung vorgesehenen Bussteige zur Verfügung stehen und die Kapazitäten dort für einen störungsfreien Betrieb der Verkehrsanlagen ohne Auswirkungen auf bereits bestehende Verkehre vorhanden sind. Dies gilt auch für den Fall der Beantragung einer Liniengenehmigung durch den Betreiber der Buslinien. Diese Nachweise sind gegenüber der Stadt Ulm zu erbringen. Die aktuellen Steigbelegungen am ZOB kann der Aufgabenträger beim DING erfragen. Dem Betreiber wird ggf. seitens der Stadt Ulm eine Ersatzhaltestelle - nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums - zur Verfügung gestellt, die von diesem zu bedienen ist. Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern wie z.B. direkte Bus-Zug-Anschlüsse können innerhalb der Stadt Ulm nicht gewährleistet werden. Die Möglichkeit von längeren Busabstellungen während der Pausen und Wendezeiten können seitens der Stadt Ulm an diesem zentralen Ort nicht sichergestellt werden. Der Betreiber hat erforderlichenfalls selbstständig etwaige Stellplätze für o.g. Zweck beizustellen. Sofern diese im öffentlichen Verkehrsraum der Stadt Ulm liegen, ist das Einvernehmen der Stadt Ulm einzuholen.

6.1.4. Schülerverkehr

- Eine künftig zur Verbesserung der Nutzung angestrebte strengere Vertaktung der Einzellinien wirkt sich positiv auf den Kapazitätsbedarf des ZOB aus, da sich vertaktete Linien sehr viel besser an Bussteigen miteinander kombinieren lassen als die gewachsenen und auf den jeweiligen individuellen Busbetrieb optimierten Fahrplankonzepte der Vergangenheit.
- Durch die Kapazitätsausweitungen auf der Schiene im Rahmen der Regio-S-Bahn Donau-Iller ist davon auszugehen, dass während der Hauptverkehrszeiten einige Busverstärkerfahrten zum ZOB entfallen können.

6.1.5. Nachzieh-/Pausenplätze

- Nachzieh- und Pausenplätze sind sowohl am provisorischen ZOB Ost als auch bei einem möglichen Neubau mit Ausnahme weniger Plätze nicht vorgesehen, da dieser für den schnellen Umschlag und Fahrgastwechsel ausgelegt ist. Es wird geprüft, ob und welche Anzahl an Nachziehplätzen im provisorischen ZOB untergebracht werden können. In der Planung für den Neubau sind 4 Nachziehplätze vorgesehen.

- Zum Anfahren der Bussteige/Nachziehplätze müssen Busse ggf. den ZOB verlassen und erneut einfahren. Dies verursacht in geringem Maße eine zusätzliche Verkehrsbelastung der Ein-/Ausfahrt, jedoch ohne Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße und der Ein-/Ausfahrten.
- Pausenabstellungen (> 30 Minuten) sind aufgrund der Lenk- und Ruhezeiten grundsätzlich in ZOB-Nähe vorgesehen. Hierfür eignet sich bis auf Weiteres der ZOB West.
- Betriebliche Abläufe müssen die Infrastruktur berücksichtigen, d.h. bei der Fahrplangestaltung sind die örtlichen Gegebenheiten einzuplanen.

6.1.6. Aufenthaltsqualität am ZOB

- Die Aufenthaltsqualität für Fahrgäste als auch in geringerem Maße für das Fahrpersonal sind ein wesentlicher Aspekt. Diese ist im provisorischen ZOB Ost durchaus verbesserungswürdig, da insbesondere die mittleren Bussteige nur geringe Warteflächen aufweisen, in die Jahre gekommene Fahrgastunterstände vorhanden sind und die Beleuchtung nur notdürftig erfolgt. Auch an den parallel zur Bahn angeordneten Steigen G und H bestehen nur provisorische Fahrgastunterstände. Aus diesem Grund wird die Verwaltung prüfen, ob mit vertretbarem Aufwand eine bauliche Aufwertung der Steige durch eine bessere Beleuchtung und hochwertigere, identisch mit denen bei der Linie 2 verwendeten Fahrgastunterstände erfolgen kann.
- Ebenso sollen die Fußwege zu den Steigen und um den ZOB herum verbessert werden. In diesem Kontext wird derzeit eine fußläufig direkte Anbindung des ZOB/Bahnhofplatzes an den Bahnsteig 1 im Ulmer Hauptbahnhof über einen Zugang am Bayerischen Bahnhof untersucht.
- Hinsichtlich der Barrierefreiheit wird ebenso geprüft, inwieweit diese in einem provisorischen ZOB Ost mit vertretbarem Aufwand hergestellt werden kann.

6.1.7. Services

- Ein moderner ZOB beinhaltet auch technische Einrichtungen der Fahrgastinformation. Daher wird bei der Ertüchtigung des provisorischen ZOB Ost sowie des Bahnhofplatzes Süd die Einrichtung von DFI-Anzeigern an den Zugängen und Steigen geprüft.
- WCs und Aufenthaltsräume für Fahrpersonal sind ein immer wieder gehegtes Anliegen der Verkehrsunternehmen. Die Einrichtung und der Betrieb von WC-Anlagen für Fahrpersonal ist nach Auffassung der Stadtverwaltung eine Aufgabe der Verkehrsunternehmen, der z.B. die SWU Verkehr an all ihren Endhaltestellen nachkommt. Von Seiten der regionalen Verkehrsunternehmen wird diese Aufgabe jedoch bei der Stadt Ulm gesehen. Um hier eine für alle akzeptable Lösung zu finden, soll am Bahnhofplatz Süd ein WC errichtet werden, das die SWU-V herstellen und betreiben wird. Dieses soll auch den regionalen Verkehrsunternehmen zur (kostenpflichtigen) Nutzung angeboten werden. Überdies besteht die Möglichkeit, die öffentlichen WCs im Parkhaus am Bahnhof zu nutzen.

7. Empfehlung der Verwaltung

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie getätigten Voruntersuchungen haben ergeben, dass mit der o.g. Planung entsprechend der Variante 2.1 des ZOB die künftigen Bedarfe erfüllt werden können und darüber hinaus über die Ansätze der Digitalisierung (Steuerung der Zu- und Ausfahrten sowie der Abläufe innerhalb des ZOB), der kundengerechten Abstimmung der Fahrpläne und der Entwicklung der Regio-S-Bahn grundsätzlich noch weitere Kapazitäten für einen Ausbau des ÖPNV-Angebotes bestehen. Limitierend bei der Betrachtung der Leistungsfähigkeit ist nicht die Anzahl der Bussteige, sondern die Leistungsfähigkeit der Ausfahrt aus dem ZOB und die Abwicklung innerhalb der Fläche. Die räumliche Situation an dieser Stelle

gestattet jedoch keine maßgeblichen baulichen Verbesserungen ohne wesentliche Einschränkungen für die Verkehrsabwicklungen in der Friedrich-Ebert-Straße und auf der ÖPNV-Trasse. Wichtig erscheint die Aufrechterhaltung einer möglichst großen Flexibilität, um auf künftige Entwicklungen reagieren zu können. Das kann über räumliche oder auch technische Angebote erfolgen.

Hintergrund für netztechnische Entscheidungen sollte dabei immer sein, dass aufgrund vorliegender Erfahrungen die Akzeptanz für Fahrten im Nahverkehr bei mehr als einmal Umsteigen zurückgeht.

Da im Nahverkehr derzeit vieles im Umbruch ist und zu einigen relevanten Punkten in den kommenden Jahren ergänzende Erkenntnisse erwartet werden, soll ein umfassender Umbau des ZOB vorläufig zurückgestellt werden. Diese zeitliche Verschiebung passt mit der derzeitigen Priorisierung der Investitionen in der Stadt Ulm zusammen, da die Umgestaltung des ZOB aufgrund des derzeit grundsätzlich guten Zustandes gegenüber anderen Prioritäten zurückgestellt werden musste.

Im Zuge der derzeit laufenden Umgestaltungsmaßnahmen des Bahnhofplatzes wird die Einfahrt gegenüber dem Deutschhausparkhaus umgesetzt, da auf diese Weise sowohl die größere wie auch die kleinere Lösung möglich bleiben.

Die Stadt Ulm sagt zu, vor grundsätzlichen Entscheidungen über die Zukunft des ZOB oder der Fläche südlich des Steges eine Abstimmung mit den Stakeholdern vorzunehmen.

In der Interimszeit wird die Stadt die Fläche für die Unterbringung dringend erforderlicher Fahrradabstellanlagen heranziehen.