

City-Bahnhof Ulm - Öffentlicher Dialog  
ERGEBNISSE UND BEWERTUNGEN DER HEARINGS IM APRIL 2009



## IINHALT

1. Projekt City-Bahnhof Ulm
2. Öffentlicher Dialog
3. Hearing der Verbände, Initiativen und Regionalen Planungsgruppen
  - 3.1 Eingeladene Teilnehmer
  - 3.2 Synopsis, Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung
4. Hearing der Institutionen, Hochschulen und Verwaltungen
  - 4.1 Eingeladene Teilnehmer
  - 4.2 Synopsis, Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung
5. Hearing der Verkehrsdienstleister
  - 5.1 Eingeladene Teilnehmer
  - 5.2 Synopsis, Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung
6. Resumee

## 1. Das Projekt City-Bahnhof Ulm

Ulm ist mit der Einbindung in das IC- und ICE-Netz und dem Zusammentreffen von fünf Regionalbahnlinien der Deutschen Bahn ein wichtiger Knotenpunkt im internationalen Schienenverkehr. Der Ulmer Hauptbahnhof ist längst an seine Leistungsgrenze gestoßen und weist eine Reihe schwerwiegender Mängel auf. Der Hauptbahnhof soll daher zu einem multifunktionalen Verkehrs-, Handels- und Dienstleistungszentrum entwickelt werden. Die unterschiedlichen Verkehrsträger sollen verknüpft und der Bahnhofsbereich zu einer integrierten Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden. Zentrale Aufgaben sind die Neugestaltung des Bahnhofsgebäudes, die Neuordnung der Erschließung und des Parkens sowie eine verbesserte Anbindung an die Innenstadt und die umliegenden Stadtquartiere

Moderne Bahnhöfe und ihr Umfeld bilden im Stadtgefüge neue multifunktionale Zentren. Damit setzen Bahnhofsprojekte auch Impulse für die Entwicklung benachbarter Stadtviertel frei. Im Zusammenwirken der einzelnen Disziplinen Architektur, Städtebau und Verkehrsplanung entstehen Synergieeffekte. Höhere Akzeptanz, stärkere Identifikation und Wertsteigerungen sind die Folge.

Die 2008 erstellte Machbarkeitsstudie kam zu dem Ergebnis, dass der neue City-Bahnhof als integrierte Verkehrsdrehscheibe und als Stadtteilverbindung zwischen der Fußgängerzone und der Schillerstraße gebaut werden kann. Im Einzelnen untersuchte die Studie die Projektbausteine Subway, Neubau des Bahnhofsgebäudes und Erweiterung der Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz mit Anbindung an die Bahnhofshalle. Zwingende Voraussetzung zur Umsetzung dieser Maßnahmen ist aber die Verlegung der Kleinen Blau.

## 2. Öffentlicher Dialog

Die Verwaltung der Stadt Ulm bietet den Dialog mit allen interessierten Bürgern an. Es wird Gelegenheit zur Meinungsbildung und zum Meinungsaustausch gegeben. Als ein wichtiger Baustein dieses Dialogs dient der i-Pavillon auf dem Bahnhofsvorplatz. Der Infopavillon wird als offene Kommunikationsplattform das Projekt City-Bahnhof Ulm begleiten. Allen Bürgern wird ausreichend Gelegenheit gegeben, Anregungen und Meinungen zu den Planungen zu äußern. Außerdem finden regelmäßig Anhörungen, Workshops und Informationsveranstaltungen statt. Im April 2009 fanden drei Anhörungen zum City-Bahnhof Ulm statt, bei denen die bürgerschaftlichen Initiativen, die Regionalen Planungsgruppen, die Verbände, die Hochschulen, die Verwaltungen und die Verkehrsdienstleister aufgefordert waren ihre Anregungen für einen neuen Bahnhof zu formulieren, vorzutragen und darüber mit der Verwaltung der Stadt Ulm zu diskutieren. Den Teilnehmern wurde die Machbarkeitsstudie der Bahnhofsagentur zur Verfügung gestellt, um sich ein Bild über die aktuellen Planungen machen zu können.

### 3. Hearing der Verbände, Initiativen und Regionalen Planungsgruppen am 21.04.2009

#### 3.1 Eingeladene Teilnehmer:

Das Ulmer Frauenforum  
RPG Mitte-Ost  
RPG West  
RPG Böfingen  
RPG Eselsberg  
RPG Wiblingen  
Initiative INULM  
Lokale Agenda 21  
Bund für Umwelt- und Naturschutz BUND Ulm  
Allgemeiner Deutsche Fahrradclub ADFC

<b>RPG West / Ulrich Köpfler</b>		
<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
1 Die Bewohner des Dichterviertels fühlen sich stärker mit der Innenstadt verbunden, als mit der Weststadt. Wichtig ist daher der schnelle Bau des Stegs. Zusätzlich wird die geplante breite und geschützte Verbindung in die Stadt begrüßt.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm.	
2 Das Radwegenetz muss beidseits des Bahnhofs ausgebaut werden. Auf der Ostseite braucht es Radwege auf beiden Seiten der Fr.-Ebert-Straße. Die Radwegelücke zwischen Olgastraße und Xinedom muss geschlossen werden. Eine zusätzliche Radverbindung über den Durchstich des Pakettunnels für Fahrräder wird begrüßt.	Bei der Neugestaltung des Bahnhofs und Bahnhofplatzes ist eines der Ziele die Verbesserung der Radverbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen der Fr.-Ebert-Straße und dem Bahnhof. Ein beidseitiger Radweg ist derzeit nicht vorgesehen, auch nicht die Verlängerung des Pakettunnels bis zur Schillerstraße.	Vorschlag wird geprüft.
3 Das Dichterviertel muss besser an den ÖPNV angebunden werden. Die Trassenführung der Straßenbahn durch die Schillerstraße wird unterstützt. Allerdings darf dadurch nicht mehr Lärm entstehen.	Für eine Straßenbahntrasse in der Schillerstraße steht nicht genügend Fläche zur Verfügung. Über die bisher von der Bahn zugesagten Gleisanlagen hinaus sind derzeit keine weiteren möglich.	Nicht weiter verfolgen.*
4 Die Maßnahmen führen zu mehr Verkehr in der Schillerstraße. Diese Straße muss deshalb hinsichtlich aller Verkehrsarten und der Fußgänger aufgewertet werden. Parkplätze sind notwendig. Der neue Bahnhofszugang muss über eine Wendemöglichkeit für Pkw verfügen.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm. Die Schillerstraße dient als künftiger Stadtboulevard der Haupterschließung des Dichterviertels und des künftigen Westzugangs zum Bahnhof. Sie wird dreispurig ausgebaut, mit einer Abbiegespur in der Mitte, die auch dem leichteren Überqueren dienen wird. Parkplätze, auch für den Kiss&Ride-Verkehr können im neuen Parkhaus untergebracht werden.	
5 Die Schillerstraße sollte bis zu IKEA verlängert werden und muss für die Anwohner weiter gut passierbar sein.	Derzeit ist keine Aussage zur technischen Realisierbarkeit möglich.	Vorschlag wird geprüft.
6 Zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Schillerstraße. Die Umgestaltung darf nicht zu mehr Lärmbelastungen der Anwohner führen.	Durch das Parkhaus und den neuen Bahnhofszugang wird es mehr Verkehr in der Schillerstraße geben - aber auch Verkehrsberuhigung der Quartiersstraßen.	

\* Siehe Stellungnahme der SWU (Anlage 2 dieser Vorlage)

<p>7 Die Erneuerung der Bahnhofshalle muss nicht unbedingt als Neubau erfolgen.</p>	<p>Die Bahnhofshalle ist mit täglich 40.000 Besuchern hochbelastet und kann den künftigen zusätzlichen Anforderungen durch mehr Züge und Fahrgäste nicht mehr gerecht werden. Ein Neubau ist zwingend notwendig.</p>	<p>Nicht weiter verfolgen.</p>
<p>8 Die Kleine Blau muss nicht als oberirdischer Fluss entlang der Schillerstraße geführt werden. Der entstehende Freiraum wird wegen der Erschließungsfunktionen der Straße und der Bahn keine große Aufenthaltsqualität bieten. Die hohen Kosten der Blauverlegung werden daher kritisiert.</p>	<p>Der entstehende Freiraum wird durchaus Bewohnern und Beschäftigten eine Verbesserung des Wohn- und Arbeitsumfeldes bringen. Eine Verlegung der Kleinen Blau in einem Kanal widerspricht den Anforderungen an eine ökologische Aufwertung und birgt Kostenrisiken wegen notwendiger Leitungsverlegungen in der Schillerstraße.</p>	<p>Nicht weiter verfolgen.</p>
<p>9 Insgesamt hat das Projekt extrem hohe Kosten, die manch anderweitig wünschenswerte Projekte nicht realisierbar machen.</p>	<p>Eine gesicherte Angaben zu Kosten und Finanzierung ist erst mit Vorliegen konkreter Planungen möglich. Das Projekt ist die wichtigste Stadtentwicklungsmaßnahme der nächsten Jahrzehnte. Die Kosten sind gerechtfertigt.</p>	<p>Bisherige städtische Planungen weiter verfolgen.</p>

## RPG Mitte-Ost / Dr. Hans-Dieter Lippert

Statements	Stellungnahmen der Verwaltung	Empfehlungen
<p>1 Ulm ist seit der Anbindung an den Bahnverkehr ein überregionaler Bahnknoten. Das Oberzentrum ist eine Drehscheibe für den lokalen, regionalen und überregionalen Verkehr. Mobilität ist eine Grundlage der Gesellschaft. Der Bedarf an Mobilität wird zunehmen. Dies macht es erforderlich alle Verkehrsmittel miteinander sinnvoll und abgestimmt zu vernetzen. Am Bahnhof können alle Verkehrsmittel konzentriert werden, um den Wechsel von einem Verkehrsmittel zum anderen möglich zu machen. Dazu müssen Möglichkeiten geschaffen werden für Anfahrt, Abfahrt, Wechsel, Parken (Autos, Fahrräder). Die entstehenden Verkehrsströme müssen mit einem Verkehrsleitsystem zielgerichtet gelenkt werden.</p>	<p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen. Mit dem Projekt City-Bahnhof Ulm soll der Bahnhof zu einer integrierten Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden.</p>	

2	Mit dem Neubau des Bahnhofs muss die Trennung zwischen Kernstadt und Weststadt vermindert werden.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm	
3	Die angrenzenden Quartiere Sedelhof, Theaterviertel und Neustadt müssen aufgewertet werden.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm	
4	Insbesondere die Neustadt soll ein urbanes Wohn- und Arbeitsquartier für Berufspendler nach Stuttgart, Augsburg, München und als Dienstleistungsstandort für Berufspendler in die Stadt werden.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm	

## RPG Eselsberg / Oliver Klein, Kai Lemke

Statements	Stellungnahmen der Verwaltung	Empfehlungen
1 Der ZOB soll an die Schillerrampe verlagert werden. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit der Bebauung des Areals.	Widerspricht der bisherigen städtischen Konzeption und dem Beschluss, den ZOB am Bahnhof auszubauen.	Der ZOB soll wie beschlossen realisiert werden.
2 Das Kosten-Nutzen-Verhältnisse der Freilegung der Kleinen Blau wird infrage gestellt.	Städtebauliche Aufwertung des Dichterviertels und Schaffung des neuen Wasserlaufs rechtfertigen Kosten.	
3 Der entstehende Freiraum ist für die Anwohner nicht erforderlich und nutzbar. Innenstadtbesucher nutzen andere, bereits bestehende Freiräume. Stattdessen sollte die Kleine Blau bereits ab der B 10 überdeckelt werden und die freiwerdende Fläche genutzt werden, um den Subway an der Schillerstraße mit Geh-/ und Radwegen an das Wegenetz bei der Blauinsel anzubinden. Die Kleine Blau soll an anderer Stelle in die Große Blau münden. Ein Hebewerk könnte einen Teil des Blauwassers durch die Schillerstraße führen und in einer Kaskade in die Große Blau stürzen.	Der entstehende Freiraum wird durchaus Bewohnern und Beschäftigten eine Verbesserung des Wohn- und Arbeitsumfeldes bringen. Eine Überdeckelung der Kleinen Blau bereits ab der B10 widerspricht den Zielsetzungen einer ökologischen Aufwertung der Blau. Der Radverkehr soll künftig in einer Grünzone entlang der Blau parallel der Bleichstraße geführt werden.	Nicht weiter verfolgen.
4 Radwegenetz - Neue Radwege entlang der Straßenbahntrasse an der Schillerstraße vom Mähringer Weg über die Bahn sowie aus Westen kommend entlang der Bahn hinter IKEA zur Schillerstraße	Die städtischen Planungen sehen einen Radweg entlang der Schillerstraße vor. Eine Radwegeverbindung hinter IKEA ist bisher nicht vorgesehen.	Vorschlag wird geprüft.



5 MIV - Verlängerung der Straße hinter IKEA unter der B10 hindurch und Anbindung an die B10 in Richtung Norden	Derzeit ist keine Aussage zur technischen Realisierbarkeit möglich. Falls die Straße realisierbar wäre, so wäre es eine sehr teure Anbindung. Die Anbindung des Fachmarktzentrums ist derzeit über den Blaubeurer-Tor-Kreisel problemlos möglich.	Nicht weiter verfolgen.
6 Ausbau Schillerstraße nur als beruhigte Anwohnerstraße	Die Schillerstraße dient als künftiger Stadtboulevard der Haupterschließung des Dichterviertels und des künftigen Westzugangs zum Bahnhof.	Nicht weiter verfolgen.
7 ÖPNV - Anbindung des Science Parks an den Bahnhof, Auflösung der Engstelle an der Neutorbrücke durch geänderte Trassenführung der Straßenbahn vom Mähringer Weg, mit Brücke und Rampe über die Bahnanlagen, unter der B10 und L-E-Brücke hindurch, entlang Schillerstraße zur Neuen Straße und dem Umsteigegeck Ehinger Tor. Führung der Trasse auf Bahngelände parallel zur Schillerstraße mit kurzer Anbindung der Regionalgleise, Anbindung an bestehende Linie 1.	Für eine Straßenbahntrasse in der Schillerstraße steht nicht genügend Fläche zur Verfügung. Über die bisher von der Bahn zugesagten Gleisanlagen hinaus sind derzeit keine weiteren möglich. Die Führung der Straßenbahntrasse auf diesen Gleisen würde zu Lasten der Blau-Verlegung in einem offenen Gewässer gehen.	Nicht weiter verfolgen.
8 Ruhender Verkehr - Verlagerung des Parkhaus Schillerstraße nach Süden bis zur Großen Blau mit Einbindung des Fußgängerstegs	Widerspricht den städtischen Planungen zur Verlegung der Kleinen Blau in ein offenes Gewässer.	Nicht weiter verfolgen.

## RPG Böfingen / Karl Foos

<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
1 Verbesserung der Anbindung des Dichterviertels an die Innenstadt durch den neuen Bahnhof. Überwindung der Barriere des Hindenburggrings.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm	
2 Die Verkehrsströme sollen entflechtet werden.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm	
3 Geh- und Radwegenetz - Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer durch eine großzügige Unterführung unter der B10. Schaffung einer direkten Radwegeverbindung Zeitblomstraße - Dichterviertel über eine neue Brücke. Ziel ist die Schaffung eines durchgehenden Radweges von Böfingen nach Söflingen.	Die Schaffung einer neuen Fuß- und Radwegeverbindung von der Neustadt durch das Dichterviertel in Richtung Söflingen ist eine wichtige Zielsetzung. Der Vorschlag der Fortsetzung der bestehenden Verbindung in Verlängerung der Zeitblomstraße wird begrüßt.	Vorschlag wird in städtische Planungskonzeption aufgenommen.

4	MIV - Verbesserung der Straßenverbindung Böfingens an den Bahnhof.	Am Hauptstraßennetz können derzeit keine Veränderungen erfolgen.	Nicht weiter verfolgen.
5	Ggf. können in Zukunft private Bahnunternehmer die Anbindung kleinerer Bahnhöfe an den Hbf übernehmen.	Nicht Gegenstand der aktuellen Planungskonzeption zum City-Bahnhof.	
6	Es wird angeregt zuerst einen städtebaulichen Wettbewerb zu machen und in einer zweiten Stufe einen Bauwettbewerb.	Modifizierung des bisher vorgesehenen Verfahrens.	Vorschlag wird geprüft.

## ADFC Ulm/ Alb-Donau / Christof Hofmann

Statements	Stellungnahmen der Verwaltung	Empfehlungen
1 Unterführung Empfangsgebäude-Schillerstraße - Auslegung für Fahrradmitnahme mit dem Zug. Anbindung beider Zugänge zum Bahnhof und aller Bahnsteige für Radmitnahme im Zug. Erschließung der Bahnsteige nur mit Treppen und Aufzügen ist insbesondere beim Umsteigen mit Bahnsteigwechsel völlig ungeeignet.	Verbesserungen für Radfahrer an den Bahnhofszugängen und Bahnsteigen sind dringend notwendig.	Als Forderung in die Wettbewerbsauslobung aufnehmen.
2 Unterführung Empfangsgebäude - Bahnhofstraße: Eine Verlängerung der Fußgängerzone zum Bahnhof ist nicht sinnvoll für Radfahrer, da hier eine Vermischung mit dem Fußgängerverkehr zu Stande kommt.	Die geplante Passage unter dem Bahnhofplatz ist nicht für Radfahrer vorgesehen. Als Stadtteilverbindung steht der Steg zur Verfügung und ggf. eine neue Verbindung in Verlängerung der Zeitblomstraße.	
3 Fahrradparken - Erhöhter Bedarf für Berufspendler am Zugang Schillerstraße. Hinweis: neues Fahrradparkhaus und neue überdachte Abstellanlage am Bahnhof Aalen.	Ist Bestandteil der städtischen Zielkonzeption.	Hinweis wird geprüft.
4 Radwegenetz - Der Ausbau der Radachse an der Friedrich-Ebert-Straße ist zwingend erforderlich	Ist Bestandteil der städtischen Zielkonzeption.	

# AK Bahnhof Ulmer Frauenforum / Sigrid Räkel-Rehner, Marga Jülich, Gerdheide Henß, Susann Lud

Statements	Stellungnahmen der Verwaltung	Empfehlungen
1 Bahnhof soll als verbindendes Element zwischen Weststadt und Innenstadt dienen, Blickfang und Orientierung für die Ankommenden sein, Stadt und Münster präsentieren.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm	
2 Möglichst viele Funktionen, auch kulturelle Angebote sollen im Bahnhof zusammengefasst werden.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm	
3 Fußgänger- und Radverkehr: Vorrang für die Fußgänger/innen zur barrierefreiem, sicheren, attraktiven Nutzung des öffentlichen Raumes.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm	
4 Verbesserte Anbindung des ÖPNV, der Innenstadt, der Quartiere. Bündelung der Fußgänger- und Radverkehre, dadurch möglichst hohe soziale Kontrolle und weniger Angsträume.	Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm	
5 Plädoyer für oberirdische Anbindung (Skywalk) wegen guter Orientierung und Blickbeziehungen für Ankommende, höhere Attraktivität und Akzeptanz durch Tageslicht, vielfältigere Nutzungs- und Vermarktungsmöglichkeiten, mehr Sicherheit	Aus der Verkehrsmachbarkeitsstudie des City-Bahnhofs ergibt sich klar die Subway-Lösung als städtebaulich und verkehrstechnisch beste Lösung. Neben der Unterführung wird aber auch die ebenerdige Fußgängerverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt neu gestaltet und aufgewertet.	Die oberirdische Verbindung (Skywalk) sollte nicht weiter verfolgt werden.
6 MIV - Forderung nach Verkehrsreduzierung in der Olgastraße und am Bahnhof. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit den MIV unterirdisch zu verlegen und die Fußgängerströme über den Bahnhofsplatz zu führen.	Eine wesentliche Reduzierung des Verkehrs in der Fr.-Ebert-Straße ist nach heutigem Kenntnisstand nicht möglich. Eine Tieferlegung des Kfz-Verkehrs in die Ebene -1 in der Fr.-Ebert-Straße scheitert an den bestehenden Verkehrsanbindungen und der dazu erforderlichen Verlegungen der Großen Blau und der Kleinen Blau.	Nicht weiter verfolgen.
7 Paritätische Besetzung der Jury, außerdem soll eine Vertreterin des Frauenforums als SachpreisrichterIn dabei sein.	Die Jury für den Ideen- und Realisierungswettbewerb wird einzig nach fachlichen Gesichtspunkten besetzt.	Nicht weiter verfolgen.

<p>8 Formulierung der Wettbewerbsbedingungen ergebnisoffen und ohne Favorisierung der Subway-Variante.</p>	<p>Ziel der städtischen Konzeption ist die Schaffung einer integrierten Verkehrsdrehscheibe. Die Verkehrsuntersuchung und -konzeption zum City-Bahnhof empfiehlt die Verknüpfung möglichst vieler Verkehrsträger auf einer Ebene. Einzig die Subway-Lösung bietet dazu die optimalen Voraussetzungen. Dies ist auch Beschlusslage.</p>	<p>Nicht weiter verfolgen.</p>
--	--	--------------------------------

<b>BUND Ulm / Dr. Dietmar Reinborn, Michael Joukov</b>		
<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
<p>1 Die Fläche des heutigen ZOBs kann reduziert werden, da in Zukunft, bedingt durch den Ausbau des ÖPNV, weniger Regionalbuslinien bis in die Innenstadt fahren müssen.</p>	<p>Widerspricht der bisherigen städtischen Konzeption den ZOB an Bahnhof auszubauen.</p>	<p>Vorschlag wird im Rahmen der Nahverkehrsplanung geprüft.</p>
<p>2 Die Grünflächen südlich des ZOBs sollen erhalten werden.</p>	<p>Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm</p>	
<p>3 Städtebaulich kann hier eine neue Raumkante mit Gebäuden geschaffen werden. Gewerbliche Nutzungen können hier angesiedelt werden, um dadurch die städtische Peripherie zu entlasten. Nutzung des Erdgeschosses weiter für den Busbahnhof.</p>	<p>Eine multifunktionale Nutzung der Fläche des ZOBs wird derzeit untersucht. Ggf. erfolgt die Aufnahme in die Wettbewerbsbedingungen.</p>	<p>Vorschlag wird geprüft.</p>
<p>4 Fußgängerverkehr - Schaffung optimaler oberirdischer Möglichkeiten am Bahnhofsplatz mit großzügiger und schneller Überschreitung der Fahrspuren und ÖPNV-Trasse durch Ampelregelung. Zusätzlicher Überweg an der Einmündung der Bahnhofstraße.</p>	<p>Entspricht der städtischen Zielsetzung neben der Fußgängerunterführung auch die ebenerdige Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt neu zu gestalten.</p>	
<p>5 Barrierefreie Anbindung der Züge an die Innenstadt durch Verbindung der bestehenden Unterführungen (Passage unter Bahnhofsplatz und Bahnsteigunterführung) - aber keine Weiterführung in die Bahnhofstraße.</p>	<p>Der Verzicht auf die Weiterführung der Unterführung in die Bahnhofstraße widerspricht der städtischen Konzeption der Schaffung einer attraktiven Fußgänger Verbindung von der Innenstadt bis zur Schillerstraße.</p>	<p>Nicht weiter verfolgen.</p>
<p>6 Unterführung von der Bahnhofshalle zum ÖPNV mit möglichst vielen Öffnungen und einer attraktiven Verbindung nach oben im Bahnhofsvorbereich.</p>	<p>Entspricht Zielsetzung der Stadt Ulm</p>	

7 Fußgänger- und Radverkehr - Verbesserung der Verbindung in die Weststadt durch Verlängerung der heutigen Gleisunterführung an der Post bis zu Schillerstraße (Pakettunnel)	Eine weitere Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Innenstadt und der Weststadt ist sinnvoll. Die Trassenführung ist zu prüfen.	Vorschlag wird geprüft.
8 Steg - ist für Fußgänger unattraktiv, funktional ungünstig und kann entfallen.	Der Bau des Steges wird realisiert.	Nicht weiter verfolgen.
9 ÖPNV- Verschiebung der Wartebereiche der Haltestelle Hauptbahnhof nach Süden.	Ist im Zuge der weiteren Planungen zu prüfen.	Vorschlag wird geprüft.
10 MIV - In Zukunft Möglichkeit der Aufgabe von Fahrspuren der Friedrich-Ebert-Straße und Einrichtung eines Gegenverkehrs auf den verbleibenden Fahrspuren.	Eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Friedrich-Ebert-Straße und eine Aufgabe von Fahrspuren ist nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht möglich.	Vorschlag wird geprüft.
11 Wettbewerb - Die Ausschreibung sollte nicht zu eng gefasst werden, um genügend zukunftsweisende Ideen und konkrete Vorschläge zu bekommen. Ziel soll eine zeitgemäße Konzeption mit Vorrang für die Menschen sein.	Sinnvolle Anregung.	Vorschlag wird geprüft.
12 Ein getrenntes Verfahren für Städtebau und Bauwettbewerb wird unterstützt.	Modifizierung des bisher vorgesehenen Verfahrens.	Vorschlag wird geprüft.

## 4. Hearing der Institutionen, Hochschulen und Verwaltungen am 22.04.2009

### 4.1 Eingeladene Teilnehmer:

Industrie- und Handelskammer Ulm IHK  
Handwerkskammer Ulm HWK  
Regionalverband Donau-Iller  
Ulmer City Marketing e. V.  
Universität Ulm  
Hochschule Ulm  
BioRegionUlm Förderverein  
Landkreis Alb-Donau  
Stadt Neu-Ulm

<b>Ulmer City-Marketing e. V. / Anna-Maria Dietz</b>		
<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
<p>1 Die Entwicklung des City-Bahnhofs ist kein Solitärprojekt. Es steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den städtebaulichen Entwicklungen des Dichterviertels, dem Projekt Sedelhof und der Sanierung des Neutorviertels. Die Summe dieser Projekte hat einen enormen Einfluss auf die positive Entwicklung der Stadt. Es ist zu begrüßen, dass diese Projekte nunmehr in die Realisierungsphase kommen. Dabei nimmt der City-Bahnhof als Visitenkarte und Eingangstor zur Stadt eine zentrale Rolle ein.</p>	<p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen mit dem Projekt City-Bahnhof auch stadtentwicklungspolitische und städtebauliche Ziele zu realisieren.</p>	
<p>2 Die Stadt Ulm hat mit ihrem hohen Anspruch an Architektur den richtigen Weg eingeschlagen, der bei einem so wichtigen Projekt, wie dem City-Bahnhof Ulm weiter gegangen werden muss. Vor diesem Hintergrund ist der komplette Neubau des Empfangsgebäudes und des IC-Hotels zwingend notwendig.</p>	<p>Ob das IC-Hotel durch einen Neubau ersetzt wird, hängt von der Entscheidung des Eigentümers ab.</p>	<p>Vorschlag wird geprüft.</p>
<p>3 Attraktive Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes: Raumgestaltung hell und angstfrei Grün / Bäume in die Planungen mit einbeziehen, Ausstattung mit Brunnen, Sitzen etc.</p>	<p>Eine attraktive Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes entspricht der städtischen Zielsetzung.</p>	<p>Bestandteil des Realisierungswettbewerbs.</p>
<p>4 Es wird vor einer weiteren Ansiedlung von Verkaufsflächen am Bahnhof gewarnt. Die in der Sedelhofgalerie angestrebten 16.000 qm decken den innerstädtischen Bedarf zur Genüge. Die negativen Einwirkungen eines Einkaufszentrums auf dem Bahnhofsareal sind seit der Diskussion um die Ansiedlung des ECE-Centers bekannt. Es besteht die Gefahr einer Verschiebung der Handelslagen in Richtung Westen sowie, dass der Bereich östlich des Münster als attraktive Geschäftslage gänzlich wegbricht.</p>	<p>Der Bahnhof wird nicht zu einem Einzelhandelsstandort entwickelt. Es wird lediglich Flächen für Reisebedarf, Nahversorgung und Gastronomie geben.</p>	<p>Ist Bestandteil des Realisierungswettbewerbs.</p>
<p>5 Die direkte Anbindung der Sedelhofgalerie an die geplante Unterführung zum Bahnhof und ÖPNV wird kritisch gesehen.</p>	<p>Die städtischen Planungen sehen eine direkte Anbindung der Sedelhofgalerie sowohl an die Bahnhofsunterführung und den ÖPNV als auch an die Fußgängerzone vor. Diese Konzeption soll nicht aufgegeben werden.</p>	<p>Nicht weiter verfolgen.</p>

<p>6 Für die Tunnelbreite von 35 m des Unterführungsabschnittes Schillerstraße - Empfangsgebäude muss von beidseitigen Handelsflächen ausgegangen werden. Dabei wird davon ausgegangen, dass hier Refinanzierungsmaßnahmen herangezogen werden. Hinweis: Geschäfte im Bahnhofsbereich unterliegen einer massiven Ungleichbehandlung gegenüber innerstädtischen Betrieben bezüglich der erlaubten Öffnungszeiten an Sonntagen. Die Frage der Kontrolle der gesetzlichen Bestimmungen bleibt offen. Vor diesem Hintergrund ist unbedingt die Variante mit geringerer Tunnelbreite anzustreben.</p>	<p>Die Breite der Fußgängerunterführung wird in der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses definiert. Bauliche Anforderungen müssen dabei mit finanziellen Möglichkeiten abgeglichen werden.</p>	<p>Vorschlag wird geprüft.</p>
<p>7 Bei den Baumaßnahmen sollten ortsansässige Betriebe berücksichtigt werden. Dies soll durch eine entsprechende Losgröße bei den Ausschreibungen berücksichtigt werden.</p>	<p>Wird in der Realisierungsphase relevant.</p>	
<p>8 Kritisch erscheint die Länge der geplanten Unterführung vom Empfangsgebäude zur Bahnhofstraße. Bei den weiteren Planungen müssen die Anbindungen an den Bahnhofplatz und die Überquerung der Friedrich-Ebert-Straße betrachtet werden. Kritisch erscheint auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei geschätzten Baukosten von 13,75 Mio Euro.</p>	<p>Die endgültige Länge und die damit verbundenen Kosten der Unterführung werden Gegenstand des Realisierungswettbewerbs sein.</p>	
<p>9 Fußgängerverkehr: attraktive Verbindungen zwischen Dichterviertel, Bahnhof und Fußgängerzone, einfache und sichere Querungen von Bahnhofplatz und ÖPNV-Trasse zur Innenstadt, Fußverkehr auf der Fläche des Bahnhofs.</p>	<p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen.</p>	
<p>10 Fahrradverkehr: Optimale Verknüpfungen des Radverkehrs durch kurze Wege beim Umstieg Fahrrad - Bahn, einfache Zufahrt zum Bahnhof aus allen Richtungen, ausreichend kostenfreie Abstellanlagen dicht am Eingang, abschließbare Unterstände, Sicherheit der Abstellanlagen, nächtliche Angstfreiheit durch zentrale Platzierung.</p>	<p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen.</p>	



<p>11 ÖPNV: Attraktiver Busverkehr durch kurze Wege beim Umstieg Bus - Bahn, übersichtliche Anordnung der Bussteige, leichte Orientierung, einfache Verkehrsführung für Busse aus allen Richtungen, barrierefreier Zugang für Fahrgäste, Informationsangebot und Fahrkartenverkauf, wettergeschützte Wartebereiche, angstfrei, auch nachts!</p>	<p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen.</p>	
<p>12 Bahn: Attraktiver Zugverkehr durch helle, freundliche Gestaltung ohne Angsträume, Barrierefreiheit, übersichtliche Information und Orientierung, ausreichende, sichere Möglichkeiten für Gepäckaufbewahrung, attraktive Warteräum, auch beheizt, saubere und sichere Toiletten.</p>	<p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen.</p>	
<p>13 Taxen dicht am Bahnhof, Blickbeziehungen (Sicherheit), Fahrmöglichkeiten und Wegebeziehungen optimieren (Fahrkosten)</p>	<p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen.</p>	
<p>14 Die Beurteilung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf den künftigen Verkehr rund um das Bahnhofsareal, die Passanten und Kundenströme sollte noch genau untersucht werden.</p>	<p>Im Rahmen der verkehrlichen Machbarkeitsstudie wurden die wesentlichen Verkehrsströme bereits analysiert und prognostiziert.</p>	

<h2>Handwerkskammer Ulm / Elisabeth Maeser</h2>		
<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
<p>1 Das Bahnhofsareal darf die Stadt nicht teilen. Vorrangiges Ziel ist deshalb die Anbindung des Dichterviertels und der Weststadt an den Bahnhof durch einen neuen Bahnhofszugang von Westen.</p> <p>2 Die HWK unterstützt das Vorhaben der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes von der Schillerstraße bis zu Ludwig-Erhard-Brücke und des Theaterviertels. Dabei sollte auch eine Ausrichtung auf kleingewerbliche Nutzungen vorgesehen werden, um möglichst durchmischte Quartiere mit Dienstleistungen, Wohnen und Gewerbe zu entwickeln.</p>	<p>Entspricht der städtischen Zielsetzung.</p> <p>In den neuen Quartieren wird eine Nutzungsmischung angestrebt. Dies kann auch wohnverträgliches Kleingewerbe umfassen.</p>	<p>Anregung wird aufgenommen.</p>

<p>3 Oberster Ziel muss die Verbesserung der Wohn- und Arbeitsqualität der Innenstadt sein.</p>	<p>Entspricht der städtischen Zielsetzung.</p>
<p>4 Mehr Vermarktungsflächen im Bahnhof können sinnvoll sein, allerdings besteht die Gefahr eines weiter steigenden Mietniveaus.</p>	<p>Der neue Bahnhof soll nicht zu einem Einzelhandelsstandort entwickelt werden.</p>
<p>5 Durch die Entwicklung der Sedelhofgalerie besteht eine gewisse Gefahr, dass eine Konkurrenz zu den Verkaufsflächen von der Bahnhofstraße bis zur Frauenstraße entsteht. Die Attraktivität der Innenstadt muss gewahrt sein.</p>	<p>Die bisher vorgesehene Verkaufsflächengröße der Sedelhofgalerie gefährdet nicht die Innenstadt als Einzelhandelsstandort, sondern führt im Gegenteil zu einer Attraktivitätssteigerung des Oberzentrums Ulm.</p>
<p>6 Fußgänger - Der gesamte Bahnhofsbereich (Verkehrsstation, Vorplätze, Straßen) muss vorrangig für das große Fußgängeraufkommen von 40.000 Besuchern täglich attraktiv gestaltet werden. Die Anbindung an die Innenstadt muss unkompliziert erfolgen.</p>	<p>Entspricht der städtischen Zielsetzung.</p>
<p>7 Eine oberirdische Verbindung Bahnhof - Innenstadt wäre wünschenswert. Dies erfordert die Reduzierung des MIV im Bereich des Bahnhofs</p>	<p>Neben der Fußgängerunterführung ist die Verbesserung der ebenerdigen Verbindung zur Innenstadt vorgesehen. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist eine wesentliche Reduzierung des MIV am Bahnhof nicht möglich.</p>
<p>8 ÖPNV - Erforderlich ist ein schneller Zugang vom Bahnhof an den ÖPNV, die Parkmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder erforderlich.</p>	<p>Entspricht der städtischen Zielsetzung.</p>
<p>9 MIV - Beseitigung der Nadelöhre Zinglerberg und Neutorstraße. Entlastung vom Individualverkehr und damit Anhebung der Wohn- und Arbeitsqualität der Innenstadt. Durch eine Reduzierung des Verkehrs am Bahnhof könnten Lärmschutz und Feinstaubwerte verbessert werden. Zur Weststadt hin besteht großes Potential für baulichen Lärmschutz durch Gebäude.</p>	<p>Die im Rahmen der verkehrlichen Machbarkeitsstudie erarbeiteten Analysen und Prognosen zeigen, dass eine Reduzierung des MIV im Bereich des Bahnhofs derzeit nicht möglich ist.</p>
<p>10 Ruhender Verkehr - Forderung nach Parkflächen am neuen Bahnhofszugang im Westen.</p>	<p>Entspricht der städtischen Zielsetzung.</p>

<p>11 Es sollte eine maßvolle Umgestaltung angestrebt werden, da nicht unbedingt der "größte Wurf" zum besten Ergebnis führen muss. Wichtig ist ein sinnvolles Verhältnis von Kosten und Nutzen. Dies gilt insb. beim Neubau des InterCity Hotels und des Bahnhofsgebäudes.</p>	<p>Die Ergebnisse des Wettbewerbs sind hinsichtlich der finanziellen Realisierbarkeit zu prüfen. Die Entscheidung über einen Hotelneubau wird vom Eigentümer zu treffen sein.</p>	
---	---	--

<h2 style="text-align: center;">Regionalverband Donau-Iller / Markus Riethe</h2>		
<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
<p>1 Mobilität steht gleichbedeutend auch für Standortqualität. Eine Neuordnung im Bereich des Hbf Ulm ist auch regional von großer Bedeutung. Im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm übernimmt der Hbf die wichtigste Gatewayfunktion und ist die wichtigste Mobilitätsdrehscheibe der Region. Dies zeigt sich künftig in der steigenden Bedeutung im transeuropäischen Netz, der Magistrale Paris-Budapest und der ICE-Schnellbahntrasse nach Stuttgart. Künftig fahren mehr (8-10) TGVs Ulm an.</p> <p>2 Ebenso wird die Bedeutung des Bahnhofs Ulm im deutschen Fernverkehr steigen, beim Ausbau der Strecken Stuttgart-Ulm und Ulm-Augsburg. Projekte im Umfeld werden sich auf den Knoten Ulm auswirken (Elektrifizierung der Strecke München-Memmingen-Lindau und Südbahn nach Freidrichshafen). Eine S-Bahn Donau-Iller könnte künftig im 30-Minuten-Takt auf allen 6 Zulaufstrecken des Knotens Hbf Ulm in Form dreier Durchmesserlinien verkehren.</p> <p>3 Künftig wird es mehr Halte, mehr Fahrgäste und noch mehr Ein-, Aus- und Umsteigen geben. Die Mobilitätsdrehscheibe mit ZOB, Straßenbahn, Park&amp;Ride, Bike&amp;Ride wächst! Erforderlich sind deshalb kurzfristig ein neuer Steg als erste Stadtteilverbindung und für Umsteiger die notwendigen Stegabgänge zu den Gleisen.</p> <p>4 Bei der Gestaltung des Hbf Ulm muss darauf geachtet werden, dass das Bahnhofsareal an die Anforderungen des mobilen Kunden von morgen angepasst wird.</p>	<p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen.</p> <p>Die Einrichtung eines S-Bahnverkehrs zum Knoten Ulm wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Der Steg wird realisiert. Die Abgänge zu den Bahnsteigen sind als Maßnahmen der DB nicht Bestandteil der städtischen Planungen.</p> <p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen.</p>	<p>Vorschlag nachdrücklich unterstützen.</p> <p>Vorschlag wird geprüft.</p>

<p>5 Bereits heute ist zu Stoßzeiten die Kapazitätsgrenze im Bahnhof erreicht, insbesondere der Zugang zu den Bahnsteigen und die weiten Wege zu den Zügen nach Norden (Aalen) und Süden (Friedrichshafen) sind nicht zukunftsorientiert. Der Hbf muss daher den künftigen Anforderungen angepasst werden, z. B. durch Schaffung einer neuen Bahnsteigkante und bessere Erreichbarkeit der der Bahnsteige.</p>	<p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen zur Entwicklung einer Mobilitätsdrehscheibe der kurzen Wege. Die DB-Planungen zur ICE-Trasse sehen einen zusätzlichen fünften Bahnsteig vor.</p>	
--	--	--

<h2 style="margin: 0;">Universität Ulm / K. J. Ebeling</h2>		
<h3 style="margin: 0;">Statements</h3>	<h3 style="margin: 0;">Stellungnahmen der Verwaltung</h3>	<h3 style="margin: 0;">Empfehlungen</h3>
<p>1 Durch die Schnellbahnverbindung Stuttgart 21 gelangt das Ulmer Bahnhofsviertel in S-Bahntfernung zur Metropolregion Stuttgart und dem Flughafen. Das Bahnhofsviertel wird attraktiv für Pendler nach Stuttgart. Dies erfordert gehobene Wohnmöglichkeiten in Bahnhofs- und Innenstadtnähe.</p> <p>2 Durch die Grenzlage an den Landesgrenzen und gleichzeitiger zentraler Lage zwischen den Metropolregionen Stuttgart und München kann Ulm eine Brückenfunktion übernehmen. Der Klinikbereich Michelsberg wird für Ambulanzpatienten aus dem Großraum Stuttgart leicht erreichbar sein.</p> <p>3 Die Universitäten Stuttgart, Hohenheim und Ulm gelangen in S-Bahntfernung verkehrstechnisch näher zusammen. Dies schafft Möglichkeiten für neue kooperative Lehrprogramme und Verbundprojekte der Forschung. Voraussetzung wären universitäre Räumlichkeiten in Bahnhofsnahe. In diese Kooperation könnten auch die nicht-universitären Hochschulen einbezogen sein.</p> <p>4 Bahnhofsviertel wird eine Verkehrsdrehscheibe der industriestarken Regionen zwischen Ostalb und Bodensee bzw. Allgäu. Dies erfordert eine schnelle Erreichbarkeit des Bahnhofs mit entsprechender Parkraumverfügbarkeit.</p>	<p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen.</p> <p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen.</p> <p>Wichtiger Beitrag zur stadtentwicklungspolitischen Konzeption des Hauptbahnhofs und dessen Umfeld.</p> <p>Entspricht den städtischen Zielsetzungen.</p>	<p>In die Wettbewerbsauslobung aufnehmen.</p>

# Industrie- und Handelskammer Ulm / Josef Röhl, Bernd Radtke

Statements	Stellungnahmen der Verwaltung	Empfehlungen
1 Mit dem Projekt City-Bahnhof Ulm und der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm ergeben sich enorme Chancen und Perspektiven für den Standort Ulm.	Entspricht der städtischen Beurteilung.	
2 Der Neubau des Bahnhofs muss zur Marke Ulm passen. Mit der Neuen Mitte hat man einen Standard für Wertigkeit auch am Bahnhof gesetzt.	Entspricht den städtischen Zielsetzungen.	
3 Handels- und Dienstleistungsnutzungen im Bahnhof sind notwendig. Um keine Konkurrenz zur Innenstadtlage aufzubauen sollten keine hochwertigen Geschäfte angesiedelt werden.	Der Bahnhof wird nicht zu einem Einzelhandelsstandort entwickelt. Es wird lediglich Flächen für Reisebedarf, Nahversorgung und Gastronomie geben.	Bestandteil des Realisierungswettbewerbs.
4 Damit der Bahnhof positive Impulse für die Innenstadt entwickeln kann, ist eine optimale Anbindung notwendig.	Entspricht den städtischen Zielsetzungen.	
5 Zusätzliche Nutzungen (z. B. Konferenz, Seminar, etc ) sind wichtig	Entspricht den städtischen Zielsetzungen. Neben den typischen Bahnhofsnutzungen soll im Wettbewerb untersucht werden, ob weitere Nutzungen eines Zusatzprogrammes möglich sind.	Bestandteil des Wettbewerbs.
6 Die Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt ist stark gestört. Das Areal östlich der Friedrich-Ebert-Straße sollte in den Wettbewerb einbezogen werden.	Wichtige Anregung.	Vorschlag wird geprüft.

## 5. Hearing der Verkehrsdienstleister am 05.05.2009

### 5.1 Eingeladene Teilnehmer:

Allgemeiner Deutscher Automobilclub ADAC  
Konsortium privater bayerischer Busunternehmer  
Donau-Iller-Bus GmbH  
Donau-Iller-Nahverkehrs-GmbH DING  
NeuBus Neu-Ulmer Busgesellschaft mbH  
DB ZugBus Regionalverkehr  
Stadtwerke Ulm SWU Verkehr  
Taxen Zentrale Ulm e. G.

<b>SWU Verkehr / Ingo Wortmann, Oliver Glaser</b>		
<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
1 Die ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof ist die am meisten frequentierte im ganzen Stadtgebiet und hat bereits heute die Kapazitätsgrenze erreicht. Unabhängig von den Planungen zum City-Bahnhof Ulm besteht wegen prognostizierter Fahrgastzuwächse Handlungsbedarf. Verbesserungen sind notwendig hinsichtlich Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Bahnsteigbreiten, Zugänglichkeit, Abwicklung der Verkehre	Entspricht der städtischen Zielsetzung. Die Neuplanung der Haltestelle ist Bestandteil des Wettbewerbs	
2 Breite statt Länge - Untersucht werden soll die Möglichkeit statt zweier langer Bahnsteige vier kürzere Bus-/ Bahnsteige sowie die damit verbundene Anforderung einer nördlichen Seitenlage der Straßenbahn zwischen Theater und Hauptbahnhof.	Wichtige Anregung.	Vorschlag wird geprüft.
3 Querung der Friedrich-Ebert-Straße - Querungen auf den Ebenen -1 und 0 sind mit behindertengerechten, sicheren, attraktiven Zugängen zu den Bahn- und Bussteigen der SWU Verkehr zu gestalten.	Entspricht der städtischen Zielsetzung.	
4 Straßenbahnwendeschleife am ZOB - Insb. bei Verstärkerverkehren zwischen Donauhalle und Bahnhof ist aus betrieblichen Gründen eine Wendemöglichkeit der Straßenbahn am ZOB wünschenswert. Mit dem weiteren Netzausbau der Straßenbahn wird eine solche Wendemöglichkeit unerlässlich.	Wichtige Anregung.	Vorschlag wird geprüft.
5 Ruhender Verkehr - Um unnötige Parksuchverkehre zu verhindern und damit weitere Verkehre im Bereich des Bahnhofplatzes zu vermeiden, sollte das Parkkonzept optimal gestaltet werden.	Wichtige Anregung. Entspricht der städtischen Zielsetzung.	Die Anregung wird für die Realisierung des Bahnhofprojekts vorgemerkt.
6 Kurzzeitparken in der Fr.-Ebert-Straße sollte künftig entfallen.	Widerspricht der bisherigen städtischen Konzeption Kurzzeitparken für beide Bahnhofsvorfahrten vorzusehen.	Vorschlag wird geprüft.

7 Zu den ruhenden Verkehren zählt auch der Radverkehr. Über entsprechende Bike and Ride Anlagen im Westen wie im Osten sollte daher nachgedacht werden.	Entspricht der städtischen Zielsetzung.	
---	---	--

<b>ADAC / Hans Jörg Martin</b>		
<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
1 Die Anbindung der Schillerstraße an die Blaubeurer Straße ist notwendig.	Ist Bestandteil der städtischen Planungskonzeption	Realisierung wird geprüft.
2 Anbindung der Schillerstraße an die IKEA-Erschließungsstraße ist dringend notwendig.	Derzeit ist keine Aussage zur technischen Realisierbarkeit möglich.	Realisierung wird geprüft.

<b>Donau-Iller-Bus GmbH / Eckhard Werner</b>		
<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
1 Die Belange des Busverkehrs müssen in das Projekt City-Bahnhof eingebunden werden.	Der Busverkehr stellt einen wichtigen Baustein der Verkehrsdrehscheibe City-Bahnhof dar und wird bei der Neuplanung eine zentrale Rolle spielen.	Anregung wird aufgenommen.

<b>RAB Bus / Tobias Therolf</b>		
<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
1 Die ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof wird auch von Bussen genutzt. Eine Verbesserung hinsichtlich Kapazität und Funktionalität, insb. Barrierefreiheit ist dringend notwendig.	Entspricht der städtischen Zielsetzung. Die Neuplanung der Haltestelle ist Bestandteil des Wettbewerbs.	Anregung wird aufgenommen.
2 Die meisten Linien der RAB beginnen und enden am ZOB. Die Situation am ZOB muss daher dringend verbessert werden, insb. hinsichtlich notwendiger Nachziehplätze.	Abhängigkeiten zum Projekt müssen geprüft werden.	Der Neubau des ZOB soll wie beschlossen realisiert werden.

<b>DING / Thomas Mügge</b>		
<b>Statements</b>	<b>Stellungnahmen der Verwaltung</b>	<b>Empfehlungen</b>
1 Der ZOB muss in das Projekt City-Bahnhof eingebunden werden. Die bisherige Neuplanung für den ZOB deckt nicht den künftigen Bedarf ab.	Der Busverkehr spielt im Projekt City-Bahnhof eine zentrale Rolle. Eine Neuorganisation des regionalen Busverkehrs ist unabhängig vom Bahnhofsprojekt zu untersuchen.	Vorschlag wird geprüft.



<p>2 Bisher gibt es mit den Haltestellen Hauptbahnhof und Ehinger Tor zwei Umsteigepunkte für den regionalen Busverkehr. Sinnvoll wäre es, lediglich einen Umsteigepunkt zu haben.</p>	<p>Wichtige Anregung. Die städtische Konzeption sieht die Schaffung einer integrierten Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof vor.</p>	<p>Im Rahmen der Nahverkehrsplanung untersuchen.</p>
<p>3 Der Knotenpunkt Olga- / Neutorstraße ist bereits heute überlastet. Dies führt auch zu Problemen beim regionalen Busverkehr.</p>	<p>Problem ist bekannt.</p>	<p>Ein Aus- bzw. Umbau des Verkehrsknotens Olga- / Neutorstraße ist im Zusammenhang mit der Straßenbahnplanung und dem Verkehrsentwicklungsplan zu diskutieren.</p>

## 6. Resumee

Folgenden Statements und Anregungen wurden mehrfach genannt bzw. als besonders wichtig beurteilt:

- ÖPNV-Trasse durch die Schillerstraße
- Verlängerung der Schillerstraße bis zur Erschließungsstraße hinter IKEA
- Multifunktionale Nutzung der Fläche des ZOB durch zusätzliche Bebauung
- Verlagerung des ZOB an die Schillerrampe
- Schaffung einer zusätzlichen Geh- und Radwegeverbindung vom Theaterviertel ins Dichterviertel
- Reduzierung des Verkehrs in der Friedrich-Ebert-Straße
- Errichtung eines S-Bahnknotenpunktes Ulm mit Einbindung des Flughafens Stuttgart
- Einrichtung eines Wissensstandorts der Ulmer Hochschullandschaft am Bahnhof
- Neuorganisation des regionalen Busverkehrs
- Modifizierung des Wettbewerbsverfahrens in ein 2-stufiges Verfahren mit einem Städtebau- und einem Bauwettbewerb