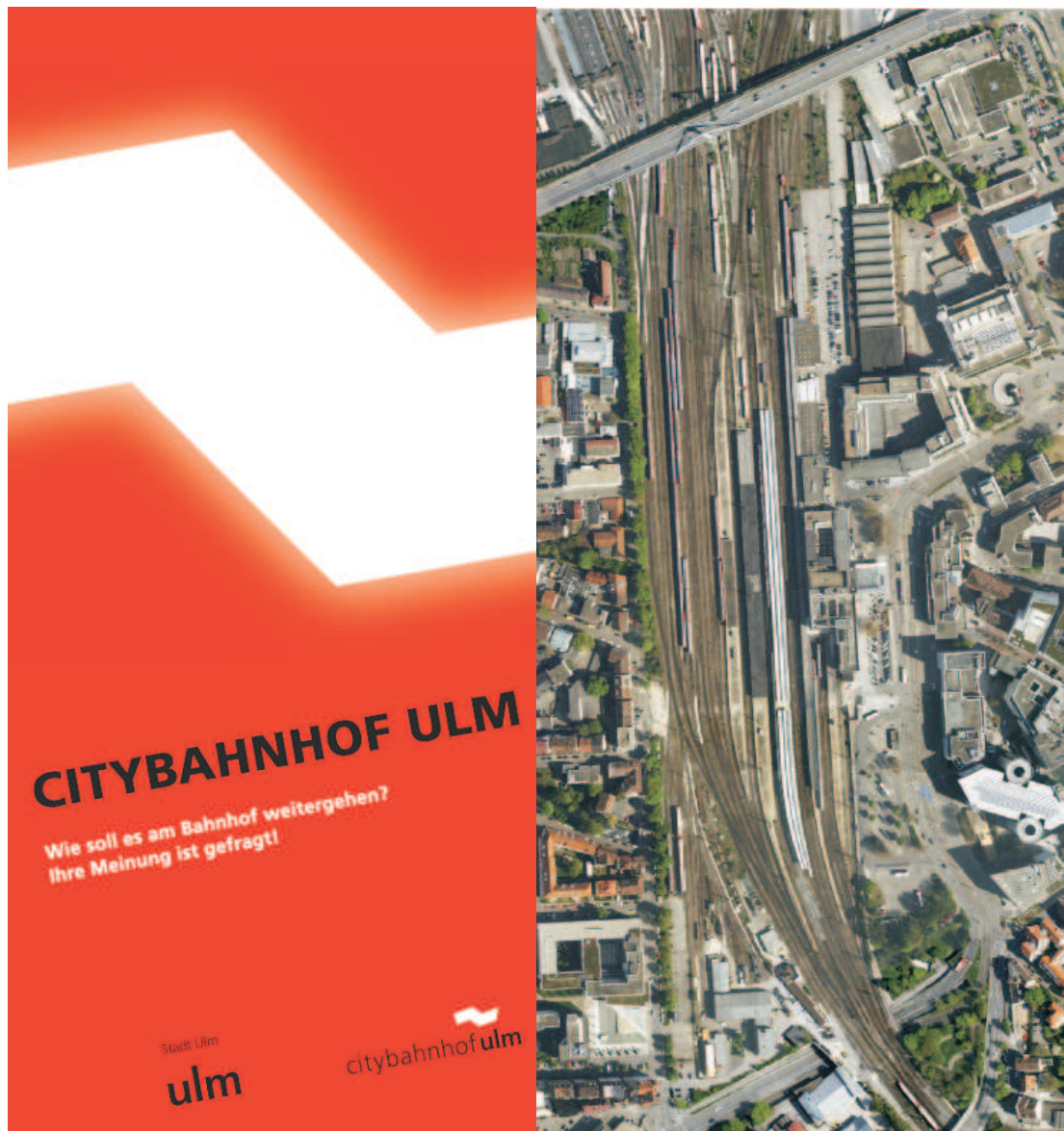


Forum Citybahnhof Ulm - Öffentlicher Dialog

DOKUMENTATION DER FOREN UND DES RUNDEN TISCHES VON
JULI 2011 BIS JANUAR 2012



Inhalt

1.	Beteiligungsprozess zum Projekt Citybahnhof Ulm	5
2.	Städtebaulicher Ideenwettbewerb Citybahnhof Ulm 2011	6
3.	Bürgerworkshop am 21. und 22. Oktober 2011 3.1 Dokumentation	7
4.	Forum der Anlieger und direkt Betroffenen 4.1 Verlauf des Forums 4.2 Abschlussprotokoll	34
5.	Verkehrsforum 5.1 Verlauf des Forums 5.2 Protokoll	36
6.	Forum Wirtschaft und Gesellschaft 6.1 Verlauf des Forums 6.2 Protokoll	38
7.	Planerforum 7.1 Verlauf des Forums 7.2 Empfehlungen der Ulmer Architekten für den Realisierungswettbewerb	39
8.	Internet-Diskussionsforum vom 05. bis 29. Juli 2011 8.1 Verlauf und statistische Auswertungen 8.2 Bürgervorschläge 8.3 Themenwikis	41
9.	Runder Tisch - Empfehlungen der Foren zur weiteren Planung 9.1 Dokumentation	49
10.	Teilnehmende an der ersten Dialogphase	61
11.	Weitere Stellungnahmen 11.1 Anmerkungen und Präsentation des AK Citybahnhof der RPG Mitte-Ost 11.2 Stellungnahme RPG West 11.3 Stellungnahme des Ulmer Frauenforums 11.4 Stellungnahme der IHK Ulm 11.5 Stellungnahme der Ulm/Neu-Ulm Touristik GmbH 11.6 Nachtrag der IHK Ulm	62

1. Beteiligungsprozess zum Projekt Citybahnhof Ulm

Die Stadt Ulm und die DB Station & Service AG haben 2011 gemeinsam einen Städtebaulichen Ideenwettbewerb zur Neugestaltung des Hauptbahnhofs Ulm und des Bahnhofumfeldes durchgeführt. Dies war der Anlass, die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Großprojekt Citybahnhof als Forum Citybahnhof Ulm in Form eines dauerhaften Dialogprozess neu zu konzipieren. In mehreren Dialogphasen sollen unterschiedliche Partizipationsmodelle wie Bürgerwerkstätten, Anhörungen, Foren, Bürgerversammlungen und Runde Tische zu einem ganzheitlichen Beteiligungskonzept zusammengefasst und mit Beteiligungsformen der neuen Medien ergänzt werden. In der ersten Dialogphase zu den Wettbewerbsergebnissen wurden die Entwürfe zum Bahnhofsareal mit den Bürgerinnen und Bürgern intensiv diskutiert. Darüber hinaus soll das Stadtentwicklungsprojekt mit weiteren Beteiligungsrunden in den nächsten Jahren begleiten werden.

Zur Vorbereitung der 1. Dialogphase wurden insgesamt über 80 einzelne Akteure und Interessengruppen identifiziert und unterschiedlichen Foren zugeordnet. Es waren dies die für alle Interessierten offene Bürgerwerkstatt, das Forum der Anlieger und direkt Betroffenen, das Verkehrsforum der Verkehrsdienstleister und -verbände, das Forum Wirtschaft und Gesellschaft der Träger öffentlicher Belange sowie das Planerforum der Architektenschaft. Einführend fand eine Bürgerversammlung statt, bei der sich die Bürgerinnen und Bürger über die Ergebnisse des Ideenwettbewerbs informieren konnten. Eine Infozeitung wurde in einer Auflage von 65.000 gedruckt und an alle Haushalte verteilt. Die Wettbewerbsbeiträge waren mehrere Woche öffentlich ausgestellt. Die prämierten Entwürfe sind dauerhaft im Infopavillon und im Internet dargestellt.

Die jeweiligen Vertreter der Fachforen traten nochmals an einem öffentlichen Runden Tisch zusammen und tauschten ihre Stellungnahmen und Ergebnisse aus. Das Abschlussdokument der 1. Dialogphase wird mit diesem Bericht dem Gemeinderat zur weiteren Entscheidung vorgelegt.

Bürgerwerkstatt Citybahnhof Forum 1	Forum lokaler Stakeholder Forum 2	Verkehrsforum Citybahnhof Forum 3	Forum überörtlicher Akteure Forum 4	Planerforum Citybahnhof Forum 5
Nichtorganisierte Bürger	Deutsche Bahn AG	DB ZugBus Regionalverkehr	Hotel- und Gaststättenverband	Architekten der Kammergruppe Ulm / Alb-Donau
Nutzer	Post	SWU-V	Ulm/Neu-Ulm Touristik GmbH	Vertreter AKBW
Bewohner	Telekom	Taxenzentrale Ulm e. G.	RVDI	Ingenieure BDI
RPG Mitte-Ost	Strabag	Donau-Iller-Nahverkehrs GmbH DING	IHK	
Ulmer Frauenforum	private Grundeigentümer	Konsortium private bayerische Busunternehmer	HWK	
Initiative INULM	institutionelle Grundeigentümer	Donau-Iller-Bus GmbH	Universität Ulm	
Lokale Agenda 21	Erbbauberechtigte	NeuBus Neu-ulmer Busgesellschaft mbH	Hochschule Ulm	
Behindertenverbände	Handelsbetriebe	DB Bahnpark GmbH	Landkreis Alb-Donau	
	Betreiber und Handelsbetriebe Sedelhöfe	Contipark International Parking GmbH	Ulmer City-Marketing	
	Dienstleister	Ulmer Parkbetriebs-GmbH PBG	Einzelhandelsverband	
	Theater Ulm	ADAC	Stadt Neu-Ulm	
	Bundespolizei	ADFC	Vertreter der Schulen	
	Polizei BW	Verkehrspolizei	BUND	
			NABU	

Abb.: Akteure und Foren des Beteiligungsprozesses

2. Städtebaulicher Ideenwettbewerb 2011

Mit dem städtebaulichen Wettbewerb sollte der Bahnhof entsprechend seiner Bedeutung als zentraler Verkehrsknoten der Region neu konzipiert und das Bahnhofsumfeld als Teil der Innenstadt neu gestaltet werden. Es sollten die Grundlagen für folgende Bausteine des City-Bahnhof-Konzepts geschaffen werden:

- Errichtung eines neuen Bahnhofs als Verkehrs- und Dienstleistungszentrum
- Schaffung einer durchgehenden Fußgängerverbindung von der Schillerstraße in die Innenstadt mit Einbindung der Gleise, der Bahnhofshalle, der Parkgaragen, der ÖPNV-Haltestelle und der Sedelhöfe
- Errichtung eines neuen Westzugangs zum Bahnhof an der Schillerstraße
- Errichtung eines eigenständigen Dienstleistungszentrums Nord in Bahnhofsnähe
- Überbauung des Zentralen Omnibusbahnhofs ZOB mit einem Dienstleistungszentrum Süd
- Neuordnung der Verkehrsbeziehungen und des ruhenden Verkehrs an der Friedrich-Ebert-Straße und der Schillerstraße
- Städtebauliche Neukonzeption des Theaterviertels
- Städtebauliche Neukonzeption der Schillerrampe und der Schillerstraße

Als eine der ersten Bausteine sollen der neue Bahnhof mit allen Anbindungen und die Neuordnung des Verkehrs realisiert werden. Die Verwaltung hat dazu die unterschiedlichen Entwurfskonzeptionen in einer Matrix erfasst.

	2. Preis Ortner & Ortner Baukunst Mathias Hähning, Martin Gemmeke ap plan mory ostenwalder vielmo	4. Preis Thomas Schüller Architekten	5. Preis Gössler Kinz Kreienbaum Architekten	Anerkennung Kappeler Sedlak Architekten Ferdinand Heide Architekt Albert Wimmer ZT – GmbH	Engere Wahl a-u-r-a Architekten				
Bahnhofplatz									
Die Bahnhofshalle schiebt sich in den Platz – es entstehen ein nördlicher und ein südlicher Platz									
Die Bahnhofshalle bleibt in der Gebäudeflucht des Hotels – es entsteht ein länglicher Platz									
Bahnhofshalle									
Bahnhofshalle auf Ebene -1									
Bahnhofshalle auf Ebene 0									
Verbindung Schillerstraße – Bahnhofshalle – Innenstadt									
Verbindung zwischen Schillerstraße und Halle auf Ebene +1									
Verbindung zwischen Schillerstraße und Halle auf Ebene -1									
Verbindung zwischen Halle und Innenstadt auf Ebene 0									
Verbindung zwischen Halle und Innenstadt auf Ebene -1									
Parken									
Parken an der Schillerstraße im Parkhaus									
Parken an der Friedrich-Ebert-Str. in der Parkgarage Nord									
Parken an der Friedrich-Ebert-Str. in der Parkgarage Süd									
Parken unter den Bahngleisen									
Anbindung des Theaterviertels									
Anbindung über einen gemeinsamen Platz zwischen Bahnhof und Theaterviertel									
Anbindung über Straßen und Gassen – es besteht eine klare Raumkante des Theaterviertels zum Bahnhofplatz									
Breite der Passage (Angaben in Meter)	35 – 80	50 – 55	52	10 – 100	12 – 120	40 – 93	40	17 – 120	15 – 43
Größe der Bahnhofshalle (Angaben in Quadratmeter)	1.050	1.750	2.800	2.000	3.600	2.350	2.500	3.750	2.600

Abb.: Matrix zur Auswertung der wichtigsten Entwurfsaspekte

3. Bürgerwerkstatt am 21.10.2011 und 22.10.2011

Bürgerworkshop **citybahnhof** Ulm
21. und 22. Oktober 2011 in Ulm

Dokumentation
Stand Dezember 2011



Auftraggeber:

Stadt Ulm
Fachbereich Stadtentwicklung
Bau und Umwelt
Münchner Straße 2
89073 Ulm

Ansprechpartner:
Volker Jescheck

Auftragnehmer:

citycom
Büro für Stadtentwicklung und
Kommunikation
Pfarrer-Grimm-Str. 2
80999 München
Telefon 089-141 7511
info@citycom-muenchen.de

Ansprechpartnerin:
Ursula Ammermann

Inhaltsverzeichnis

1. Zielsetzung der Bürgerwerkstatt
2. Vorgehensweise
3. Ergebnisse
 - 3.1. Hoffnungen
 - 3.2. Befürchtungen
 - 3.3. Zielgruppen
 - 3.4. Empfehlungen
 - 3.4.1. Bahnhofsgebäude und Bahnhofsvorplatz
 - 3.4.2. Innere Ordnung /
Verbindung verschiedener Verkehrsträger
 - 3.4.3. Anbindung / Übergang zur Innenstadt
und zum Dichterviertel
 - 3.4.4. Empfehlungen in Stichworten (Kartenabschrift)
4. Weiteres Vorgehen
5. TeilnehmerInnen

1. Zielsetzung des Workshops

Das Projekt **citybahnhof ulm** umfasst den Neubau des Hauptbahnhofes als neues Zentrum in der Innenstadt und die städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes auf einer Fläche von über 20 Hektar. Ein städtebaulicher Ideenwettbewerb erfolgte im Mai 2011. Der Wettbewerb erbrachte unterschiedliche Entwürfe. Im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses will die Stadt Ulm in unterschiedlichen Foren diese Ergebnisse des Ideenwettbewerbes mit möglichst vielen Akteuren der Stadtgesellschaft diskutieren und Empfehlungen aus Sicht der jeweiligen Akteure erhalten. Über das Bürgerforum haben interessierte Bürgerinnen und Bürger, Anwohner, NGOs die Möglichkeit, ihre Ideen und Wünsche auf der Grundlage der Ergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbes miteinander zu diskutieren und ihre Schwerpunkte für die Weiterentwicklung zu setzen.

2. Vorgehensweise

Das Bürgerforum für NGO's und interessierte Bürgerinnen und Bürger fand am 21. und 22.10.2011 als zweitägige Bürgerwerkstatt im Kornhaus in Ulm statt. Die Bürgerinnen und Bürger informierten sich über die einzelnen Entwürfe, legten ihre Befürchtungen, aber auch Erwartungen offen, analysierten die Zielgruppen und benannten Ziele und mögliche Zielkonflikte für den **citybahnhof ulm**. Sie erarbeiteten Empfehlungen als Grundlage für einen (Realisierungswettbewerb und die Entscheidungsfindung im Gemeinderat und in der Stadtverwaltung. Im Focus dieser Bürgerwerkstatt standen der Bahnhof und das Bahn- hofsumfeld. Die Bürgerinnen und Bürger bearbeiteten folgende drei Themenfelder:

- Bahnhofsgebäude und Bahnhofsvorplatz
- Innere Orientierung / Verbindung der verschiedenen Verkehrsträger
- Anbindung Dichterviertel und Innenstadt

Die relevanten Aussagen und Empfehlungen zum Neubau des **citybahnhofes ulm** wurden auf Karten aufgenommen.

Mitarbeiter der Fachabteilungen der Stadtverwaltung standen während der zwei Tage den Teilnehmern beratend zur Seite.

Ablauf der Bürgerwerkstatt

Freitag, 21. Oktober 2011

- 17.00 Begrüßung, Kennenlernen, Einführung
- 17.30 Was erwarten wir als Bürger vom Ulmer citybahnhof?
Hoffnungen und Befürchtungen
Zielgruppenanalyse
Wer will zum Bahnhof? Wer kommt an?
Wer hält sich im Bahnhof und am Bahnhofsvorplatz auf?
- 19.20 Vorstellen der Wettbewerbsentwürfe
- 20.45 Zusammenfassung
- 21.00 Ende des 1. Tages

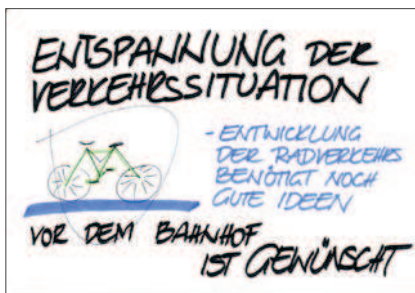
Samstag, 22. Oktober 2011

- 10.00 Begrüßung, Schatzsuche, Klärung offener Fragen
- 10.40 Analyse der Wettbewerbsergebnisse in Arbeitsgruppen
Bahnhofsgebäude und Bahnhofsvorplatz
Innere Orientierung / Verbindung der Verkehrsträger
Anbindung / Übergang zur Innenstadt und zum Dichterviertel
- 16.00 Vorstellen und Diskussion der Ergebnisse im Plenum
- 17.00 Empfehlungen der Bürger an die Stadt
- 17.50 Ausblick auf die weitere Beteiligung
Wahl der SprecherInnen für den Runden Tisch
- 18.00 Ende des 2. Tages



3. Ergebnisse

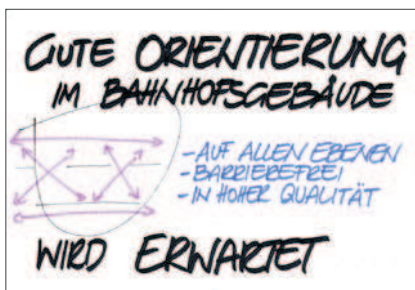
3.1. Hoffnungen



Die Teilnehmer der Werkstatt erhoffen sich vom Neubau des Citybahnhofes eine neue Urbanität für ihre Stadt: Ein belebtes, lebendiges Viertel mit vielfältigen Nutzungen soll entstehen. Das Dichterviertel soll aufgewertet werden. Die Sichtbeziehungen zwischen Bahnhof und Stadt können wieder hergestellt werden, dazu gehört auch das Sichtbarmachen des Münsterturmes.



Der Bahnhof selbst wird als markantes, als Bahnhof erkennbares Gebäude, mit städtebaulicher Signalwirkung („genius loci“) gewünscht. Wichtig ist eine hohe Aufenthaltsqualität und dass der menschliche Maßstab eingehalten bleibt. Der Bahnhofsvorplatz soll sicher und großzügig werden, gerade im Hinblick auf Fußgänger und Radler und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Auch im Bahnhof selbst wird auf eine hohe Qualität auf allen Ebenen für Fußgänger und Bahnkunden Wert gelegt.

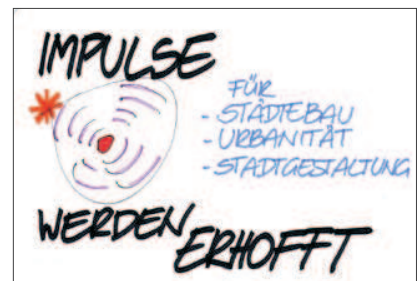


Wichtige Punkte für die Anwesenden waren die Themen Sicherheit, Wegeführung und Orientierung. So soll der Bahnhof eine gute Orientierung im Gebäude und auf allen Ebenen ermöglichen. Er soll möglichst wenig Ebenen haben, gerade auch angesichts der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen und einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen bieten. Eine gute Verbindung zwischen Bahnhof und anderen Verkehrsträgern, aber auch zwischen Bahnhofshalle und Bahnhofsumfeld ist den Teilnehmern wichtig sowie ein leichtes Wechseln zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, ZOB, Straßenbahn, Auto, Rad...)

Die Teilnehmer erhoffen sich Verbesserungen der derzeitigen Verkehrssituation und wichtige Impulse für die Verkehrsentwicklung. Dies betrifft die Friedrich-Ebert-Straße – hier könnte die Verkehrssituation ähnlich wie in der Neuen Straße mit Tempolimit und je einer Fahrspur pro Richtung gestaltet werden. Die einzelnen Verkehrsträger sollen entzerrt werden (Auto, OV, Bahnkunden...).

Stichworte aus dem Workshop

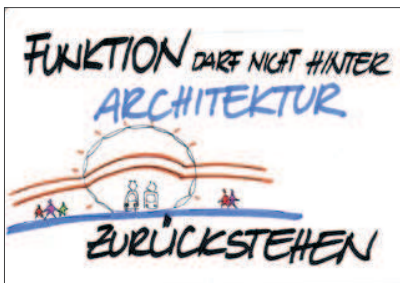
- Ort, wo man sich gerne aufhält (Stammcafé)
- Aufenthaltsqualität
- Markantes, wiedererkennbares Gebäude
- Genius loki Ulm
- Funktionalität
 - + Wegeföhrung
 - + großes Flächenangebot
- Helles, übersichtliches Gebäude
- gute Orientierung
- Blickbeziehung zur Stadt
- "sichtbare Uhr"
- Stadt erleben -
- Münsterturm sehen
- belebtes Viertel mit vielfältigen Nutzungen inkl. Wohnen
- Aufwertung der Westseite Bahnhof
- Aufwertung Dichterviertel
- Entzerrung Individualverkehr – ÖPNV-, Bahnkunden
- Verbindung
 - Halle und Umfeld
 - Bahn und andere Verkehrsträger
- leichtes Wechseln der Verkehrsmittel
- gute Orientierung
- wichtiger Impuls für die Verkehrsentwicklung
- Schwerpunkt Radverkehr
- Verkehrssituation vor dem Bahnhof wie „Neue Straße“
- Tempolimit, 1spurig für Autos
- Nicht zu viele Ebenen
 - (Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder, Rollator)
- Großzügigen, für Fußgänger und Radfahrer sicheren Vorplatz
- Barrierefreie Zugänge zu Bahnsteigen
- Hohe Fußgängerqualität
 - oberirdisch
 - unterirdisch
- menschliche Maßstäblichkeit
- Aufenthaltsqualität



3.2. Befürchtungen



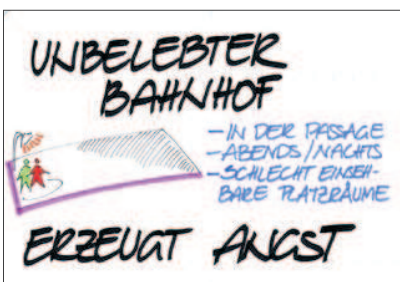
Mit dem Neubau des Citybahnhofes gehen Befürchtungen einher, dass der erhoffte Mehrzuwachs an Lebendigkeit sich nicht einstellt, sondern ein reines Geschäftsviertel entsteht, der Bahnhof als Einkaufszentrum vermarktet wird oder ein unbelebter Raum entsteht. Hochhäuser, zu hohe Baudichten und eine unzureichende städtebauliche Signalwirkung des Bahnhofes werden befürchtet. Bedenken haben die Teilnehmer auch, ob Architektur und Funktion letztlich zusammenpassen.



Sie haben bei der inneren Erschließung im Bahnhof Sorge vor zu vielen Ebenen / Unterführungen, Angsträumen, unübersichtlichen Wegführungen sowie vor einer Aufspaltung der Fußgängerströme. Durch die Parkgaragen wird für das Dichterviertel ein Mehr an Autoverkehr befürchtet.

Stichworte aus dem Workshop:

- unbelebter, toter Raum
- reines Geschäftsviertel
- Vorrang Vermarktung „Bahnhof als Einkaufszentrum“
- Bahnhofsgebäude mit Vorplatz
 - zu wenig städtebauliche Signalwirkung
- Hochhäuser
- Stadtbild
- zu viele Hochhäuser
- zu viel Drumherum
- zu hohe Baudichte
- mehr Schein als Sein
- Architektur über Funktion
- Diskrepanz zwischen Architektur und Funktion
- Dass nichts passiert
- zu viel Unterführungen
- Angsträume
- Unübersichtlichkeit
 - Wegführung
- Aufspaltung der Fußgängerströme
- Innenstadt – Dichterviertel
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen Dichterviertel



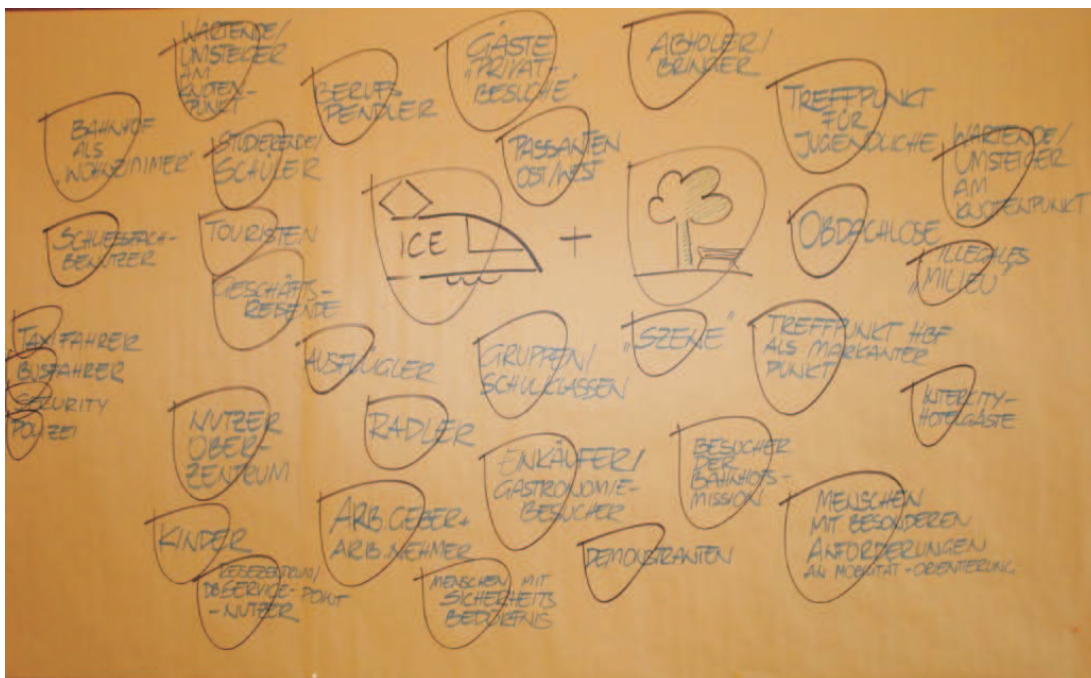
3.3. Zielgruppen

Die Zielgruppenanalyse verdeutlichte die Vielfalt von Menschen, die sich täglich, häufig oder gelegentlich im Bahnhof oder auf dem Bahnhofsplatz aufhalten.

Die im Plenum gesammelten Personengruppen lassen sich in drei Kategorien unterteilen:

- Personen, welche die DB nutzen und am Bahnhof Ein-, Aus- oder Umsteigen (z.B. Berufspendler, Studierende und Schüler, Touristen ...)
- Personen, die ihren Arbeitsplatz rund um den Bahnhof haben (Beschäftigte der DB, Angestellte und Inhaber der dortigen Geschäfte, Sicherheitspersonal, Taxifahrer ...)
- Personen, die den zentralen Ort nutzen um sich zu treffen oder als Ausgangspunkt für ihre Innenstadtaktivitäten (z.B. Einkäufer, Gastronomiebesucher, Obdachlose, Passanten Ost-West ...)

Alle diese Gruppen haben unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse. Die Workshopteilnehmer werden diese Anforderungen in ihren Empfehlungen entsprechend zu berücksichtigen.



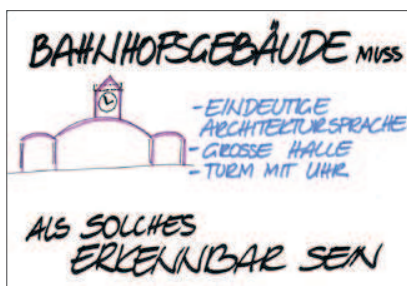
3.4 Empfehlungen

3.4.1. Bahnhofsgebäude / Bahnhofsvorplatz



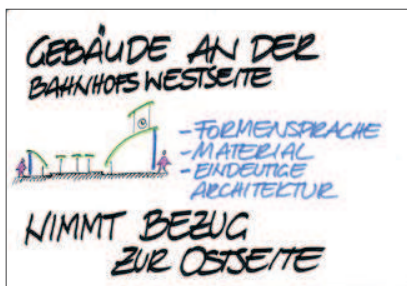
Bahnhofshalle und –vorplatz

Die Teilnehmer stellten sich die Aufgabe, zu den drei Oberzielen „markantes, wiedererkennbares Gebäude“, „Bahnhofsvorplatz mit hoher Aufenthaltsqualität“ und „funktionale, geräumige, nutzerfreundliche Bahnhofshalle“ Empfehlungen zu erarbeiten. Dafür wurden die in den Wettbewerbsentwürfen angebotenen Lösungen gesichtet und kritisch diskutiert.



Markantes, wiedererkennbares Gebäude – städtebauliches Signal

Als erstes wurde festgehalten, dass es bei der Wiedererkennbarkeit um zwei Aspekte geht: Einmal soll der Bahnhof ein einprägsames Gebäude sein, das als „Stadtmarke“ von Ulm wirkt und bestenfalls auch von der Innenstadt aus gut sichtbar ist. Andererseits geht es aber auch darum, dass Reisende, die in Ulm ankommen, vom Zug oder Bahnhof aus die Stadt Ulm erkennen und sich schnell orientieren können (bestenfalls sollten sie das Ulmer Münster sehen).



Das Bahnhofsgebäude soll den Charakter eines Bahnhofs haben

Hier wurde zunächst diskutiert, was den Charakter eines Bahnhofsgebäudes ausmacht. Einige der Entwürfe wirkten auf die Bürger eher wie ein Museum, ShoppingCenter oder Flughafen. Ergebnis: Für einen Bahnhof ist prägend die große Halle, bestenfalls ein Turm mit Uhr; insgesamt muss das Gebäude Klarheit ausstrahlen und es sollte von außen keine Ablenkung durch Werbung etc. erfolgen.

Die eindeutige Erkennbarkeit soll über einen Turm oder ein mehrstöckiges Gebäude sichergestellt werden. Dabei war es ein Wunsch, dass der Turm bestenfalls als Aussichtspunkt zugänglich sein und möglichst zum Bahnhof selbst gehören sollte.

Die Themen Markanz und Wiedererkennbarkeit sind gut gelöst bei den Entwürfen:

Wimmer, Heide: großes Vordach

Aura: Freistellung des Komplexes mit Turm

Eingeschränkt auch bei ap-Plan erfüllt (Vordach).

Auch an der Westseite soll ein deutlich als Bahnhofsgebäude erkennbares, kleines Pendant zum großen Bahnhofsgebäude auf der Ostseite entstehen. Mittelfristig wünschen sich die Teilnehmer, dass die Eingangssituation an der Bahnhofstraße geändert wird, um ein markantes Stadtentree in die Innenstadt zu schaffen. Dazu müsste das Grundstück Bahnhofstraße 7 neu überplant werden, so dass der Bahnhof von der Bahnhofstraße aus sichtbar wird, bzw. ein deutlicher Hinweis auf den Bahnhof (z.B. über eine Torsituation) entsteht.



Bahnhofsvorplatz mit hoher Aufenthaltsqualität

Voraussetzung für die Gestaltung ist, dass der Platz so geregelt wird, dass Konflikte zwischen MIV, FußgängerInnen, RadlerInnen verhindert werden und der Platz als Ganzes erlebbar wird. Hierfür könnte eine Geschwindigkeitsbegrenzung und ein Lkw-Verbot genutzt werden.

Ein Platzpendant auf der Westseite ist wünschenswert mit einer freigelegten Blau.



Dies setzt aber ein attraktives Angebot für den ruhenden Verkehr voraus, da

dieser Bereich momentan stark durch die parkenden Autos dominiert wird. Der Platz soll leicht zu säubern und instand zu halten sein (spricht gegen ein Wasserbassin).

Es soll ein großer Platz entstehen. Der Platz soll räumlich klar gefasst und umgrenzt sein. Dies war der Arbeitsgruppe aus zwei Gründen wichtig: Einmal braucht es eine ausreichende Platzgröße, damit alle Nutzergruppen verortet werden können (siehe Zielgruppenanalyse vom Freitag Abend). Zweitens bietet die Lösung eines Platzes Übersichtlichkeit und klare Platzräume, damit Sichtbeziehungen bestehen und man sich sicher fühlt. Nutzergruppen, die das Sicherheitsgefühl beeinträchtigen, die sich aber traditionell auf Bahnhofsvorplätzen aufhalten, finden so keine Nischen, und der Platz bleibt für alle verfügbar.

Die Nutzbarkeit soll gesteigert werden, indem große Flächen überdacht werden, aber in angemessener Größe (im Entwurf Wimmer zu groß).

Die klare Fassung des Platzes ist gut gelöst bei ap plan

Falls zwei Plätze entstehen, sollten sie eine klare Funktionstrennung erhalten, z.B. ein Platz dient der Andienung, einer dem Aufenthalt.

Dabei soll der Sonnenstand bei der Planung beachtet werden – Aufenthaltsqualität setzt Besonnung voraus.

Für die Aufenthaltsqualität sind die Möblierung und das Angebot wichtig: Sitzmöglichkeiten, Mülleimer, Raucherbereiche (als Angebot), ausreichende Beleuchtung, die dunkle Ecken verhindert, Gastronomie, Orientierungshilfen (großer Stadtplan) sollen angeboten werden.

Bahnhofshalle

Ein Ziel war am Freitag Abend schon festgelegt worden: Die Nutzer sollen möglichst wenig zum Ebenenwechsel gezwungen werden.

Daher entschieden die Teilnehmer schnell: Die Ebene +1 ist unnötig und sollte nicht weiter verfolgt werden.

Eine weitere Aussage: Alle Funktionen, die für die Reisenden wichtig sind (Einkaufen, Fahrkarten kaufen, Schließfach nutzen etc.) sollen beim Durchlaufen in einem Weg und ohne Ebenenwechsel erfüllbar sein.

Ein weiteres Ziel vom Freitag Abend war, dass eine funktionale, geräumige, nutzerfreundliche Bahnhofshalle entstehen soll.

Beide Ziele (kein Ebenenwechsel und nutzerfreundliche Halle) sind gut gelöst bei:

Heide: großzügig, luftig, sehr übersichtlich. Vor allem, dass für die Nutzer kein Ebenenwechsel nötig ist, besticht bei diesem Entwurf.

Wimmer: markante Halle, großer Anteil der Funktionen auf Ebene -1.

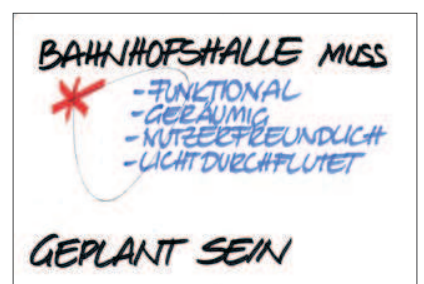
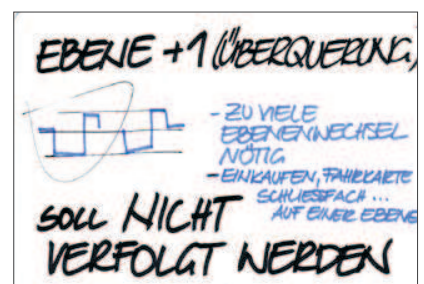
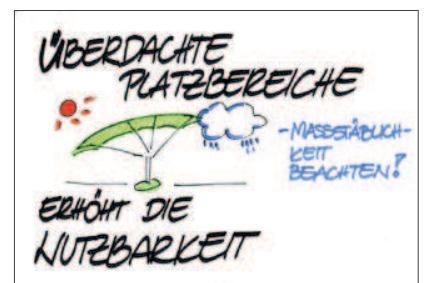
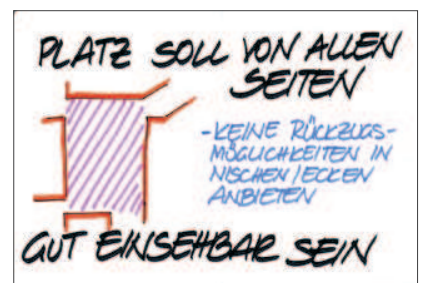
Sicherheit der Passagen

Ein weiteres Ziel vom Freitag Abend war, dass durch Belichtung die Sicherheit der Passagen gewährleistet sein soll.

Daher bestätigte die Arbeitsgruppe: Auf Lichtdurchflutung und Blickdurchlässigkeit für die Halle und die Passagen (-1) muss geachtet werden.

Bei der Passage von West nach Ost auch nachts für Belebung und Sicherheit sorgen.

Ebenfalls Ziel vom Freitag Abend: Übersichtliche Wegeführung und leichte Orientierung.



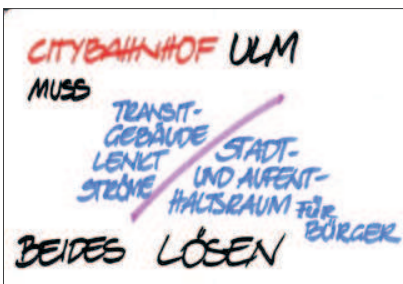


Empfehlung des Bürgerforums: Die Passage soll sowohl in die Bahnhofstraße als auch in die Sedlhöfe führen, aber bei größtmöglicher Übersichtlichkeit und Orientierung.
 Dies ist gut gelöst bei: Kappler/Sedlak.



Als wichtigen Zielkonflikt sehen die Teilnehmer:
 Die beiden Ziele Bahnhof als Transitraum, der Passantenströme optimal lenkt, und Bahnhof als Stadt- und Aufenthaltsraum konkurrieren miteinander.
 Erklärung: Beim Entwurf Heide ist zwar die Nutzbarkeit und Passierbarkeit ohne Ebenenwechsel optimal gelöst, dafür wird der Platz in zwei kleine Flächen zerschnitten. Großzügige Platzlösungen wiederum schränken die Halle ein.

Hier ist der Auftrag an die Planer, für diesen Zielkonflikt eine gute Lösung zu finden.



3.4.2. Innere Orientierung / Verbindung verschiedener Verkehrsträger

Die zweite Aufgabe des Bürgerforums war es, Empfehlungen für die Verbindung der verschiedenen Verkehrsträger rund um den neu zu planenden Citybahnhof zu erarbeiten. Dazu wurden die Wettbewerbsentwürfe gesichtet und analysiert. Der Detaillierungsgrad der Entwürfe ließ dabei viele Fragen ungeklärt, sodass die Teilnehmer Anforderungen formulierten, die im geplanten Realisierungswettbewerb Beachtung finden sollen.

Ebenen und Orientierung

Der Bahnhof verknüpft bereits heute viele verschiedene Verkehrsträger (Bahn, ÖPNV mit Straßenbahnen und Bussen, den Bussen am ZOB sowie Auto, Fahrrad und Taxi). Die Komplexität wird mit dem neuen Bahnhof noch zunehmen, da sich zukünftig Parkplätze für Auto und Fahrrad, sowie Stellplätze für Taxen zusätzlich an der Bahnhofs-Westseite befinden werden. Um eine Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger für die Benutzer so einfach wie möglich zu gestalten wird daher vorgeschlagen, dass vor allen Dingen Blickbeziehungen nach außen, zu markanten, leicht erkennbaren Gebäuden und Plätzen den Weg weisen. Der Entwurf von Heide Architekten wird diesbezüglich besonders hervorgehoben, da man hier bereits auf der Ankunftsebene eine Außenorientierung erhält. Tageslicht in der Ebene -1 verdeutlicht die verschiedenen Zu- und Ausgänge.

Die Planung soll so sein, dass ein Leitsystem nicht unbedingt notwendig ist, um sich zu orientieren. Es ist daher eher ergänzend vorzusehen.

Außer bei den Aufgängen zu den Straßenbahnen sollte möglichst eine Rampe die barrierefreie Verbindung ermöglichen. Das Warten auf den Aufzug würde sich dann erübrigen.

Wegefürungen für Fußgänger zur und durch die Passage

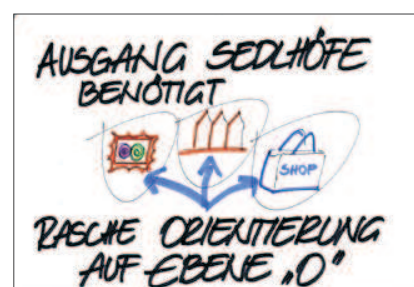
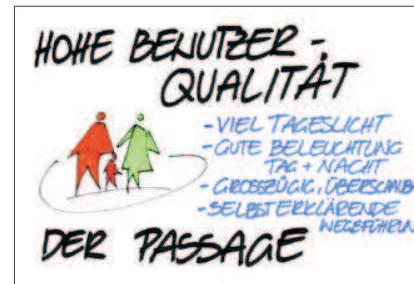
Die Wegefürung für Fußgänger in und durch die Passage muss eine hohe Benutzerqualität ausweisen. Dazu gehören viel Tageslicht, aber auch zu allen Tages- und Nachtzeiten helle, großzügige und somit überschaubare Räume mit einer selbsterklärenden Wegefürung. Die Passagenbreiten müssen durchgehend beibehalten werden und nicht durch Einbauten wie Kiosks oder Treppen verschmälert.

Das Gefühl der Sicherheit ist stärker gegeben, wenn Blickbeziehungen und Sichtachsen Ein- und Ausgänge miteinander verbinden.

In die Sicherheitsbetrachtung gehört auch, dass nicht zuordenbare Hallgeräusche z.B. durch Schritte vermieden werden.

Ein Zugang zur Bahnhofspassage von der Stadtseite kann, nach Meinung der Workshop-Teilnehmern, im Bereich der Sedelhöfe erfolgen. In diesem Fall soll ein Platz auf Ebene 0 mit Blickbeziehungen zur Bahnhofstraße und zum Münster eine rasche Orientierbarkeit garantieren.

Der vorhandene Steg über die Bahngleise benötigt Zugänge zu den Gleisen.





Wegführungen / Parkierungen für Radler

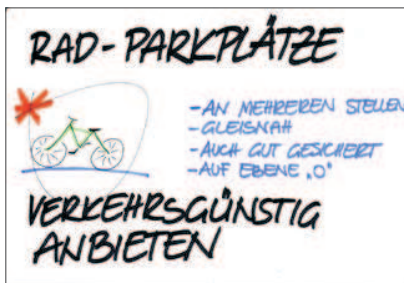
Mit der Neuordnung des Bahnhofareals soll für Radfahrer auch die Verbindung der bereits angelegten Radwegenetze gut gelöst werden. Dazu gehören:

- eine sichere und zügige Radverbindung entlang der Friedrich-Ebert-Straße, die die Neue Straße mit der Zeitblomstraße verbindet,
- eine Verbindungsbrücke zwischen der Zeitblomstraße und dem Radweg entlang der Blau (ohne absteigen und schieben auch für Kinder und ältere Menschen) und
- dass die Rad- und Fußgängerwege entlang der Neuen Straße qualitativ aufgewertet werden.

Ein aktueller Radverkehrsplan soll den Auslobungsunterlagen zum Realisierungswettbewerb beigelegt werden.



Um ein unnötiges Kreuzen des Bahnhofplatzes zu vermeiden und die Akzeptanz der angebotenen Parkflächen zu erhöhen sollten Fahrradabstellplätze rund um den Bahnhof an mehreren Stellen vorgesehen werden. Außerdem sollten Parkflächen möglichst nahe an den Gleisen liegen, da „Fahrradfahrer wegeempfindlich sind“ und im anderen Fall die Gefahr besteht, dass Räder unkontrolliert abgestellt werden und Hindernisse für Fußgänger darstellen. Neben „einfachen“ Abstellflächen auf Ebene 0 sollten auch gut gesicherte Fahrradparkplätze für teure Räder angeboten werden.



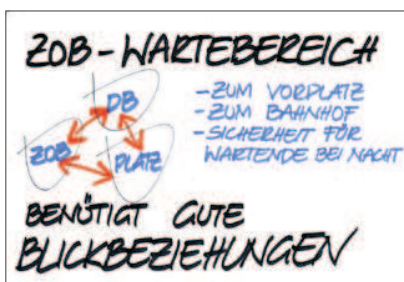
Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass immer mehr Touristen den Radverleih in Anspruch nehmen und Städte mit dem Rad erkunden wollen. Daher sollte eine zentrale Verleihstation eine unkomplizierte Nutzung ermöglichen.

Wünschenswert ist auch ein Service-Point für Räder (morgens gebracht, abends gemacht).



ÖPNV / ZOB

Der Passagenzugang von den Haltestellen (Bus und Straßenbahn) soll übersichtlich und schwellenlos sein. Die Umsteiger werden sinnvoll und zügig zu ihren Zielorten geleitet. Ideal wäre es, wenn zwischen den Haltestellen und dem Bahnhofsgebäude kein Autoverkehr geführt würde. UmsteigerInnen könnten dann gefahrlos - auch oberirdisch - den Bahnhofsvorplatz erreichen. Eine einspurige Straße verleitet zum Überqueren und birgt entweder Gefahren für Fußgänger oder behindert den Verkehrsfluss.



Vom Bahnhofsausgang soll der Zugang zum ZOB leicht erkennbar sein. Gebäude, z.B. Zugänge zu den Obergeschossen, dürfen diese Blickverbindung nicht verbauen. Ebenso sollte der ZOB-Wartebereich ein angstfreier Ort in den Abend- und Nachtstunden sein, mit Blickverbindung zum Bahnhofplatz

Parken / Individualverkehr / Taxi

Zur Entzerrung des Verkehrs sollten mehrere Parkflächen angeboten werden. Eine Verbindung dieser Parkflächen, um z.B. abendlichen Stau zu vermeiden ist wünschenswert.

Neben Tiefgaragen sollten auch Parkhäuser geplant werden. Es gibt immer mehr Menschen, die aus klaustrophobischen Angstgefühlen heraus Tiefgaragen meiden.

Kiss & Ride-Plätze sind auf der Ost- und der Westseite in unmittelbarer Eingangsnähe vorzusehen. Häufig werden Personen gebracht, die große Gepäckstücke transportieren. Es ist auch denkbar, dass die Kiss & Ride-Zufahrt auf der Ebene -1 erfolgt, damit die UmsteigerInnen direkt zu den Gleisen gelangen können.

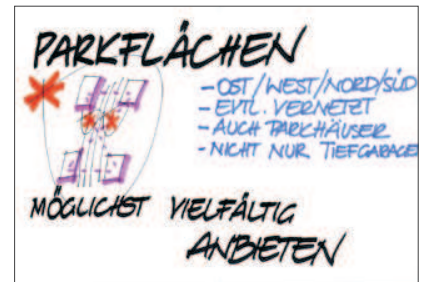
Das Gleiche gilt auch für die Taxianfahrten und Taxistellplätze. Ein weiterer Vorteil wäre auch, dass die Taxen im Winter in geschützten Räumen warten und nicht ständig den Motor laufen lassen müssten.

Die Stellplätze am Bahnhof sollten stark begrenzt werden, um das Bild am Platz nicht zu dominieren. Eventuell entstehen Ausweich- oder Warteplätze für Taxen in unmittelbarer Nähe. Die Taxen rücken dann im Bedarfsfall nach.

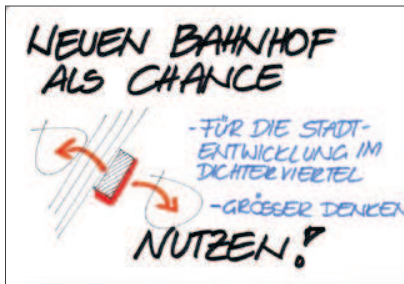
Wie bei den Fahrrädern sollte auch eine Autovermietung im Bahnhofsgelände untergebracht werden, um Gästen eine unkomplizierte Weiterfahrt zu ermöglichen.

Service

Um eine gefahrlose Querung aller offenen Flächen zu ermöglichen muss vor allen Dingen bei geplanten Tiefhöfen und nicht überdachten Innenhöfen die Möglichkeit eines gut funktionierenden Winterdienstes beachtet werden.



3.4.3. Anbindung / Übergänge zur Innenstadt und zum Dichterviertel



Aufgabe der Arbeitsgruppe war es, Empfehlungen für

- die Verbindung des Dichterviertels mit dem **citybahnhof ulm** und die Gestaltung des Westzugangs und
- die Verbindung der Innenstadt mit dem **citybahnhof ulm**

zu erarbeiten. Dazu wurden die Wettbewerbsentwürfe gesichtet und analysiert.

Westzugang / Anbindung Dichterviertel



Größer denken

Das Dichterviertel westlich des Hauptbahnhofes führt derzeit ein Schattendasein als „Hinterhof“ der Innenstadt. Der Neubau des Citybahnhofes mit dem direkten Ausgang zum Dichterviertel bietet die Chance für eine stadtstrukturelle und städtebauliche Aufwertung des Viertels. Der gesamte Westen der Stadt Ulm kann hierdurch angebunden werden. Der Citybahnhof wird daher nicht als Barriere, sondern als Übergang, als Verbindung, zwischen Innenstadt und Dichterviertel gesehen.



Die Teilnehmer geben der Stadt mit auf den Weg, über den neuen Citybahnhof hinaus zu denken und ihn als Chance für die Stadtentwicklung im Dichterviertel zu nutzen.

Bahnhofsgebäude als Entree ins Dichterviertel

Ein von einigen Architekturbüros vorgeschlagener offener Zugang ins Dichterviertel als Rampe oder Treppe wird abgelehnt. Der Westzugang zum Bahnhof soll durch ein Gebäude aufgewertet werden. Dieses neue Gebäude am Zugang West kann DB-Servicenutzungen enthalten. Es ist quasi ein kleineres „Gegenüber“ zum Bahnhofshauptgebäude auf der Ostseite. Beim neuen Gebäude ist auf Übersichtlichkeit und Vermeidung von Angsträumen sowie auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen zu achten. Es sollte licht und hell sein. Beispiele bieten einige Entwürfe. Zu klären ist, wie man es vermeidet, dass eine Unwertigkeit zwischen Ost- und Westeingang entsteht.



Parkhaus

Diskutiert, aber nicht abschließend bewertet wurde die Anbindung des Parkhauses an den Bahnhof: Ob direkt an das Gebäude angrenzend wie im Entwurf Ortner und Ortner und AP-Plan oder als eigenständiger Baukörper wie bei Hähnig und Gemmeke sowie Schüler. Kurze Wege zwischen Parken und Bahnhof sind wichtig.

Platzgestaltung

Die Mitglieder empfehlen der Stadt, nicht nur einen attraktiven Zugang mit einem signifikanten Gebäude, sondern auch einen attraktiven Platzbereich vor dem neuen Westzugang zu schaffen. So kann ein interessantes Vorfeld

und eine eigene Viertelsidentität für die Bewohnerinnen und Bewohner des Dichterviertel entstehen. Eine Kombination mit Angeboten der Nahversorgung bzw. des täglichen Bedarfes, Gastronomie am neuen Platz belebt und macht den Platz zusätzlich attraktiv. Angebote können zusätzlich im neuen Bahnhofsgebäude angeordnet werden.

Der Platz vor dem Gebäude (Schillerstraße) sollte verkehrsberuhigt gestaltet werden mit einer hohen Aufenthaltsqualität und leichtem, sicherem Überqueren. Die benachbarte Wohnbebauung soll an die Stadt angebunden werden, um eine belebte Zone zu schaffen. Das Areal nordwestlich hinter dem Westzugang soll dazu in einen Wettbewerb einbezogen werden. Die Sichtbeziehungen zwischen Weststadt und neuem Bahnhofsgebäude sind zu beachten. Das neue Bahnhofsgebäude soll in die Platzsituation eingebunden werden und ein Verbindungsglied zum Umfeld sein.

Kleine Blau

Die Kleine Blau soll am Westzugang offengelegt und sichtbar ins Stadtbild integriert werden. Es ist darauf zu achten, dass sie offen und „oben“ (auf Geländehöhe) verläuft. Sie sollte ins Bahnhofsgebäude integriert werden und im Gebäude geführt werden. Dies stellt einen zusätzlichen Attraktionspunkt dar.

Ostzugang / Anbindung an die Innenstadt

Ist-Zustand

Die Mitglieder verschafften sich einen Überblick über die Fußgängerfrequenz:

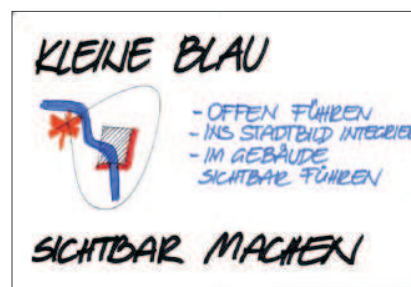
Die Hauptpassantenströme in Richtung Bahnhof-Innenstadt verlaufen in der Bahnhofstraße und Hirschstraße. So bewegen sich auf Ebene 0 (oberirdisch) 15.000 Fußgänger und auf Ebene -1 (Unterführung) ebenfalls 15.000 Fußgänger täglich zwischen Bahnhof und Innenstadt. Hinzu kommen 8.000 ÖV-Nutzer auf Ebene 0.

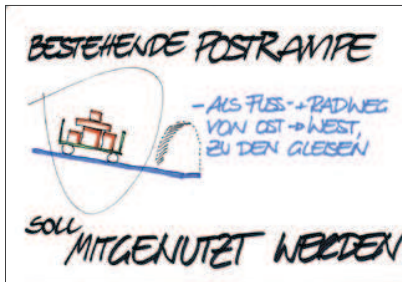
Haltestellen /Wartebereich

Die derzeitigen Wartebereiche für Busse bzw. Straßenbahn sind zu schmal und gefährlich. Die Fahrgäste behindern sich beim Ein- und Aussteigen auf den zu schmalen Aufstellflächen. Beim Rückbau der Friedrich-Ebert-Straße auf je eine Fahrspur pro Richtung für den Autoverkehr soll ausreichend Platz für breitere und komfortable Wartebereiche für die Fahrgäste eingeplant werden.

Oberirdische Querung

Eine oberirdische Querung der Friedrich-Ebert-Straße Höhe Bahnhof zur Innenstadt ist aus Sicht der Teilnehmer an drei Stellen erforderlich. Dies bedingt eine Trennung der ÖV-Haltestelle in eine nördliche und südliche





Haltestelle. Dadurch wird ein barrierefreies Überqueren / Gehen der Gleise und Busspuren ermöglicht.
Der Postpaketttunnel (mit Rampen) soll für Radfahrer / Radtouristen nutzbar gemacht werden.

Passage

Die Verbindung zwischen Innenstadt und Dichterviertel soll auf Ebene – 1 erfolgen. Eine Überbauung der Gleise wird von der Mehrheit der Teilnehmer abgelehnt: sie wird als nicht realistisch betrachtet, es müssen zu viele Ebenen überwunden werden.

Anm. von C. Blass und G. Sälzle, Sprecherinnen des Bürgerworkshops: Auf Nachfrage eines Zuhörers bei der Präsentation der Ergebnisse der Arbeitsgruppen, ob die Idee eines Zugangs zu den Gleisen auf der Ebene +1 aufgegeben worden sei, erhielt er von den Teilnehmenden die Antwort, diese Frage habe sich aus der Aufgabenstellung so nicht ergeben.

Die Vorgehensweise der drei Arbeitsgruppen war, aus den ausgestellten Plänen die positiven Aspekte zu ziehen. Bis auf einen haben alle vorgestellten Wettbewerbsentwürfe die fußläufigen Verbindungen in die Ebene -1 gelegt. Einige der Teilnehmenden sprachen sich für eine oberirdische Lösung aus.



Für die Passage fordern die Teilnehmer eine durchgängige Breite im gesamten Verlauf zwischen Bahnhofsgebäude und seinem Pendant im Dichterviertel zwischen 20-25 Meter als Bewegungsraum für Fußgänger. Es ist davon auszugehen, dass neue Passantenströme vom und ins Dichterviertel entstehen.



Die Passage braucht Licht von oben. Die Passage soll im westlichen Bereich mit Oberlichtern gestaltet werden. Durchgängige Oberlichter mit Tageslicht (Lichtschlitze, Lichtsäulen) empfehlen sich zwischen den Gleis-Aufgängen. Hier empfehlen sich zudem verglaste Aufzüge. Der Standort der Aufzüge (seitlich oder mittig) wurde kontrovers diskutiert, aber nicht festgelegt. Wichtig ist es auch hier, durch klare Anordnung Angsträume und „dunkle“ Ecken zu vermeiden.

Der Westteil der Passage sollte ebenfalls hell und licht sein. Auch hier ist am besten eine natürliche Belichtung.



Geschäfte werden sich, so vermuten die Teilnehmer, wohl aufgrund der höheren Passantenfrequenzen verstärkt im östlichen Bereich (Gleisbereich) anordnen. Deswegen ist besonders darauf zu achten, wie auch im westlichen Passagenbereich vom Dichterviertel her Leben in die Passage zu bringen ist. Hier empfehlen die Teilnehmer Ausstellungen, Vitrinen, Aktionen, Licht- und Wasserinstallationen, Aufenthalts-/ Wartebereiche, Kombination mit Geschäften, Bereiche für Jugendliche und Kinder, Bereiche für Information und Bewegung. Dazu muss ein Konzept entwickelt werden.

Die zu schmalen Aufgänge zu den Bahnsteigen sind zu verbreitern.

Anbindung an die Innenstadt

Intensiv diskutierten die Teilnehmer die genaue Lage der Anbindung der Passage an die Innenstadt. Einigkeit bestand, dass man die Fußgängerströme möglichst spät trennen sollte. Die Verzweigung der Passage sollte weit nach Osten verschoben werden in Richtung Bahnhofstraße mit einer attraktiven Anbindung an die Sedelhöfe. Eine attraktive, schnelle Verbindung auf Ebene -1 ist gewünscht mit einer Gleichwertigkeit nach der Trennung der Fußgängerströme.

Ein großzügiger Aufgang könnte nördlich des Einsteindenkmals erfolgen. Er könnte als Rampe wegen des geringen Höhenunterschiedes ausgebildet werden.

Die Stadt Ulm wird gebeten, das Gebäude Bahnhofstraße 7 zu erwerben und die Grundstücksfläche zu überplanen. Dadurch könnten neue Optionen für die Aufgänge aus der Passage entstehen und die historischen Sichtbeziehungen zum Bahnhof wieder hergestellt werden - der Bahnhof würde von der Bahnhofstraße aus sichtbar werden.

Stadtbild / Stadtentwicklung

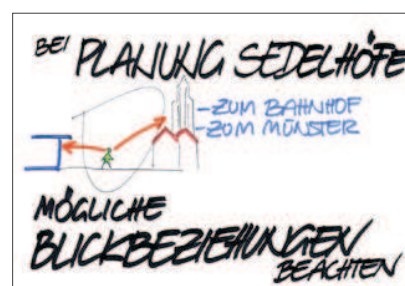
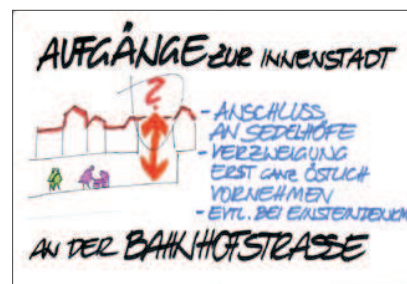
Bei der Planung der Sedelhöfe ist auf die Sichtbeziehung Bahnhof - Münster zu achten.

Im Zuge des neuen Quartiers an der Wilhelmstraße ist eine durchlässige Grünverbindung (für Radfahrer und Fußgänger) an den Bahnhof zu berücksichtigen.

Das Kleinklima soll durch Pflanzen neuer Bäume verbessert werden. Vorhandene Bäume im Bahnhofsvorplatzbereich sind zu erhalten.

Brückenschlag

Die Teilnehmer geben der Stadtverwaltung eine Denkaufgabe mit auf den Weg.: Wie kann es gelingen, räumliche oder funktionale Verzahnungen zwischen Bahnhof / Innenstadt und dem Dichterviertel als „Brückenschlag“ herzustellen, damit diese beiden Bereiche als Einheit erfahrbar sind?



3.4.4. Empfehlungen in Stichworten (Kartenabschrift)

Bahnhofshalle und –vorplatz

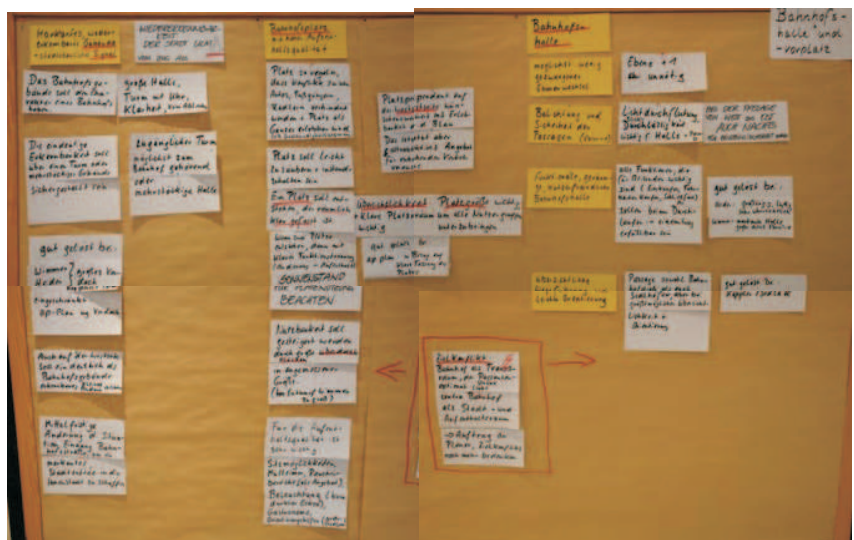
- Markantes, wieder erkennbares Gebäude – städtebauliches Signal Erkennbarkeit der Stadt Ulm vom Zug aus
- Das Bahnhofsgebäude soll den Charakter eines Bahnhofs haben.
- Was macht den Charakter eines Bahnhofsgebäudes aus? Große Halle, Turm mit Uhr, klares Gebäude, keine Ablenkung durch Werbung etc.
- Eindeutige Erkennbarkeit soll über Turm oder mehrstöckiges Gebäude sichergestellt werden.
- Wunsch zum Turm: Soll zugänglich sein und möglichst zum Bahnhof selbst gehören.
- Markanz und Wiedererkennbarkeit gut gelöst bei:
Wimmer, Heider: großes Vordach
Aura: Freistellung des Komplexes mit Turm
Eingeschränkt auch bei ap-Plan (Vordach)
- Auch an der **Westseite** soll ein deutlich als Bahnhofsgebäude erkennbares, kleines Pendant entstehen.
- Platzpendant auf der Westseite wünschenswert mit einer freigelegten Blau.
- Mittelfristige Änderung der Situation Eingang Bahnhofstraße, um markantes Stadtrée in die Innenstadt zu schaffen.
- **Bahnhofsplatz** mit hoher Aufenthaltsqualität
- Platz so regeln, dass Konflikte zwischen MIV, Fußgängern, Radlern verhindert werden und Platz als Ganzes erlebbar wird, z.B. Geschwindigkeitsbegrenzung, Lkw-Verbot etc.)
- Dies setzt ein attraktives Angebot für den ruhenden Verkehr voraus.
- Der Platz soll leicht zu säubern und instand zu halten sein (spricht gegen ein Wasserbassin).
- Es soll ein großer Platz entstehen. Der Platz soll räumlich klar gefasst und umgrenzt sein.
- Die Platzgröße ist wichtig, damit alle Nutzergruppen verortet werden können.
- Die Nutzbarkeit soll gesteigert werden durch große überdachte Flächen in angemessener Größe (im Entwurf Wimmer zu groß).
- Übersichtlichkeit und klare Platzräume sind wichtig, damit Sichtbeziehungen bestehen und man sich sicher fühlt.
Die klare Fassung des Platzes ist gut gelöst bei ap plan
- Falls zwei Plätze entstehen, dann mit klarer Funktionstrennung, z.B. ein Platz dient der Andienung, einer dem Aufenthalt.
- Sonnenstand bei der Planung beachten – Aufenthaltsqualität setzt Besonnung voraus.
- Für die Aufenthaltsqualität sind die Möblierung und das Angebot wichtig: Sitzmöglichkeiten, Mülleimer, Raucherbereiche (als Angebot), ausreichende Beleuchtung, dunkle Ecken verhindern, Gastronomie, Orientierungshilfen (großer Stadtplan) sollen angeboten werden.

Bahnhofshalle

- Ziel: möglichst wenig gezwungener Ebenenwechsel
- Ebene +1 ist unnötig
- Ziel: Belichtung und Sicherheit der Passagen
- Lichtdurchflutung und Blickdurchlässigkeit für die Halle und die Passagen (-1) wichtig.
- Bei der Passage von West nach Ost auch nachts für Belebung und Sicherheit sorgen.
- Ziel: funktionale, geräumige, nutzerfreundliche Bahnhofshalle
- Alle Funktionen, die für die Reisenden wichtig sind (Einkaufen, Fahrkarten kaufen, Schließfach nutzen etc.) sollen beim Durchlaufen in einem Weg erfüllbar sein.
Gut gelöst bei:
Heider: großzügig, luftig, übersichtlich, kein Ebenenwechsel nötig
Wimmer: markante Halle, großer Anteil der Funktionen auf Ebene -1
- Ziel: übersichtliche Wegeführung und leichte Orientierung

• Passage soll sowohl in die Bahnhofstraße als auch in die Sedlhöfe führen, aber bei größtmöglicher Übersichtlichkeit und Orientierung
Gut gelöst bei: Kappler/Sedlak

• Zielkonflikt: Bahnhof als Transitraum, der Passantenströme optimal lenkt, contra Bahnhof als Stadt- und Aufenthaltsraum
Auftrag an Planer, für diesen Zielkonflikt eine gute Lösung zu finden



Ebenen und Orientierung

- Blickbezüge aus der „Ankunftsebene“ -1 zur leichten Orientierung berücksichtigen z.B. Entwurf Heide Architekten
- Möglichst viel Tageslicht in die Tiefebene leiten
- Orientierung über Blickbeziehungen gewährleisten, Leitsysteme nur wenn unbedingt nötig
- Barrierefreie Verbindungen der Ebenen (kein Aufzug!) zur Innenstadt/Weststadt und am Bahnhofplatz herstellen

Wegefürungen für FußgängerInnen zur und durch die Passage

- Qualitätsvolle Passage bedeutet: Passage ist hell und großzügig (Breite und Höhe), überall viel Tageslicht, selbsterklärende Wegführung
- Passagenbreiten müssen von Gleis bis Stadt beibehalten werden - nicht durch Einbauten/Treppen verschmälern
- Blickbeziehungen und Sichtachsen helfen bei der Erhöhung des Sicherheitsgefühls in Passagen
- Schallabsorption und mögliche Zugluft in der Passage beachten
- Wenn Aus-/Zugang Sedlhöfe, dann ist eine schnelle Orientierbarkeit durch Sichtverbindungen nötig
- Vorhandener Steg benötigt Zugang zu den Gleisen

Wegefürungen/Parkierung für RadlerInnen

- Bahnhofsostseite muss auch in Nord-Süd-Richtung mit Fahrrad sicher und zügig passierbar sein
- Radwegenetze verbinden zwischen der Zeitblomstraße und Neue Straße und zwischen Zeitblomstraße und dem Blaue-Radweg
- Rad- und Fußgängerwege entlang der Neuen Straße qualitativ aufwerten
- Aktueller Radverkehrsplan soll zur Auslobung des Realisierungswettbewerbs beigelegt werden
- Mehrere Rad-Parkplätze vorsehen - nördlich und südlich der Fr.-Ebert-Str und am Westausgang
- Parkmöglichkeiten möglichst nahe bei den Gleisen vororten: „FahrradfahrerInnen sind wegeempfindlich“
- Sichere Fahrrad-Abstellplätze auf Ebene 0 vorsehen

- Fahrradverleih muss zentral vorortet sein
- Service-Point für Räder wäre wünschenswert (in P-Nähe)

ÖPNV / ZOB

- ÖPNV-Abgang auf Ebene -1 muss leicht zugänglich und übersichtlich angelegt sein. „Personen sollen in Ebene -1 geführt werden“
- Möglichst kein Autoverkehr zwischen Bahnhofsvorplatz und ÖPNV planen

- Direkte Sichtverbindung von Bahnhofsausgang zum ZOB-Eingang (nicht verstellen oder verbauen)
- ZOB-Wartebereich zum öffentlichen Platz hin orientieren

Parken / IV / Taxi

- Mehrere Parkflächen anbieten, zur Entzerrung des Verkehrs
- Auch Parkhäuser anbieten nicht nur Tiefgaragen „Klaustrophobien nehmen zu“
- Kiss&Ride sollte in Eingangsnähe untergebracht werden (Gepäckanlieferung) evtl. auch auf Ebene -1
- Autovermietung in Bahnhofsnähe unterbringen
- Taxen stehen in Eingangsnähe evtl. auch auf Ebene -1
- Nur wenig Taxiplätze auf Ebene 0 vorhalten (Ausweichplätze vorsehen)



Service

- Bei offenen Innenhöfen und Tiefhöfen muss die Möglichkeit für Winterdienst beachtet werden



Westzugang / Anbindung Dichterviertel

Stadtstruktur

- Dichterviertel soll aufgewertet werden
- Westseite Bahnhof soll aufgewertet werden
- Ulmer Westen komplett durch Westzugang anbinden

Platz und Raum

- Vorfeld / Platz am Westausgang schaffen
- Attraktiven Zugang / Platz schaffen → Identität
- Zugang West
Kombinieren mit Nahversorgung, Gastro
- Verkehrsberuhigung bei Westzugang
- Belebte Zone schaffen:
Wohnnutzung an Stadt anbinden
- Areal hinter Westzugang in Wettbewerb einbringen
- Sichtbeziehungen beachten

Kleine Blau

- Kleine Blau am Westzugang sichtbar machen
- Kleine Blau offen nach oben holen
- Kleine Blau im Gebäude führen
- Gebäude / Westzugang
- Westzugang durch Gebäude aufwerten
- Gebäude soll hell + licht sein

- Gebäude in Platzsituation einbinden

- Verbindung Halle - Umfeld herstellen

- Angsträume vermeiden

Ostzugang / Anbindung an die Innenstadt

Status quo

- Bahnhofstraße / Hirschstraße = derzeit Hauptpassantenströme

• Status quo:

- 15.000 Fußgänger Ebene 0
- 15.000 Fußgänger Ebene -1
- 8.000 ÖV-Nutzer Ebene 0

ÖV

- Wartebereich für ÖV erweitern

Oberirdische Querung

- Oberirdische Querung der Friedrich-Ebert-Straße an 3 Stellen

- H in Nord und Süd trennen

- Barrierefreies Gehen dadurch möglich

- Postrampe für Radtouristen nutzbar machen

Passage

- Passage auf Ebene -1:
 - Vom Bahnhof in Richtung Bahnhofstraße mit Anbindung Sedelhöfe
 - Fußgängerströme möglichst weit trennen – Verzweigung weit nach Osten

- Großzügiger Aufgang nördlich Einsteindenkmal

- Passage braucht Licht von oben

- Zone der Passage im westlichen Bereich mit Oberlichtern gestalten

Durchgängige Oberlichter (Tageslicht) zwischen den Aufgängen mit verglastem Aufzug

Leben in die Passage bringen: Geschäfte, Ausstellungen, Aktionen, Licht- und Wasserinstallation

Bewegungsraum für Fußgänger beträgt 20 - 25 Meter

Aufgang zu den Bahnsteigen verbreitern

Vom Bahnhof in Richtung Bahnhofstraße mit Anbindung Sedelhöfe

Fußgänger-Ströme möglichst spät trennen - Verzweigung weit nach Osten

Großzügiger Aufgang nördlich Einsteindenkmal

Stadtentwicklung

Stadt Ulm soll Gebäude Bahnhofstraße 7 erwerben:

- Neue Optionen für Passage-Aufgang
- Sichtbeziehung Bahnhof

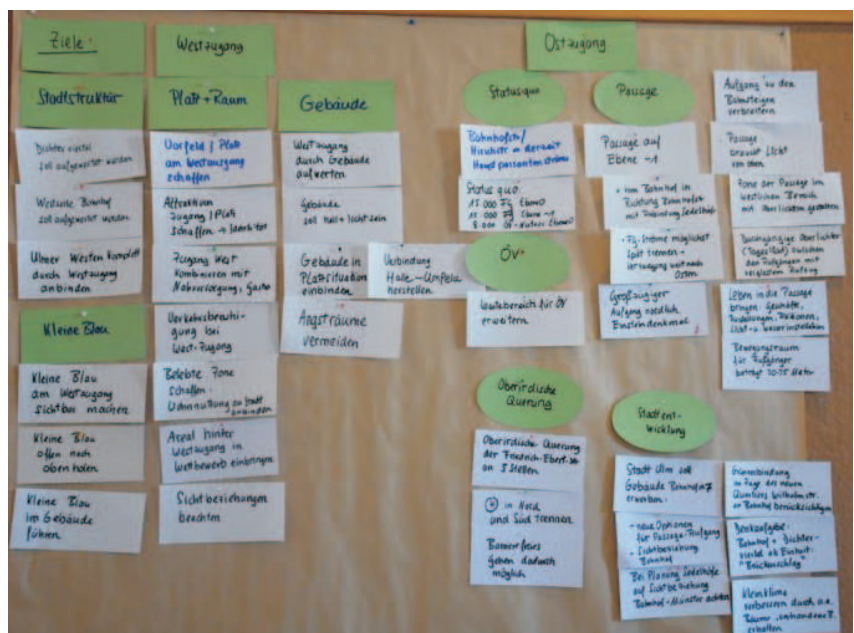
Bei Planung Sedelhöfe auf Sichtbeziehung Bahnhof Münster achten

Grünverbindung im Zuge des neuen Quartiers Wilhelmstraße an Bahnhof berücksichtigen

Denkaufgabe: Bahnhof + Dichterviertel als Einheit: Brückenschlag

Kleinklima verbessern durch u.a. Bäume

vorhandene Bäume erhalten



4. Weiteres Vorgehen

Baubürgermeister Alexander Wetzig erläuterte den weiteren Beteiligungsprozess: Die Ergebnisse dieser Bürgerwerkstatt werden mit den Ergebnissen der anderen Foren in Form eines Runden Tisches zusammengetragen und anschließend dem Gemeinderat als Gestaltungsvorschlag zum Neubau des citybahnhofes unterbreitet. Die Teilnehmer benannten daher am Ende der Werkstatt zwei Sprecherinnen, Charlotte Blass und Gabriele Sälzle. Sie haben die Aufgabe, die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt in den Runden Tisch einzuspeisen.



5. Teilnehmende

Herr Ulrich Auer
Frau Charlotte Blass
Herr Gerhard Bühler
Herr Karl Foos
Frau Waltraud Geiwitz
Herr Martin Itschert
Frau Marga Jülich
Frau Jutta Krasenbrink
Frau Dorothee Kühne
Frau Gudrun Langbein
Frau Laura Rehner
Herr Dr. Dietmar Reinborn
Frau Gabriele Sälzle
Herr Sascha Schäfer
Frau Brigitte Schullan
Frau Ursula Wagner
Herr Winfried Walter
Frau Regina Zeeb

Stadtverwaltung

Herr Volker Jescheck, Stadt Ulm
Herr Helmut Kalupa, Stadt Ulm
Uwe Reimers, Stadt Ulm
Lars Schneider, Stadt Ulm
Christian Strunk, Stadt Ulm
Harald Walter, Stadt Ulm
Alexander Wetzig, Stadt Ulm

Moderation

citycom:
Ursula Ammermann
Sonja Epple
Brigitte Gans



4. Forum der Anlieger und direkt Betroffenen

4.1 Verlauf

Das Forum fand an zwei Terminen am 11.10.2011 im Haus der Begegnung und am 09.11.2011 im Rathaus statt.

Im Rahmen des ersten Forums am 11.10.2011 wurden Projektgrundlagen, Wettbewerbsergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbs und erste Stellungnahmen und Anregungen zur Neugestaltung des Bahnhofareals diskutiert. Das zweite Forum am 09.11.2011 diente der weiteren Diskussion und der Wahl der Vertreter zum Runden Tisch. Am Forum nahmen insgesamt 25 verschiedene direkt vom Projekt Betroffene teil.

4.2 Abschlussprotokoll

Projektgrundlagen:

Das Projekt Citybahnhof Ulm ist unabhängig von Stuttgart 21 und Neubaustrecke ein eigenes Vorhaben von Stadt und Bahn. Der Bau der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm hat positive Auswirkungen auf die Projektentwicklung zum Citybahnhof. Nach heutigem Kenntnisstand stehen mittelfristig an der Schillerstraße vier Gleise für einen neuen Westzugang zum Bahnhof und ein Parkhaus zur Verfügung. Das geplante neue Einkaufsviertel Sedelhöfe wird voraussichtlich einen Zugang zum Bahnhof auf der Ebene -1 erhalten.

Themenschwerpunkte und Anforderungen an den neuen Bahnhof:

a) Benutzerfreundlichkeit und Attraktivität des neuen Bahnhofs:

Wichtig sind:

- Mehr Sauberkeit und Sicherheit im Bahnhof, auf dem Platz und in der Passage. Dunkle und uneinsehbare Bereiche auf dem Bahnhofsvorplatz sollen vermieden werden. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen den Bahnhofsvorplatz West als einen durchgehenden Platz auszubilden und mit einem geeigneten Lichtkonzept zu versehen.
- Übersichtlichkeit und gute Orientierung in der Bahnhofshalle, zu den Zügen und in den Anbindungen an die weiteren Verkehrsträger (öffentlicher und privater Verkehr). Ein einheitliches geeignetes Leitsystem soll die Orientierung von den Bahnsteigen bis in die Stadt ermöglichen. Auf die Belange von Behinderten ist hier besonders zu achten (beisw. mittels taktiler Systeme).
- Mehr Komfort und mehr Aufenthaltsfläche in der Bahnhofshalle. Bahnhofshalle und Passagen belegen einen weitläufigen Bereich. Angenehme sanitäre Anlagen sollen daher aus allen Bereichen des Bahnhofs gut erreichbar sein.
- Vermeidung von Zugluft sowohl in der Bahnhofshalle als auch in den anbindenden Passagen
- Der Bahnhof wird zunehmend auch von Personen mit besonderen Sicherheitsbedürfnissen genutzt (Ältere, Frauen (mit Kindern), Behinderte, alleinreisende Kinder, etc.). In der Bahnhofshalle bzw. in der Nähe zu den Bahnsteigen sind daher geschützte Wartebereiche als abgeschlossene Räumlichkeiten vorzusehen.
- Der neue Bahnhof muss in allen öffentlichen Bereichen barrierefrei sein. An zentralen Stellen und zu allen Bahnsteigen sind ausreichend große Aufzüge notwendig.

b) Verknüpfungen des Bahnhofs mit der Stadt und mit den anderen Verkehrsträgern

Wichtig sind Verbesserungen

- der Verbindungen von den Zügen zum öffentlichen und private Verkehr
- der Bahnhofsvorfahrten für Bringen und Abholen von Reisenden
- der Anbindung an die Innenstadt und die Schillerstraße insbesondere der Wegebeziehung durch die bestehende Passage.
- der Orientierung zur Innenstadt

c) Vorschläge zur Neugestaltung

- Verlängerung der Bahnsteigunterführung an die Schillerstraße
- Größere und der Personenfrequenz angemessene Bahnhofshalle
- Mehr und attraktivere Vermarktungsflächen an den Laufwegen für ein verbessertes Angebot im Bahnhof.
- In der neuen Bahnhofspassage zur Innenstadt sollen verbesserte Handelsflächen mit größeren Raumtiefen angeboten werden. Die Passage selbst soll breiter und höher werden, ggf. mit der Möglichkeit einer Außenbestuhlung.
- Unterschiedlich wird die Gestaltung der öffentlichen Räume bewertet: Während die Mehrheit großzügige und attraktive öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität auch für Familien mit Kindern (bspw. mit Wasserflächen) bevorzugt, befürwortet ein Teilnehmer die Minimierung der Fußgängerverkehrsflächen zugunsten eines reinen Transferraumes ohne Aufenthaltsbereiche.
- Mit geeigneten gestalterischen Maßnahmen soll die heutige Drogenszene am Bahnhof künftig unterbunden werden.
- Die Andienung und Belieferung des Bahnhofs und der Passagen muss ganztags ohne Beeinträchtigung der Verkehrsströme möglich sein. Es soll geprüft werden, ob die ausschließliche Andienung über die Parkgaragen erfolgen kann.

d) Maßnahmen während der Bauphasen

- Die Einschränkungen für Handel und Dienstleister sollen möglichst gering gehalten werden.
- Begleitend zu den Bauphasen soll ein als Jour Fixe stattfindender Runder Tisch installiert werden mit den betroffenen Anliegern und der städtischen Bauverwaltung und dem Ziel einer frühzeitigen Information und Steuerung der Bauprozesse
- Ein ausführlicher Projektplan soll über die anstehenden Arbeiten und Eingriffe frühzeitig informieren und den Eigentümern Gelegenheit zur Steuerung geben.
- Es wird angeregt zeitnah auch einen Jour Fixe der direkten Anlieger für die Sedelhöfe einzurichten.
- Besonderes Augenmerk ist auf die bauzeitliche Orientierung in Form eines variablen und einfachen Leitsystems zu legen.
- Beim Um-/Neubau der heutigen Bahnhofspassage sollen den Betreibern der Geschäftsräume ein Ausweichen in angemessene Ersatzräume ermöglicht werden. (Anmerkung der Stadt: Eine Zusage zu Ersatzräumen kann derzeit nicht gegeben werden. Beeinträchtigungen während den Bauphasen sind unvermeidlich und müssen hingenommen werden.)
- Der Zugang zu den bestehenden Immobilien ist zu gewährleisten. Das Telekomgebäude an der Olgastraße verfügt über eine eigene Tiefgarage. Der ungehinderte Zugang zum Parken ist ebenso zu gewährleisten. Dies muss mit einem geeigneten Verkehrs- und Logistikkonzept sichergestellt werden.

5. Verkehrsforum

5.1 Verlauf

Im Rahmen des Verkehrsforums, das am 26.10.2011 im Rathaus stattfand, wurden die Planungsgrundlagen zum städtebaulichen Ideenwettbewerb aus verkehrlicher Sicht und die Wettbewerbsergebnisse durch die Vertreter der Stadt erläutert und anschließend von den Teilnehmern diskutiert. Es nahmen insgesamt acht Vertreter der Verkehrsverbände und -dienstleister teil.

5.2 Protokoll

Themenschwerpunkte und Anforderungen an den neuen Bahnhof

a) Belange der Fahrradverkehrs

- Beidseits der Friedrich-Ebert-Straße sollen Fahrradspuren mit Anbindung an das Radwegenetz vorgesehen werden. Auf eine konfliktfreie Anordnung mit den anderen Verkehrsteilnehmer ist besonders zu achten.
- Sowohl am Bahnhofplatz als auch am neuen Westzugang sind ausreichend Abstellplätze für Fahrräder vorzusehen. Weitere Angebote (Mieträder, Dienstleistungen) sind wünschenswert. Besonders positiv wird der Vorschlag von AP Plan hinsichtlich Fahrradparken Ost und West und Angeboten gesehen.
- Positiv und wünschenswert ist die vorgesehene neue Brücke in Verlängerung der Zeitblomstraße als notwendige Verbesserung der Ost-West-Verbindung. Geeignete Zufahrtsrampen oder -spindeln sind dabei unabdingbar. Günstig wäre auch eine Verschiebung der neuen Brücke nach Süden mit Anbindung der Bahnsteige (Siehe Planung von AURA-Architekten).

b) Belange des motorisierten Individualverkehrs MIV

- Problematisch im Straßennetz sind heute die Verkehre in Ost-West-Richtung. Dies stellt im Straßennetz eine Schwachstelle dar und ist bei den weiteren Planungen im Zusammenhang mit der Reduzierung von Karlstraße und Friedrich-Ebert-Straße zu beachten. Zusätzliche Verkehre in der Olgastraße sollen vermieden werden.
- Bei der Reduzierung der Friedrich-Ebert-Straße auf jeweils eine Richtungspur zwischen der Einmündung in die Keltergasse und der Zufahrt zum ZOB ist zu beachten, dass zeitgleich unterschiedliche Verkehre aufeinander treffen. Dies kann zu Problemen bei den Verkehrsabwicklungen führen. Es ist daher darauf zu achten, dass Durchgangs- und Ziel- und Quellverkehre möglichst getrennt werden und durch geeignete Wegweisungen und Parkleitsysteme Fehlfahrten vermieden werden. Ziel soll ein integriertes Verkehrskonzept für den Bahnhofsbereich mit Einbindung in das Straßennetz sein.
- Besonders positiv wird die Durchbindung des Bahnhofs an die Schillerstraße mit Errichtung eines neuen Westzugangs gesehen. Dies führt zu Entlastungen am Bahnhofplatz. Die Schillerstraße ist hinsichtlich Anbindungen und Leistungsfähigkeit entsprechend den neuen Anforderungen zu optimieren.
- Für die geplanten Tiefgaragen und deren Anbindungen ans Straßennetz ist besonders auf eine Attraktivierung der Flächen für die Nutzer (Vorbild Neue Mitte) und eine übersichtliche Trennung der Parkierung nach Parkdauer zu achten.
- Problematisch ist heute der Lieferverkehr am Bahnhof. Es soll geprüft werden, ob eine Abwicklung des gesamten Lieferverkehrs auf der Ebene -1 über die Erschließungen der Parkgaragen möglich und sinnvoll ist.

c) Belange der Fußgänger

- Im Bahnhofsbereich ist eine hohe Aufenthaltsqualität unabdingbar. Dies gilt insbesondere für die öffentlichen Flächen am Bahnhofplatz und auf der Ebene -1. Hier ist eine gute Übersichtlichkeit notwendig. Uneinsehbare Bereiche sind auszuschließen.
- Die Fußgängerströme müssen optimal mit den anderen Verkehrsarten verknüpft werden.

d) Belange des öffentlichen Personennahverkehrs - ÖPNV

- Problematisch ist heute die Anbindung der Busse an den ZOB hinsichtlich folgender Verbindungen:
Überfahrten von der Haltestelle in den ZOB
Überfahrten von der Neuen Straße in den ZOB
- Problematisch sind insbesondere die Querungen der ÖPNV-Gleise. Dies ist bei der Neuplanung hinsichtlich einer klaren Führung der Verkehre am gesamten Bahnhofplatz zu verbessern. Bei der Neuplanung der Haltestelle HBF sind breitere Bahnsteige und verbesserte Zugänge vorzusehen. Der komplette Haltestellenbereich sollte überdacht werden.

e) Belange der Taxen

- Die Zugänge von der Bahnhofshalle zu den Taxenstellplätzen sollen übersichtlich gestaltet und es sollen direkte Sichtbeziehungen ermöglicht werden. Ein Leitsystem im Bahnhof soll die Orientierung zusätzlich verbessern.
- Der Taxenstellplatz sollte überdacht werden.
- Der Zugang der Fahrgäste muss bei der Neuplanung zwingend von der Beifahrerseite erfolgen ohne Querung von Fahrspuren. Günstig ist in dieser Hinsicht eine Situierung der Taxenplätze am nördlichen Bahnhofplatz. (Optimierung der Betriebsabläufe) Ungünstig erscheint aus heutiger Sicht eine Verlegung der Taxenplätze auf die Ebene -1 (unattraktive Arbeitsbedingungen für die Fahrer, ungelöste Probleme mit dem Leitsystem der Taxenzentrale)
- Bei der Neuplanung der Friedrich-Ebert-Straße mit einer Reduzierung der Fahrspuren und der Abbiegebeziehungen und dem Ausbau der ÖPNV-Haltstelle im Bahnhofsbereich ist vorab abzustimmen, wie die notwendigen Linksabbiegemöglichkeiten für Taxen auf dem Bahnhofplatz integriert werden können. Umwege sowohl bei der An- als auch bei der Abfahrt sind zu vermeiden.
- Die Arbeitsbedingungen für die Taxifahrer sollen verbessert werden. Sozial- und Sanitarräume am Bahnhof sind notwendig.

6. Forum Wirtschaft und Gesellschaft

6.1 Verlauf

Zum Forum waren Trägern öffentlicher Belange wie Wirtschaftsvertreter und öffentliche Verwaltungen, Bildungseinrichtungen und Natur- und Umweltschutzverbände geladen. An den Veranstaltungen am 17.10.2011 und am 13.12.2011 im Rathaus nahmen sechs Vertreter der Organisationen teil. Neben den mündlich vorgetragenen Empfehlungen gingen von der IHK Ulm und der Ulm/Neu-Ulm Touristik GmbH zusätzlich schriftliche Stellungnahmen ein. (Siehe Abschnitt "12. Weitere Stellungnahmen")

6.2 Protokoll

Themenschwerpunkte und Anforderungen an den neuen Bahnhof

- a) Vorschlag zur Neugestaltung
 - Die Lage der heutigen Verkehrsstation Hauptbahnhof Ulm ist günstig für alle Anbindungen. Die Verkehrsstation soll daher am bestehenden Standort verbleiben.
- b) Belange der Fußgänger
 - Das Vorhaben der Durchbindung einer Passage von der Bahnhofstraße bis zur Schillerstraße auf der Ebene -1 wird ausdrücklich begrüßt. Auf die Stellungnahme der RPG Mitte-Ost (Siehe Abschnitt "12. Weitere Stellungnahmen") wird verwiesen. Eine Variante auf Ebene +1 über den Gleisen wird nicht mehr thematisiert.
 - Ein direkter ebenerdiger Übergang über den Bahnhofplatz aus der Bahnhofstraße ist vorzusehen.
 - Die Passagenebene -1 ist die wichtigste Fußgängerverbindung Innenstadt - Bahnhof. Sie muss ihrer Bedeutung angemessen attraktiv und funktional gestaltet werden.
- c) Belange des Fahrradverkehrs
 - Die angestrebte Verlängerung der Fahrradachse Zeitblomstraße ins Dichterviertel ist notwendig und soll vordringlich umgesetzt werden.
- d) Anforderungen des Handelsstandorts Innenstadt
 - Eine bevorzugte Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt über die Sedelhöfe und die Trennung der Fußgängerströme in der Ebene -1 bergen die Gefahr eines Frequenzverlustes in der westlichen Bahnhofstraße und damit verbunden der Abwertung dieses wichtigen Handelstandortes. Ein Zugang aus der Innenstadt zur Ebene -1 der Passage und zu den Sedelhöfen kann auch zusammengelegt werden. (Siehe Stellungnahme IHK Ulm)
 - Im Bahnhof soll keine Konkurrenz zur Innenstadt entstehen. Es sollen lediglich Güter und Dienstleistungen des kurzfristigen Bedarfs angeboten werden.
- d) Belange der Bahnreisenden
 - Der Bahnhof hat eine wichtige Gateway-Funktion. Mit der Umsetzung der Maßnahmen im Regionalverkehr (Regio S-Bahn) und überregionalen Verkehr (Neubaustrecke) ist mittelfristig (15 bis 20 Jahre) mit einer Zunahme der Bahnnutzer um bis zu 60% zu rechnen. Dies ist bei den Planungen zum Citybahnhof Ulm zu beachten.

7. Planerforum

7.1 Verlauf

Das Forum der Fachöffentlichkeit wurde gemeinsam von der Stadt Ulm und der Architektenkammgruppe Ulm/Alb-Donau durchgeführt. An fünf Terminen setzten sich die Planer intensiv mit den Wettbewerbsbeiträgen auseinander und formulierten die Stellungnahme der Architektenschaft. Es nahmen 21 Architekten und Stadtplaner teil.

7.2 Empfehlungen der Ulmer Architekten für den Realisierungswettbewerb

Die Präsenz des Bahnhofs in der Stadt ist wichtig. Der Bahnhof soll als solcher im Stadtbild erkennbar sein. Sichtbeziehungen sowohl aus dem Bahnhof in die Stadt aber auch aus der Stadt auf den Bahnhof müssen berücksichtigt werden. Betreffend der Ränder des Wettbewerbsgebietes wird empfohlen die städtebauliche Situation bzw. deren geplante Weiterentwicklung entsprechend zu beschreiben.

Eingang Ost - Stadtmitte

- Für die verschiedenen Nutzungsprofile der Reisenden müssen adäquate Verknüpfungen berücksichtigt / vorgegeben werden.
- Die Anbindung Bahnhofstraße-Hauptbahnhof auf Ebene -1 soll direkt und barrierefrei sein.
- Die Lauflinie der Passanten sowie die Anbindung der Sedelhöfe muss vom Auslober vorgegeben werden.
- Der Haupteingang Ost soll hohe Qualitäten auf Ebene 0 und auf Ebene -1 aufweisen.
- Die Vorzone des Bahnhofplatzes soll so groß und vielfältig wie möglich von Ebene -1 auf Ebene 0 geöffnet werden, um die Aufenthaltsqualität auf Ebene -1 zu optimieren.
- Die Länge und Lage der Haltestelle für den ÖPNV, die Anbindung an den Busbahnhof und die Querungen der Friedrich-Ebert-Straße auf Ebene 0 sollen vom Auslober überprüft und konkrete Vorgaben dazu in der Auslobung gemacht werden: Es wird als sinnvoll erachtet die Haltestelle nach Süden zu verschieben, damit direkt vor dem Bahnhof die Breite der notwendigen Verkehrsflächen auf E0 reduziert werden kann.
- Für den Erfolg der Ausarbeitung einer guten Lösung ist das Gebäude Bahnhofstrasse 7 maßgeblich. Es wird angeregt das Gebäude im Wettbewerb ggf. zu einem späteren Zeitpunkt als abgängig einzustufen, damit die Teilnehmer entsprechend offener planen können.

Gleiszugang

- Unter der Vorgabe, dass der MIV nicht auf Ebene -1 unter den Bahnhofplatz geführt werden kann, ergibt sich sinnvollerweise die Konsequenz einer Passage auf E-1 von der Bahnhofstrasse bis zur Schillerstrasse.
- Die Erschließung der Bahngleise soll auf E-1 angeordnet werden.
- Diese Fussgängerpassage soll unter den Gleisen beidseits auf volle Länge von vielfältigen Angeboten begleitet sein. Wenn dies aus wirtschaftlichen Gründen nicht oder nur eingeschränkt möglich ist, soll dies in der Auslobung klar formuliert werden. In diesem Falle sollen Vorschläge für die Gestaltung der Längswände gefordert werden.

- Treppen und Rolltreppen zu den Bahnsteigen sollen so gestaltet werden, dass die Passage möglichst viel Tageslicht erhält.
- Die Anzahl der Bahnsteige (4 oder 5) sowie der Rolltreppen (nur auf- oder auch abwärts) soll seitens des Auslobers vorgegeben werden.
- Die Lösungsvorschläge sollen über die Unterführung hinaus auf die Gestaltung der Bahnsteige bzw. deren Überdachung ausgedehnt werden.

Eingang West - Schillerstraße

- Es wird angeregt, im Vorfeld des Realisierungswettbewerbs zum City-Bahnhof einen Städtebaulichen Wettbewerb für das Dichterviertel durchzuführen.
- Der Eingang West des Bahnhofs sollte als Startpunkt einer Quartiersentwicklung genutzt werden.
- Es sollte die Chance genutzt werden, einen adäquaten Platz vor dem Eingang West des Bahnhofs mit entsprechenden Nutzungen zu schaffen (Taxis, Einkaufsmöglichkeiten für das Quartier, etc.)
- Der Bahnhofszugang auf der Westseite soll so attraktiv wie möglich gestaltet werden.
- Die Kleine Blau soll in die Platzgestaltung um den Eingang West einbezogen werden.
- Es soll im Wettbewerb eine entsprechende Vorgabe gemacht werden, ob Auskragungen von Gebäuden (Parkhaus) über die Gleise Möglich ist.
- Der Lösungsvorschlag eines zweiten Preises für Parken unter den Gleisen scheint von Vorteil und soll vom Auslober im Vorfeld geprüft werden. In der Auslobung soll dann eine entsprechend klare Aussage gemacht werden ob dies möglich und wünschenswert ist.

8. Internetdiskussionsforum vom 05. Juli bis 29. Juli 2011

8.1 Verlauf und statistische Auswertungen

Die Internetdiskussion wurde im Auftrag der Stadt Ulm als moderiertes Diskussionsforum vom Institut TuTech GmbH durchgeführt. 129 Nutzer hatten sich zur Plattform angemeldet und nahmen regelmäßig an den Diskussionen zu unterschiedlichen Bahnhofsthemen teil. Weitere 4.000 Besucher informierten sich über den Fortgang des Forums. Insgesamt wurden Seiten der Plattform über 192.000 mal aufgerufen.

Auf der Grundlage freiwilliger Angaben der Nutzer konnten statistische Auswertungen vorgenommen werden. Danach waren 73 % der Teilnehmenden männlichen und 27 % weiblichen Geschlechts. Mit 49% war die Altersgruppe der 40 bis 64-Jährigen am stärksten vertreten. Die geringste Beteiligung mit ca. 1% war bei den unter 18-Jährigen. 52% hatten einen Hochschulabschluss, 26% Abitur, Fachabitur oder Hochschulreife, 12% einen Realschul- und 8% einen Hauptschulabschluss. 45% waren Angestellte. Die nächstgrößeren Berufsgruppen waren Freiberufler mit 14% und Studenten mit 12%. 77% benannten ein persönliches Interesse als Grund für die Teilnahme, 13% waren Fachexperten und 10% hatten einen politischen Hintergrund. Die Mehrheit mit 55% hatte keine Kinder.

Die Teilnahme am Forum unterlag starken Schwankungen sowohl während der Gesamtlaufzeit von fast vier Wochen als auch während des Tagesverlaufes. Die stärkste Nutzerzeit war dabei zwischen 8 Uhr und 16 Uhr. Dies markiert auch den Zeitraum, der von den Mitarbeiterinnen von TuTech live moderiert wurde. Gegen Ende des Forums und nach dem weitgehenden Austausch der jeweiligen Argumente nahm die Teilnahme stetig ab, so dass damit auch der begrenzte Teilnahmezeitraum gerechtfertigt werden kann.

Insgesamt wurden 375 einzelne Beiträge eingestellt. Davon waren 87 konkrete Bürgervorschläge zur Bahnhofsneugestaltung. Diese konnten von den angemeldeten Nutzern mit jeweils 10 Punkten bewertet werden und wurden in einer Rangliste erfasst. Alle Beiträge konnten direkt kommentiert werden, so dass sich zu den verschiedenen Themenfeldern unterschiedlich intensive Diskussionsstränge entwickelten. Bei einer einstündigen Livediskussion am 20.07.2011 konnten die Nutzer direkt mit Herrn Volker Jescheck diskutieren und Fragen zur Bahnhofskonzeption und -finanzierung stellen. Zum Abschluss des Forums wurden alle Diskussionsbeiträge von den Moderatorinnen sortiert nach Themenfeldern in sogenannten Themenwikis zusammengefasst. Diese konnten nochmals von den Teilnehmenden bearbeitet werden. Insgesamt war die Diskussion von einer großen Zustimmung zum Projekt und einem Diskussionsverlauf geprägt, der sich durch großes Engagement und viele anregende und konstruktive Beiträge auszeichnete.

Im Unterschied zu den in Verlauf und Themenschwerpunkten abgestimmten Präsenzforen, konnte im Internet über alle denkbaren Belange und Alternativen zum neuen Bahnhof diskutiert werden, auch wenn diese in früheren Untersuchungen bereits eingehend geprüft und als für die weitere Planung ungeeignet ausgeschlossen wurden.

Sämtliche Beiträge und Diskussionsverläufe sind nach Abschluss des Forums weiterhin im Internet abrufbar unter www.citybahnhof.ulm.de.

8.2 Bürgervorschläge

Anmerkung zu den Bürgervorschlägen:

Die verschiedenen Bürgervorschläge wurden von den Teilnehmenden teils sehr kontrovers diskutiert. Insofern gibt die nachfolgende Rangliste nicht immer den tatsächlichen Diskussionsverlauf wieder, wie er in den nachfolgenden Themenwikis beschrieben ist. Insgesamt kann jedoch erkannt werden, dass unter den Teilnehmenden ein breites Interesse an einer Verkehrsberuhigung der Friedrich-Ebert-Straße vor dem Bahnhof besteht und insbesondere die Situation für Fußgänger zwischen Bahnhof und Innenstadt auf der Platzebene wesentlich zu verbessern ist und wenn möglich dem Fußgänger hier Vorrang eingeräumt werden soll.

Von den 87 Bürgervorschlägen wurde die Folgenden am stärksten bewertet:

1. Platz (300 Punkte)

Friedrich-Ebert-Straße absenken, Fussgänger, Bus und Bahn auf Ebene 0.

“Ich möchte vorschlagen, die Friedrich-Ebert-Straße zwischen Hauptpost und Deutschhausparkplatz auf Ebene -1 abzusenken, zu überdecken und den Bahnhofsplatz als offene Fläche für Fussgänger, Radfahrer, Bus und Bahn zu gestalten.“

2. Platz (260 Punkte)

Autos unter die Erde, Menschen und Räder nach oben.

“Die Straße am Bahnhof sollte unter die Erde abgesenkt werden und der Platz oben für Fußgänger, Fahrräder und Bus und Straßenbahn erschlossen werden.“

3. Platz (140 Punkte)

Grüner Bahnhofs Platz

“Ich finde man sollte den Bahnhofsplatz auch etwas grüner gestalten, z. B. mit Schatten spendenden Bäumen und Grünflächen. Die geplante Begrünung und oberflächige Führung der kleinen Blau sollte sich auch auf der anderen Seite der Gleise fortsetzen. Der Bahnhofsplatz soll keine neue Beton- und Steinwüste werden! Autos unter die Erde, die Menschen nach oben. Ulm ist leider mit der Zeit immer grauer geworden...”

3. Platz (140 Punkte)

Verzicht auf Unterführungen

“Wie andere Städten auch haben die Ulmer keine guten Erfahrungen mit Fußgängerunterführungen. Sie sind ausnahmslos dunkel und schmutzig, am Abend und in der Nacht nicht ungefährlich. Am Willy-Brandt-Platz wurde vor Jahren die erste Unterführung zu Recht geschlossen. Jetzt plant die Bauverwaltung, auch den neuen Hauptbahnhof durch eine Passage unter der Friedrich-Ebert-Straße mit der Innenstadt zu verbinden. In der Ausschreibung des Architektenwettbewerbs durch die Stadt Ulm hieß es dazu: „Deswegen ist zwischen der Bahnhofstraße und dem Empfangsgebäude am Bahnhof neben einer hochwertigen ebenerdigen Querung der Friedrich-Ebert-Straße eine schnelle Verbindung der Ebene -1 vorzusehen.“ Die Bürokratensprache spricht von der Ebene -1, gemeint ist eine Unterführung. Diese Entscheidung ist falsch. Aus den Erfahrungen mit der bestehenden unterirdischen Passage am Ulmer Hauptbahnhof kann jeder vernünftige Mensch nur den Schluss ziehen, auf Unterführungen zu verzichten. Offensichtlich sind die Mängel unterirdischer Passagen auch der Bauverwaltung bewusst. In o.g. Auslobung heißt es auch: „Der Auslober ist sich bewusst, dass einer ebenerdigen Verbindung grundsätzlich der Vorzug zu geben ist“.

3. Platz (140 Punkte)

Keine Hochhäuser bei der Bebauung des Bahnhofareals

„Einige eingereichte Vorschläge von Architekten sehen für Ulmer Verhältnisse viel zu hoch geratene Gebäude vor. So regt z. B. der mit einem 2. Platz bedachte Plan der Berliner Architekten (Ortner) zwei Hochhäuser jeweils am südlichen (Überbauung ZOB) und nördlichen Dienstleistungszentrum an. Diese Bauten sind zu monumental. Bei der Neukonzeption des Ulmer Hauptbahnhofes sollte ganz auf Hochhäuser verzichtet werden, aus ästhetischen Gründen wie auch aus Gründen des bürgerlichen Konsenses. Hochhäuser führten in der Vergangenheit meist zu heftigen Auseinandersetzungen (vgl. z.B. den Neubau der SWU, Ecke Neuthorstraße /Karlsstraße).

Die vor einiger Zeit erstellte „Stadtbildstudie“ stellt angeblich „objektiv“ fest, wo in Ulm Hochhäuser errichtet werden können und wo nicht. Das ist natürlich blanker Unsinn. Die Entscheidung, ob ein Hochhaus passt oder nicht, ist immer subjektiv; es handelt sich um eine ästhetische Frage, da gelten die Gesetze der Mathematik und der Logik nicht.“

8.3 Themenwikis

Anmerkung zu den Themenwikis:

In den unterschiedlichen Diskussionssträngen wurden die Themen meist kontrovers diskutiert. Hier zeigt sich ein weniger einheitliches Meinungsbild, als es die Stimmenverteilung bei den Bürgervorschlägen vermuten lässt. Sämtliche Beiträge wurden abschließend von den Moderatorinnen und den Teilnehmenden in sechs Themenwikis zusammengefasst.

a) Themenwiki „Hinweise zum ÖPNV“

Im Wiki zum Öffentlichen Personennahverkehr werden die gebündelten Anregungen der Teilnehmenden zur neuen Haltestelle am Hauptbahnhof, dem Busbahnhof und den Fahrradplätzen sowie zur Gestaltung der ÖPNV-Haltestelle „Hauptbahnhof“ dargestellt. U. A. wurde folgendes erörtert:

Die Anordnung der Haltestelle sollte ein selbstverständlicher Teil des Platzes werden und gute Fußwegbeziehungen zu allen wichtigen Bereichen haben (Bahnhof, Bahnhofstraße, Hirschstraße, Sedelhöfe).

Für möglich gehalten wird auch eine Gestaltung des Platzes um die Haltestelle herum wie z.B. in Straßbourg. Dafür sinnvoll wäre eine Reduzierung der Fahrspuren auf eine je Richtung.

Im Falle einer Fahrbahnreduzierung der Friedrich-Ebert-Straße könnte die Haltestelle direkt vor der Bahnhofshalle liegen. Das würde die Wege zwischen ÖPNV und Eisenbahn verkürzen. Die Haltestelle könnte ggf. dann noch breiter und kürzer gemacht und mit drei Straßenbahns Spuren gebaut werden. Dann wären auch die Wege beim Umsteigen nicht so lange.

Im Zusammenhang mit der neuen Haltestelle am Bahnhof wurde kontrovers diskutiert, wie zukünftig mit der Friedrich-Ebert-Straße verfahren werden soll: So vertraten einige Teilnehmende die Ansicht, dass die Straße anstelle einer Untertunnelung auf zwei Spuren reduziert werden sollte (inkl. Olgastraße bis zum Berliner Platz). Die Innenstadt sollte „für den Durchgangsverkehr so unattraktiv und lästig wie möglich“ gemacht werden und die Ulmer sollten das ausgebaute Nahverkehrsnetz stärker benutzen. Außerdem müsste „der Verkehr auf etwa die Hälfte reduziert werden“ und

„der Stadtrat von seinen bisherigen Vorgaben abrücken und die Zufahrten zur Friedrich-Ebert-Straße baulich einschränken“, d.h. die Kreuzungen Neue Straße / Friedrich-Ebert-Straße und Olgastraße / Neutorstraße entsprechend umbauen. Bei einer "halbe Lösung", bei der nur die Friedrich-Ebert-Straße selbst verschmälert würde, laste „der politische Druck einzig und allein auf der Fußgängerampel“. Weitere bauliche Änderungen, z.B. Aufpflasterungen oder die Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße als "verkehrsberuhigter Bereich" wären daher hilfreich.

b) Themenwiki "Gestaltung Bahnhofsvorplatz"

Das Wiki zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes beinhaltet die verschiedenen Anregungen der Teilnehmenden, wie dieser Platz durch die Neugestaltung verbessert werden könnte. Dazu wurde folgendes vorgeschlagen:

Der Bahnhofsvorplatz soll grüner gestaltet werden, z. B. mit Schatten spendenden Bäumen und Grünflächen.

Die geplante Begrünung und oberflächige Führung der Kleinen Blau sollte sich auch auf der anderen Seite der Gleise fortsetzen. Der Bahnhofsvorplatz sollte entgegen dem Ulmer Trend nicht grau werden.

Der Bahnhofsvorplatz sollte für die Bürger als angenehmer Aufenthaltsort gelten. Derzeit würde der Platz hauptsächlich von lauten, alkoholisierten Personen und deren Hunden bevölkert.

Er sollte zweckdienlich sein, um viele Passanten "durchschleusen" zu können, andererseits nicht zum grauer Vorplatz verkommen. Bäume, Pflanzen, Sitzgelegenheiten wären gut. Er sollte freundlich und mit schönen Lampen gestaltet sein und ein Café anbieten, mit der Möglichkeit draußen zu sitzen.

Mit dem Bahnhof und dem Bahnhofsvorplatz vermittele die Stadt allen Ankommenden, dass sie sich in Ulm und nicht in irgendeiner Stadt befinden. Kubische Bauten und Glasfassaden finde man überall. Der Platz sollte von schönen Bauten und nicht Zweckbauten umrandet sein.

Der Platz solle ferner wirklich als großer, eher runder Platz erkennbar sein, er soll nicht durch hervorstehende Gebäude geteilt werden, sondern selbst die Umgebung dominieren.

Bei den Wettbewerbsentwürfen wurde ein architektonisch integrierter überdachter Weg vom Bahnhofsgebäude zur Straßenbahn vermisst

Der Bahnhofsvorplatz sollte die untere Ebene des Bahnhofs mit Tageslicht versorgen. Nach Meinung einer großen Mehrheit der Teilnehmer sollte der Fußgängertunnel unter dem Bahnhofsvorplatz jedoch ganz entfallen.

Der Schienen und der Straßenverkehr sollten dem Fußgängerverkehr untergeordnet sein und der Platz insgesamt einen großzügigen Eindruck vermitteln.

Fahrradstellplätze: Einige würden die Stellplätze wegen der Sicherheit teilweise unterirdisch anordnen und verweisen auf das Beispiel der mietbaren Fahrradgaragen in Friedrichshafen. Einerseits wird eine Kombination bevorzugt, die ebenerdige Stellplätze fürs schnelle Abstellen und eine zusätzliche, große Fahrradgarage mit gebührenpflichtigen Boxen für Dauernutzer und Pendler vorsieht.

c) Themenwiki: Bahnverbindungen / –übergänge

In dem Wiki werden die Diskussionen der Teilnehmenden rund um die neuen Ost-West-Verbindungen, mögliche Übergänge oder Unterführungen zusammengefasst. U. A. wurde kontrovers diskutiert, ob die Querung der Bahngleise (nicht der Friedrich-Ebert-Straße) unter- oder oberirdisch erfolgen sollte.

Pro Unterführung:

Einige würden eine breite helle und angenehm gestaltete Unterführung im Bereich der Gleise bevorzugen, da der zu überwindende Höhenunterschied zwischen Ebene 0 und der Unterführung geringer (ca. 3 bis 4 m) sei als bei einer Lösung über den Gleisen (ca. 6 bis 7 m). Heute muss man von der Bahnhofshalle zur Unterführung 25 Treppenstufen überwinden, hinauf auf den neuen Fußgängersteg sind es hingegen 46!

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und für ein beschleunigtes Umsteigen wurde ein zweiter Fußgängertunnel vorgeschlagen. Dieser zweite Tunnel existiert bereits. Die Unterführungen sollten großzügig gestaltet werden und durch Verwendung entsprechender Materialien bestmöglich mit Licht durchflutet sein.

Contra Unterführung:

Ein Teilnehmer plädiert für einen vollständigen Verzicht auf Unterführungen, da diese in der Regel dunkel und schmutzig, am Abend und in der Nacht nicht ungefährlich seien. Aus diesem Grund sei bereits die Unterführung am Willy-Brand-Platz geschlossen worden. Für eine Nutzerin sind Tunnel gerade für Frauen beängstigend und eine Unterführung aus diesem Grunde nicht sympathisch.

Somit appellieren einige dafür, die Gleisquerung lieber als Überführung auf Ebene 1 stattfinden zu lassen – ggf. als breiter gläserner Steg (evtl. mit Glasboden), der einmal an die Aussichtsterrasse angebunden ist und zum andern breit genug, damit interessierte kleine (und große) Kindern den Bahnbetrieb beobachten können, ohne den Verkehrsstrom der Reisenden zu behindern.

Grüne Ost-West-Achse:

Die in mehreren Entwürfen vorgesehene grüne Achse vom alten Friedhof über den Karlsplatz und Zeitblomstraße bis zum Dichterviertel wird als sehr positiv angesehen, da hiermit ein weiterer Rad-/Wanderweg um die City bis zur Friedrichsau und nach Neu-Ulm eröffnet werden könne.

d) Themenwiki: “Neue Verkehrsregelungen”

Im Wiki “Neue Verkehrsregelung” geht es um die Diskussionen der Teilnehmenden zu einer Tieferlegung oder Verengung der Friedrich-Ebert-Straße und die Vorschläge zur Optimierung der Ampelschaltung und Fußgängerquerung, sowie um die Parkgaragen, die Taxistände und den Ausbau der Schillerstraße.

Pro Tieferlegung Friedrich-Ebert-Straße:

Nach Meinung einiger Teilnehmer/innen sollte der Bahnhofsvorplatz für Fußgänger ebenerdig zu überqueren sein. Daher plädieren sie für eine Absenkung und eine Überdeckelung der Friedrich-Ebert-Straße vor dem Hauptbahnhof, um den Platzcharakter wiederherzustellen und aufzuwerten und Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV mehr Raum zu geben.

Eine Verlegung der Friedrich-Ebert-Straße in einen Tunnel bewirke, dass der gesamte Platz vor dem Bahnhof dem ÖPNV zur Verfügung steht. Für Fußgänger/Fahrgäste entfielen die bisher lebensgefährlichen Fahrbahnüberquerungen.

Der Platz vor dem Bahnhof sei zu begrenzt, so dass Fußgänger und Autoverkehr daher auf unterschiedliche Ebenen getrennt werden sollten. Auch könne der Verkehr in einem zweispurigen Tunnel ungebremst fließen, während er an der Oberfläche eine vierspurige Straße brauche, da Fußgänger und Autoverkehr sich die Grünzeit der Ampel teilen müssen.

Contra Tieferlegung Friedrich-Ebert-Straße:

Die Investitions- und Folgekosten eines Tunnels seien gerade vor dem Hintergrund des Stadthaushalts und der aktuellen Probleme um die B10-Sanierung nicht vertretbar. Nachhaltigkeit heiße auch, die vorhandenen Ressourcen sparsam und zum Vorteil der nächsten Generationen einzusetzen. Außerdem wird angemerkt, dass für einen Straßentunnel Zufahrtsrampen mit min. 100 m Länge erforderlich wären, die Barrieren mit trennender Wirkung darstellen und der Entwicklung des Theaterviertels entgegenstehen könnten.

Eine Untertunnelung benötige Schneisen bildende Rampen, die andere Quartiere (Theaterviertel) unverhältnismäßig von der Innenstadt abschneiden. Stattdessen könne die Friedrich-Ebert-Straße besser schmaler gemacht und die Fußgängerüberwege verbessert werden.

Die verschiedenen Bereiche sollten verträglich miteinander verbunden werden statt die Stadt mit Straßentunneln und den dazugehörigen Rampen aufzubrechen und die Tunnel später teuer sanieren zu müssen. Mittels der Verschmälerung der Friedrich-Ebert-Straße und der Herstellung von neuen und dann durchgehenden und breiten Fußgängerüberwegen könne die Situation auf der Ebene 0 wesentlich verbessert werden, ohne einen teuren Autotunnel bauen zu müssen, der dann andere Probleme nach sich ziehe.

Fahrbahnreduzierung der Friedrich-Ebert-Straße:

Als Alternative zur Untertunnelung könne laut mehrerer Nutzer/innen die Friedrich-Ebert-Straße auf 1 Fahrbahn pro Richtung verengt und deutlich verlangsamt werden (siehe Neue Straße). Die An- und Abfahrt von und zur Olgastraße würde so nur noch über die Neutorstraße-Blaubeurer Ring erfolgen. Am Bahnhofplatz könne ein Konzept wie in der Neuen Mitte zur Anwendung kommen, das von stark reduzierter Geschwindigkeit und (meistens) hervorragend funktionierender gegenseitiger Rücksichtnahme geprägt ist.

e) Themenwiki: "Organisation Bahnhofshalle"

Im Wiki "Organisation der Bahnhofshalle" geht es um die Ansiedelung von zusätzlichen Angeboten in der neuen Bahnhofshalle.

So wird zur Aufwertung des Bahnhofs beispielsweise die Einrichtung eines City-Supermarktes angeregt bzw. die Möglichkeit, Dinge des täglichen Bedarfs einzukaufen. Vorstellbar wäre auch „eine Art Tante-Emma-Laden" mit einem Grundsortiment für den täglichen Bedarf. Vorgeschlagen werden zudem eine Aussichtsterrasse (evtl. mit Café) bzw. ein Café mit Sitzgelegenheiten im Außenbereich und eine Kinder-Lounge zur Überbrückung der Wartezeit. Eine Aussichtsterrasse wird begrüßt, wenn diese einen Bezug zum Verkehrsmittel "Eisenbahn" herstellen würde. Angeregt wird in diesem Zusammenhang ein Verzicht auf übermäßiges Einkaufsangebot zugunsten der Innenstadthändler und der Sedelhof-Galerie-Planungen.

Es wird jedoch auch zu bedenken gegeben, dass die Reisenden in den Passagen durch die vielen Einkaufsmöglichkeiten nicht eingeschränkt werden dürfen und der Raum nicht zu eng werden dürfe. Daher sollten die Passagen breit und hoch, die Anordnung übersichtlich gestaltet werden.

Vorgeschlagen wird auch eine geteilte Ost-West-Lösung: Im Osten Reisendenbedarf mit Zeitschriften, Restaurants, Bäcker, Fahrkarten usw. und im Westen ein großes Parkhaus, Supermarkt, Apotheke, Frisör, Spielzeug, Drogerie, Kino, Klamottenläden, Handyläden usw. Ost- und Westseite würden durch Unterführung und Steg miteinander verbunden.

Es sollte nach Ansicht eines Teilnehmers eine klare Aufteilung zwischen Transfer- und Shopping-Abteilung geben. Im Falle eines Fahrgast-Haupteingangs auf Ebene 0 am Bahnhofplatz sollte dieser großzügig und übersichtlich ausgestaltet werden, mit gut auffindbarem DB-Reisezentrum und Reisendenbedarf.

f) Themenwiki: "Hinweise zum Bahnhofsgebäude"

Im Wiki zum Bahnhofsgebäude wurden die Anregungen der Teilnehmenden in Bezug auf Architektur, Höhe und optimale Integration des Gebäudes in das Umfeld sowie die Frage der Finanzierung des Projektes zusammengefasst.

Contra Hochhäuser:

Es wird bemängelt, dass einige Entwürfe zu hohe Häuser für den neuen Bahnhof vorsehen, die nicht zu den Ulmer Verhältnissen passen. Aus ästhetischen Gründen und zugunsten des bürgerlichen Konsenses sollte hier auf Hochhäuser verzichtet werden, da es z.B. bei dem Neubau der SWU, Ecke Neuthorstraße /Karlstraße bereits zu Auseinandersetzungen gekommen ist. Eine Häufung von Hochhäusern mit mehr als 10 Geschossen wird als nicht zuträglich für das Ulmer Stadtbild gehalten. Monströse Bauten oder Hochhäuser im Stil wie in Frankfurt die Bankgebäude werden als zu riesig für Ulm befunden.

Pro Hochhäuser:

Andere Nutzer/innen meinen, dass Hochhäuser schon sehr speziell und auffallend sein müssten, um positiv zu wirken. Einige können sich Hochhäuser unter bestimmten Voraussetzungen vorstellen, z.B. wenn sie in Beziehung zum Stadtgefüge und zum Münster stehen und nicht höher als das Universum-Center sind. In diesem Kontext wird angeführt, dass Ulm dank des Münsters bekannt sei für den höchsten Kirchturm der Welt. Ein generelles Hochhausverbot wird von einigen aber als unangemessen gehalten. Vorgeschlagen werden z. B. zwei Hochpunkte: einen südlich am heutigen ZOB, einen weiter nördlich bei der Post, um die Sichtachse zum Münster nicht groß zu behindern.

Allgemeine Anregungen zur Architektur des neuen Gebäudes:

Bei einem Neubau sollte es sich nach Ansicht mehrerer Nutzer/innen nicht um einen „gesichtslosen Klotz“ handeln, sondern ein für Ulm notwendiges „architektonisches Highlight“, das nicht zu massiv ist. Es sollte ein ansprechendes Gebäude mit Einkaufsmöglichkeiten, einem gesonderten Raucherbereich und einer Ruhezone gebaut werden und mit einem Licht durchfluteten Bereich in der Mitte versehen werden.

Erwünscht sind alternative Materialien und Oberflächen, Aufenthaltsqualität durch geschickte Raumaufteilung, maximale Ausnutzung des Tageslichts (Glasdach für Licht von oben), viel Pflanzen und Grün, ein gemütliches Café für die Wartezeiten.

Vorgeschlagen wird von einigen Teilnehmern, ein Bahnhofsgebäude zu bauen, das sofort als Bahnhof erkennbar ist und spezifische Merkmale aufweist. Beispielsweise durch eine weithin sichtbare Uhr. Das neue Bahnhofsgebäude sollte einen eigenen Charakter haben. Der Neubau sollte weder die historischen Modelle unkritisch reproduzieren, noch stupide Einheitsarchitektur aus Beton und Glas in zwanzig verschiedenen Grautönen präsentieren.

9. Runder Tisch

9.1 Dokumentation und Empfehlungen des Runden Tisches zur weiteren Planung

Runder Tisch **citybahnhof** Ulm
17.1.2012 in Ulm

Dokumentation



Auftraggeber:

Stadt Ulm
Fachbereich Stadtentwicklung
Bau und Umwelt
Münchner Straße 2
89073 Ulm

Ansprechpartner:
Volker Jescheck

Auftragnehmer:

citycom
Büro für Stadtentwicklung und
Kommunikation
Pfarrer-Grimm-Str. 2
80999 München
Telefon 089-141 7511
info@citycom-muenchen.de

Ansprechpartnerin:
Ursula Ammermann

Inhaltsverzeichnis

- 1. Zielsetzung des Runden Tisches**
- 2. Vorgehensweise**
- 3. Empfehlungen für die weitere Planung**
- 4. Weiteres Vorgehen**
- 5. TeilnehmerInnen**
- 6. Anlage Synopse**

1. Zielsetzung des Runden Tisches

Das Projekt **citybahnhof ulm** umfasst den Neubau des Hauptbahnhofes als neues Zentrum in der Innenstadt und die städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes auf einer Fläche von über 20 Hektar. Ein städtebaulicher Ideenwettbewerb erfolgte im Mai 2011. Der Wettbewerb erbrachte unterschiedliche Entwürfe. Im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses hat die Stadt Ulm im Herbst 2011 in fünf unterschiedlichen Foren sowie über eine Internetplattform die Ergebnisse des Ideenwettbewerbes mit möglichst vielen Akteuren der Stadtgesellschaft diskutiert und Empfehlungen aus Sicht der jeweiligen Akteure erhalten.

Anschließend trafen sich die Sprecher aller Foren in einem Runden Tisch.

Ziele des Runden Tisches waren:

- gegenseitige Information über die Ergebnisse in den einzelnen Foren,
- Diskussion dieser Ergebnisse,
- Herausarbeiten von Gemeinsamkeiten,
- Klärung möglicher Konflikte,
- Formulierung abschließender Empfehlungen für Stadtrat und Stadtplanung.

2. Vorgehensweise

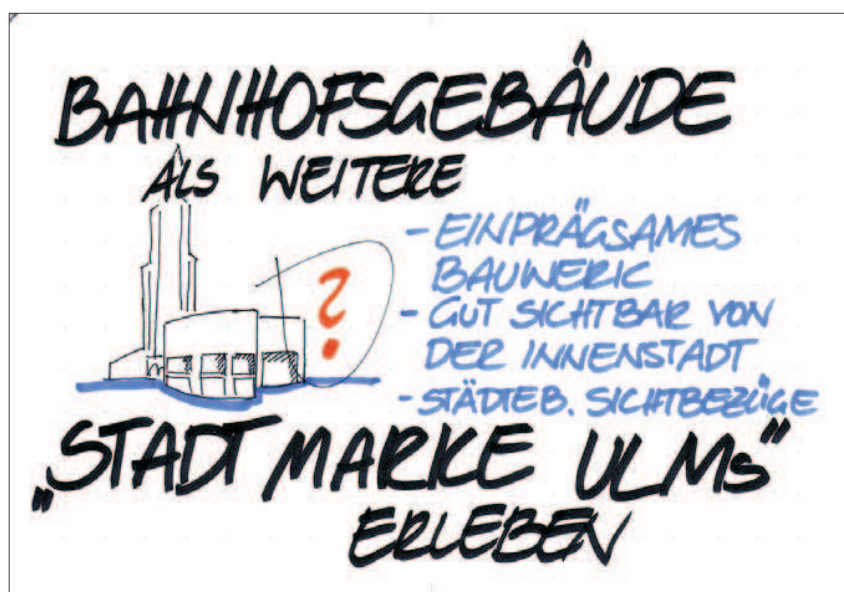
Der Runde Tisch mit SprecherInnen der fünf Foren (BürgerInnen und NGOs / Anlieger und Betroffene / Wirtschaft und Gesellschaft / Verkehr / ArchitektInnen) fand am 17.1.2012 als dreistündige Veranstaltung im Stadthaus in Ulm statt. Zur öffentlichen Sitzung kamen ca. 70 interessierte BürgerInnen, die die Diskussion verfolgten. Die fünf Foren präsentierten die wichtigsten Ergebnisse ihrer Arbeitsgruppen. Eine vergleichenden Übersicht (Synopsis) gab den TeilnehmerInnen einen Überblick darüber, welche Empfehlungen von den einzelnen Arbeitsgruppen abgegeben wurden. Für das Gespräch im Runden Tisch kristallisierten sich fünf Themenkomplexe heraus, die gemeinsam diskutiert werden sollten:

- Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt
(Lage der Ausgänge der Passage)
- Anbindung des Bahnhofs an die Weststadt
(westliches Bahnhofsgebäude, Entree ins Dichterviertel)
- Qualität und Nutzungen in der Passage
- Charakter und Stellenwert des Bahnhofsgebäudes
- Verknüpfung der Ebenen im Bahnhofsgebäude

Die relevanten Aussagen und Empfehlungen wurden während der Sitzung abgestimmt und protokolliert.

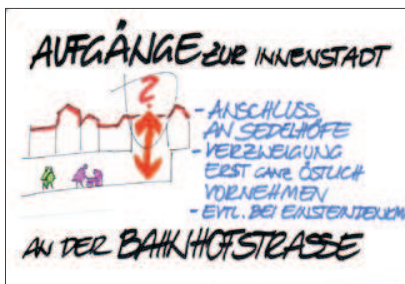
Ablauf des Runden Tisches

- 19.00 Begrüßung durch den Baubürgermeister Alexander Wetzig
- 19.20 Präsentation der fünf Foren
- Forum der BürgerInnen und NGOs
 - Forum der Anlieger und Betroffenen
 - Forum Wirtschaft und Gesellschaft
 - Verkehrsforum
 - Forum der Planer und Architekten
- 20.20 Kurzvorstellung der Synopse aus den Forumsprotokollen
- 20.30 Diskussion der fünf Kernthemen
- Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt
(Lage der Ausgänge der Passage)
 - Anbindung des Bahnhofs an die Weststadt
(westliches Bahnhofsgebäude, Entree ins Dichterviertel)
 - Qualität und Nutzungen in der Passage
 - Charakter und Stellenwert des Bahnhofsgebäudes
 - Verknüpfung der Ebenen im Bahnhofsgebäude
- 21.40 Zusammenfassung der Ergebnisse -
Empfehlungen des Runden Tisches
- Ausblick auf die weitere Beteiligung
- 22.00 Ende der Veranstaltung



3. Empfehlungen für die weitere Planung

• Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt



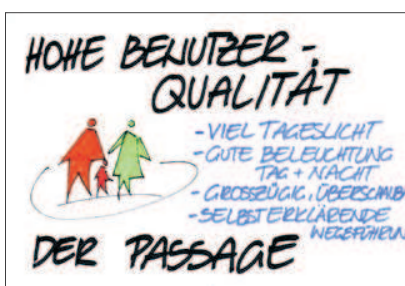
Der Fußgänger-Hauptstrom soll in die Bahnhofstraße geleitet werden. Eine oberirdische Querung zur Innenstadt soll attraktiv ausgebaut werden. Die unterirdische Passage soll möglichst weit nach Süden verlagert werden, eine Verzweigung zu den Sedelhöfen möglichst weit nach Osten. Die Passagenanbindung könnte beim Einsteindenkmal liegen mit einer attraktiver Platzgestaltung als Ein-/Ausgang.

• Anbindung des Bahnhofs an die Weststadt



Der Westzugang soll ein eigenes Bauwerk bekommen, in das Infrastruktur für die Weststadt untergebracht wird, wenn das bzgl. der Wirtschaftlichkeit tragfähig ist. Es soll eine ansprechende Platzgestaltung als Entrée in die Weststadt vorgesehen werden unter Einbeziehung der Kleinen Blau. Die Passage zum Westen soll zeitlich vorgezogen geplant und ausgeführt werden. Bzgl. der Neugestaltung des Westzuganges soll vorausschauend definiert werden, welche Verkehrsarten hier unterzubringen und wie sie zu führen sind. Eventueller Anlieferverkehr für die Infrastruktur im Westzugang muss berücksichtigt werden. Die Kombination eines westlichen Zugangsgebäudes mit einem Parkhaus soll eingehend geprüft werden. Beim Westzugang müssen die Sicherheitsbedürfnisse der Passanten in besonderem Maße beachtet werden.

• Qualität und Nutzungen in der Passage



Die Passage soll attraktiv gestaltet und durch vielfältige Angebote belebt werden. Eine sichere Tag- und Nachtnutzung muss möglich sein. Je mehr Tageslicht desto besser. In der Passage nach Osten sind kleinteilige Ladengeschäfte vorzusehen, jedoch keine großen Einheiten. Es wird keine Sonderregelungen (z.B. Sonntagsöffnung etc.) für diesen Passagenbereich geben. Der westliche Passagenbereich soll durch viel Tageslicht freundlich und offen wirken. Anstatt Ladengeschäfte könnte hier Belebung durch Kunst, Lichtkunst etc. vorgesehen werden.

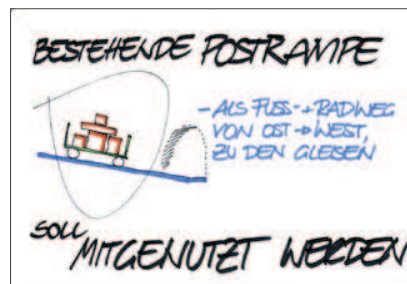
• Charakter und Stellenwert des Bahnhofsgebäudes



Das Gebäude soll prägnant und markant erscheinen, über Sichtachsen aus vielen Richtungen erkennbar und wahrnehmbar sein. Es soll eine neue Stadtmarke setzen. Blickbeziehungen zu markanten Ulmer Gebäuden sollen vom Bahnhof aus möglich sein.

- **Verknüpfung der Ebenen im Bahnhofsgebäude und auf dem Bahnhofsvorplatz**

Dienstleistungsangebote sollen auf allen Ebenen des Gebäudes stattfinden. Es soll großzügige und vielfältige Öffnungen von Ebene -1 auf Ebene 0 geben, um die Aufenthaltsqualität auf Ebene -1 zu optimieren (Transparenz, großzügige Zugänge z.B. Rampen). Allerdings darf die Funktionalität des Vorplatzes insoweit nicht beeinträchtigt werden, dass dort die verschiedenen Verkehrsarten gut abgewickelt werden können. Der Posttunnel sollte nach Westen verlängert werden (z.B für Radlergruppen).



4. Weiteres Vorgehen

Baubürgermeister Alexander Wetzig erläuterte den weiteren Beteiligungsprozess: Die Ergebnisse der Foren und des Runden Tisches werden dem Gemeinderat als Gestaltungsvorschlag zum Neubau des Citybahnhofes unterbreitet und fließen anschließend in den Auslobungstext für den Realisierungswettbewerb ein. Es wird davon ausgegangen, dass bis Sommer 2012 der Realisierungswettbewerb vorbereitet werden kann. Im Anschluss an den Wettbewerb wird der Dialogprozess mit den Ulmer Akteuren fortgesetzt.

5. Teilnehmende

Forum BürgerInnen und NGOs

Frau Blass

Frau Sälzle

Forum Anlieger und Betroffene

Herr Kaufmann

Herr Rohmer

Frau Williams-Mangold

Forum Wirtschaft und Gesellschaft

Herr Krone

Herr Dr. Reinborn

Herr Roell

Verkehrsforum

Herr Emsiz

Herr Golisade,

Herr Hofmann

Herr Zahn

Forum der Planer und Architekten

Frau Maksimczuk

Herr Rannow

Stadtverwaltung

Herr Jescheck

Herr Kalupa

Herr Walter

Herr Wetzig

Moderation

citycom:

Sonja Epple

Brigitte Gans

6. Anlage Synopse

Grün = Forum stimmt mehrheitlich zu Rot = Forum stimmt mehrheitlich nicht zu o. Farbe = Forum macht keine Aussage / Forum ist indifferent	Forum Wirtschaft und Gesellschaft + IHK + Touristik	Verkehr	Anlieger	Ulmer Architekten	BürgerInnen	Internetforum (kein abgestimmtes Meinungsbild)
Passage						
Passage soll auf -1 liegen						
Anschluss nur an Sedlhöfe	Rot			Rot		
Anschluss an nur Bahnhofstraße						
Anschluss an Bahnhofstr. und Sedlhöfe						
Viel Tageslicht in Passage						
Verbreiterung der Passage	Rot					
Angebote eingeschränkt auf Reisebedarf			Rot	Rot		
Vielfältige Angebote vorhalten	Rot					
Klare Wegeführung von Gleis bis Innenstadt/Taxi (Leitsystem)						
Sicherheit, Übersichtlichkeit, Bequemlichkeit, Orientierung						
Architektur/Städtebau						
Bahnhof soll deutlich erkennbar sein						
Einzelne Hochhäuser an geeigneten Stellen möglich					Rot	
Sichtbeziehungen zur Innenstadt						
Bahnhofsgebäude						
Komfort und Aufenthaltsflächen, geschützte Wartebereiche						
Zusätzliche Attraktoren vorhalten z.B. Autovermietung, Radvermietung etc „Mobilitätsdrehscheibe“.						
Bahnhofsvorplatz						
Vielfache Nutzungsmöglichkeiten und klare Platzkanten						
Bahnhofsvorplatz als ein zusammenhängender Platz – überschaubar und sicher gestalten						
Gute Übersichtlichkeit und vielfältige Vernetzung von Ebene 0 auf Ebene -1						
Direkter ebenerdiger Übergang von Innenstadt zum Bahnhof						
Grüner Bahnhofs-Vorplatz						
Anbindung Innenstadt Eingang Ost						
Direkt und barrierefrei						
Einbeziehung Gebäude Bahnhofsplatz 7						
Eingang West – Schillerstraße						
Bahnhofsvorplatz mit Infrastruktur in eigenem Zugangsgebäude						
Großzügige Öffnung zum Bahnhof						
Kleine Blau ins Gebäude einbeziehen						

Synopse der Protokollergebnisse der Foren zum Citybahnhof Ulm zusammengestellt von citycom München

<p>Grün = Forum stimmt mehrheitlich zu</p> <p>Rot = Forum stimmt mehrheitlich nicht zu</p> <p>o. Farbe = Forum macht keine Aussage / Forum ist indifferent</p>	Forum Wirtschaft und Gesellschaft + IHK + Touristik	Verkehr	Anlieger	Ulmer Architekten	BürgerInnen	Internetforum (kein abgestimmtes Meinungsbild)
ÖPNV						
Verbesserung der Querung der ÖPNV-Gleise und Fr.-Ebert-Straße		Grün		Grün	Grün	
Verbreiterung der Bahnsteige an Haltestelle		Grün		Grün	Grün	Grün
Haltestelle nach Süden verschieben				Grün		
Verbesserung der Zugänge zur Haltestelle		Grün		Grün	Grün	Grün
komplette Überdachung der Haltestelle		Grün				
Sicherer Wartebereich im ZOB					Grün	
MIV						
Reduzierung Fr-Ebert-Str. auf 2 Spuren					Grün	Grün
Integriertes Verkehrskonzept für den Bahnhofsbereich		Grün				
Lieferverkehr auf Ebene -1		Grün	Grün		Grün	
Keine Fahrbahn zw. ÖPNV-Haltestelle und HBF (Haltestelle in Seitenlage)					Grün	Grün
Parken						
Tiefgarage unter den Gleisen prüfen	Grün			Grün	Grün	
Verbindung von Tiefgaragen prüfen					Grün	
Radverkehr						
Beidseitiger Radweg Fr-Ebert-Str		Grün			Grün	
Radverbindung über neue nördliche Brücke Zeitblomstraße-Dichterviertel	Grün	Grün			Grün	Grün
Rad-Parken dezentral anbieten		Grün			Grün	
Taxen						
Taxenplätze im Bereich des nördlichen Bahnhof-Platzes vorsehen		Grün			Grün	
Taxenstellplätze überdacht		Grün				
Taxi-Stellplätze auf Ebene -1			Rot			

Themen für die Diskussion am Runden Tisch:
(in der Tabelle entsprechend farbig markiert)

1. Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt (Lage der Ausgänge Passage)
2. Anbindung des Bahnhofs an die Weststadt (westliches Bahnhofsgebäude, Entree ins Dichterviertel)
3. Qualität und Nutzungen in der Passage
4. Charakter und Stellenwert des Bahnhofsgebäudes
5. Verknüpfung der Ebenen im Bahnhofsgebäude

Synopse der Protokollergebnisse der Foren zum Citybahnhof Ulm
zusammengestellt von citycom München

Runder Tisch - Empfehlungen für die weitere Planung

• Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt

- Der Fußgänger-Hauptstrom soll in die Bahnhofstraße geleitet werden.
- Eine oberirdische Querung zur Innenstadt soll attraktiv ausgebaut werden.
- Die unterirdische Passage soll möglichst weit nach Süden verlagert werden, eine Verzweigung zu den Sedelhöfen möglichst weit nach Osten.
- Die Passagenanbindung könnte beim Einsteindenkmal liegen mit einer attraktiver Platzgestaltung als Ein-/Ausgang.

• Anbindung des Bahnhofs an die Weststadt

- Der Westzugang soll ein eigenes Bauwerk bekommen, in das Infrastruktur für die Weststadt untergebracht wird, wenn das bzgl. der Wirtschaftlichkeit tragfähig ist. Es soll eine ansprechende Platzgestaltung als Entrée in die Weststadt vorgesehen werden unter Einbeziehung der Kleinen Blau.
- Die Passage zum Westen soll zeitlich vorgezogen geplant und ausgeführt werden.
- Bzgl. der Neugestaltung des Westzuganges soll vorausschauend definiert werden, welche Verkehrsarten hier unterzubringen und wie sie zu führen sind. Eventueller Anlieferverkehr für die Infrastruktur im Westzugang muss berücksichtigt werden.
- Die Kombination eines westlichen Zugangsgebäudes mit einem Parkhaus soll eingehend geprüft werden.
- Beim Westzugang müssen die Sicherheitsbedürfnisse der Passanten in besonderem Maße beachtet werden.

• Qualität und Nutzungen in der Passage

- Die Passage soll attraktiv gestaltet und durch vielfältige Angebote belebt werden.
- Eine sichere Tag- und Nachtnutzung muss möglich sein. Je mehr Tageslicht desto besser.
- In der Passage nach Osten sind kleinteilige Ladengeschäfte vorzusehen, jedoch keine großen Einheiten. Es wird keine Sonderregelungen (z.B. Sonntagsöffnung etc.) für diesen Passagenbereich geben.
- Der westliche Passagenbereich soll durch viel Tageslicht freundlich und offen wirken. Anstatt Ladengeschäfte könnte hier Belebung durch Kunst, Lichtkunst etc. vorgesehen werden.

- **Charakter und Stellenwert des Bahnhofsgebäudes**

- Das Gebäude soll prägnant und markant erscheinen, über Sichtachsen aus vielen
- Blickbeziehungen zu markanten Ulmer Gebäuden sollen vom Bahnhof aus möglich sein.

- **Verknüpfung der Ebenen im Bahnhofsgebäude und auf dem Bahnhofsvorplatz**

- Dienstleistungsangebote sollen auf allen Ebenen des Gebäudes stattfinden.
- Großzügige und vielfältige Öffnungen von Ebene -1 auf Ebene 0, um die Aufenthaltsqualität auf Ebene -1 zu optimieren (Transparenz, großzügige Zugänge z.B. Rampen). Allerdings darf die Funktionalität des Vorplatzes insoweit nicht beeinträchtigt werden, dass dort die verschiedenen Verkehrsarten gut abgewickelt werden können.
- Der Posttunnel sollte nach Westen verlängert werden (z.B für Radlergruppen).



10. Teilnehmende der Bürgerwerkstatt und Fachforen

An den Foren nahmen sowohl Einzelpersonen als auch Vertreter unterschiedlicher Organisationen teil.

Forum	Anzahl Teilnehmer	Durch Direktansprache eingeladene Teilnehmer
Bürgerwerkstatt	15	Ca. 150 / zusätzliche Werbung durch Pressemeldungen und Flyer
Anlieger und direkt Betroffene	24	39
Verkehrsforum	5	17
Wirtschaft und Gesellschaft	6	15
Planerforum	21	Ca. 100
Runder Tisch	14	15
Teilnehmende insg.	85	Ca. 350

Onlineforum
Insgesamt 115 angemeldete anonyme Teilnehmende
während der Diskussionszeit sowie weitere ca. 4000
Nutzer, die die Plattform zur Information nutzten.

11. Weitere Stellungnahmen

11.1 Anmerkungen und Anregungen des Arbeitskreises "Citybahnhof Ulm" der RPG Mitte-Ost



Regionale Planungsgruppe Mitte-Ost
Arbeitskreis Citybahnhof Ulm

Citybahnhof Ulm

Anmerkungen und Anregungen für die weitere Planung

Sowohl aus den Beiträgen des Ideenwettbewerbs „Citybahnhof Ulm“, insbesondere den prämierten, und den erforderlichen Verbesserungen und Potentialen der gegenwärtigen Situation lassen sich Anregungen für die weitere Planung gewinnen. Die gegenwärtigen Mängel des Hauptbahnhofs sollten aber bis zur Fertigstellung des „Citybahnhofs“ in einigen Jahren erheblich gemildert und die Situation für die Fahrgäste angemessen verbessert werden. Zunächst zur gegenwärtigen Situation und dann zu den Wettbewerbsarbeiten.

1. Zur gegenwärtigen Situation

Von der Hirschstraße und der Bahnhofstraße ist der Bahnhof nicht sichtbar. Lediglich das InterCity Hotel ist am Ende der Bahnhofstraße im Blickpunkt. Zum Bahnhof aber geht es unter dem Gebäude hindurch, das den Bahnhof verdeckt, in die Unterführung.

Ein ebenerdiger Zugang zum Bahnhof ist nicht erwünscht (siehe Hinweis an den Ampeln: „Zugang nur zur Haltestelle!“) sowie sehr umwegig, gefährlich und unbequem (besonders mit Gepäck). Trotzdem wird es von vielen gemacht, da der Umweg über Treppen und Unterführung nicht zumutbar ist, wenn man nur zur gegenüber liegenden Haltestelle will.

Die Unterführung unter den Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs ist sehr unattraktiv. Ein ehemaliger unterirdischer Zugang zu McDonald's führt jetzt zu einer Spielhalle. Außerdem gibt es auf dieser Ebene keine Verbindung zu den Bahn-

steigen der Bahn. Die Passanten müssen vorher auf die 0-Ebene, bevor sie dann in der Bahnhofshalle abwärts und zu den Bahnsteigen wieder aufwärts gehen müssen.

Die Bahnhofshalle schien vor einigen Jahren offensichtlich zu groß gewesen zu sein, denn sie wurde mit allerlei Dingen zugestellt (Sitzmöglichkeiten, Fahrkartenselbstautomaten, periodische Verkaufsstände), und Geschäfte wurden von der Seite eingeschoben.

Die Unterführung zu den Bahnsteigen ist zu schmal und zu niedrig. Barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen und zur Halle sind nicht vorhanden. Für zwei Bahnsteige und Gleis 1 existiert noch eine zweite Unterführung mit Rampen (Posttunnel). Eine geeignete Beschilderung zur Nutzung für Behinderte, Personen mit Kinderwagen und Radfahrer, besonders für Gruppen von Radwanderern, fehlt.

2. Einige Aspekte aus dem Wettbewerb Citybahnhof Ulm

Der Bestand des InterCity-Hotels führt bei fast allen Arbeiten dazu, dass eine neue Bahnhofshalle nach Norden in Richtung Olgastraße verschoben wird.

Die meisten Preisträgerarbeiten haben zwei neue Unterführungen unter dem Bahnhofplatz und eine unter den Gleisen eingeplant.

Die bestehende Straßenunterführung wird nur von wenigen Entwürfen genutzt. Auch eine direkte Ausrichtung der Unterführung auf die Sedelhöfe und umwegig zur „City“ wird keineswegs dem neuen Namen des Bahnhofs gerecht.

Die neue Bahnhofshalle ist architektonisch zumeist nicht besonders herausgehoben. Welche Bedeutung hat der Bahnhof im Stadtbild? Höhere Häuser sind oft an beiden Seiten postiert, wo sie eher von der Richtung zum Bahnhof ablenken.

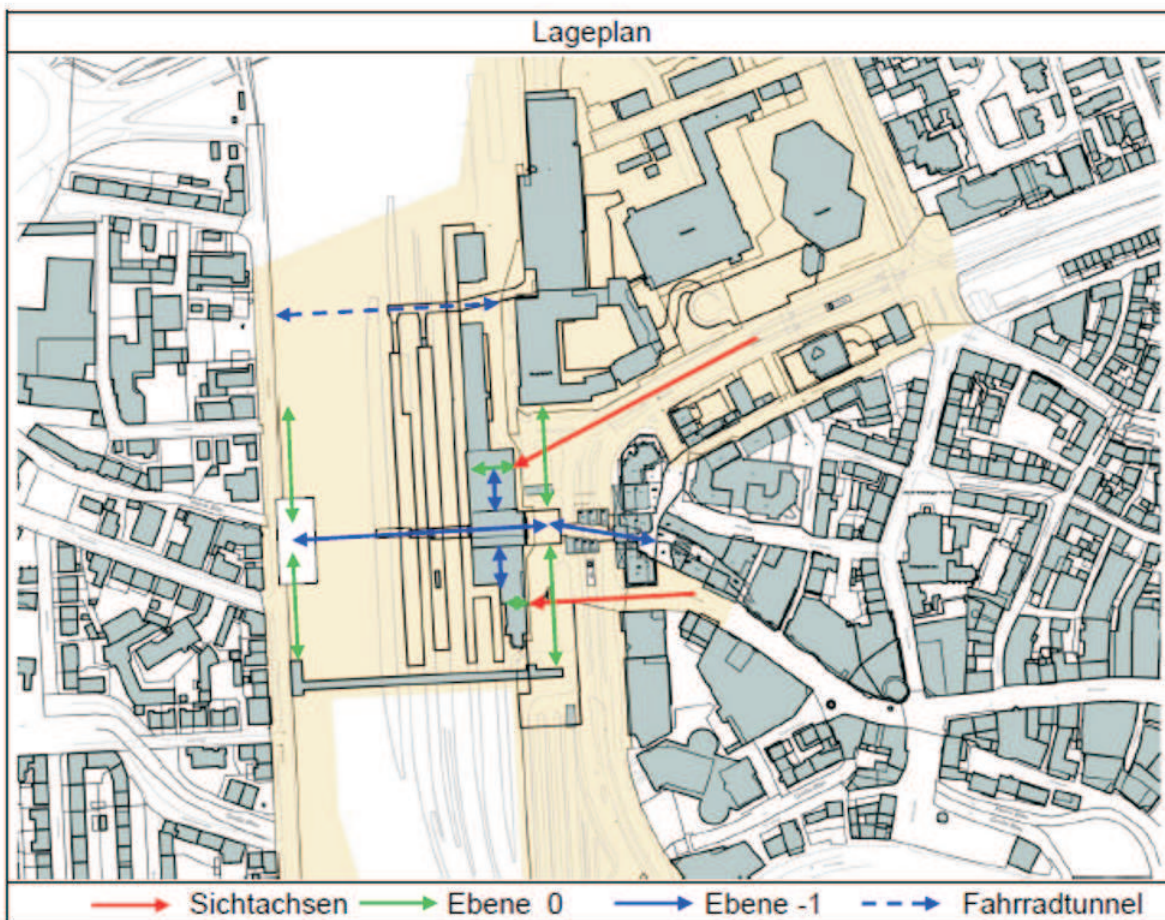
Die -1-Ebene hat bei vielen Arbeiten relativ kleine Öffnungen zur 0-Ebene, so dass die Passanten sich fast ausschließlich in einer künstlich belichteten „Welt“ bewegen, auch am Tage.

Für den Radverkehr und Fußgänger ist im Norden als Weiterführung der Radfahrachse Zeitblomstraße fast immer eine Brücke über die Gleise vorgesehen.

3. Anregungen zur weiteren Planung des Citybahnhofs Ulm

Die nachfolgenden Anmerkungen und Anregungen haben sich aus Ortsbesichtigungen des heutigen Zustands des Hauptbahnhofs und dem intensiven Studium der prämierten Arbeiten des Ideenwettbewerbs „Citybahnhof Ulm“ ergeben. Sie sollen ein Beitrag zu den Diskussionen in den Foren sein und auch zu Punkten in der Auslobung zum Realisierungswettbewerb „Citybahnhof Ulm“ werden.

3.1 Städtebauliche Situation und Zugang zum Bahnhof



Ein Bahnhof ist der wichtige Verkehrsknotenpunkt einer Stadt und sollte des-

halb städtebaulich und architektonisch besonders hervorgehoben werden. Wie

viele Beispiele älterer Bahnhöfe zeigen, sind sie durch Straßen in Form von Blickachsen als wichtige städtebauliche „Merkzeichen“ erkennbar. (Hannover, Stuttgart, Mannheim, Frankfurt u. a.). Architektonisch sind sie zudem wichtige Gebäude von besonderer Qualität. In Ulm war der alte Bahnhof baulich eher von Bescheidenheit geprägt, aber zumindest von der Bahnhofstraße aus deutlich erkennbar. Der jetzige Bahnhof hat als Baukörper keine besondere städtebauliche und architektonische Bedeutung, ist aber zumindest durch sein großes Vordach und den Schriftzug „Hauptbahnhof“ markiert.

Bei einer Neuplanung sollte das Bahnhofsgebäude mit seinen markanten städtebaulichen Merkzeichen und seinen wegweisend formulierten Zugängen eindeutig als „Bahnhof“ aus verschiedenen Blickachsen erkennbar sein. Die Bahnhofstraße sollte, wie es schon der Name sagt, zum neuen „Citybahnhof“ führen. Diese fußläufige Verbindung sollte möglichst weit vorher auch eine Blickbeziehung zum Bahnhof haben. Ein geeignetes architektonisches „Merkzeichen“ sollte den Bahnhof unverkennbar markieren (Beispiel: Turm des Hauptbahnhofs Stuttgart im Blick von der Königstraße).

Der Fernblick von der Bahnhofstraße geht aber auf das InterCity-Hotel, das in der

Substanz erhalten bleiben soll, da es noch keine zwanzig Jahre alt ist. Wenn das Gebäude aber für Bahnhofsfunktionen umgenutzt wird, lässt sich dort auch ein markanter Nebeneingang als „Merkzeichen“ gestalten (Beispiel: Nebeneingang von der Lautenschlager Straße in Stuttgart). Der Haupteingang zur Bahnhofshalle (siehe Punkt 3.3) als Verknüpfungsbereich wird sich aber weiterhin in der heutigen Lage befinden.

Der störungsfreie Zugang von der Innenstadt („City“) wird aber unterirdisch in der -1-Ebene sein. Die Verknüpfung der 0-Ebene mit der Unterführung („Passage“) sollte großzügig im Bereich des Einstein-denkmals angelegt werden. Dabei kann der Höhenversatz des Bodenniveaus ausgenutzt werden.

Keinesfalls sollte die Unterführung in die Bahnhofstraße (z. B. bis zu Sport-Sohn) verlängert werden, weil sie dort nur als langgezogene Rampe die Fußgängerzone störend und unüberbrückbar unterteilt. Eine Deckelung könnte wegen des langsamen Abstiegs erst im oben genannten Bereich geschehen.

Auch ein nördlicher Nebeneingang mit entsprechender architektonischen Ausgestaltung könnte eine Blickachse von der Olgastraße zum Bahnhof sein (ähnlich der jetzigen Lösung).

3.2 Bahnhofsgebäude, Bahnhofplatz und Bahnhofstraße

Der heutige Hauptbahnhof hat durch das große Vordach eine klare Orientierung. Diese Funktion könnte eine zum ÖPNV vorgezogene Bahnhofshalle (siehe Punkt 3.3) durch entsprechende architektonische Gestaltung bekommen.

Das InterCity-Hotel wird mit Bahnhofs-funktionen umgenutzt, wie es auch heute schon durch die gastronomischen Einrichtungen zur Halle hin geschieht. Die Hotel-nutzung wird verlegt, da diese ohnehin durch den Lärm zahlreicher Güterzüge, besonders nachts stark beeinträchtigt wird. Ein neuer Standort könnten die Sedelhöfe sein.

Mit der Umnutzung des jetzigen Hotelgebäudes und einer Umgestaltung des Baukörpers in Blickrichtung der Bahnhofstraße könnte eine wichtige Sichtachse akzentuiert werden. Dazu wäre ein besonderes neues Gebäudeteil, wie z.B. ein Turm als „Markenzeichen“ geeignet. Das Bahnhofsgebäude würde mit einem wichtigen, markanten Bauteil von der Bahnhofstraße wirksam und erlebbar sein.

Die Bahnhofstraße mit einem breiten oberirdischen, Ampel geregelten Fußgängerübergang (siehe Punkt 3.7) über die ÖPNV-Anlage würde wieder tatsächlich zum Bahnhof führen.

Das obere Ende der Bahnhofstraße sollte auch baulich zur Fußgängerzone umgestaltet werden.

Ein Durchgang zu den Gleisen 1, 25, 27 und 28 mit einem rechtwinkligen Abzweig zur Bahnhofshalle würde die Erschließung des Bahnhofs noch verbessern. Mehrere gastronomische Einrichtungen sind hier denkbar, die teilweise auch zur -1-Ebene herunterreichen können.

Der Stadtraum vor dem Bahnhofsgebäude hat heute drei bauliche Raumkanten und nur an der Seite des ZOBs fehlt eine solche. Beim alten Bahnhof gab es mit dem Hotel „Russischer Hof“ einen klaren Raumabschluss. Dieser sollte wieder hergestellt werden. Ob das mit einer Überbauung des ZOBs einhergehen oder erst nach einer Aufhebung des ZOBs durch

Neuorganisation des öffentlichen Regional- und Stadtverkehrs sollte, ist zu überlegen.

Der Bahnhofplatz sollte großzügig mit unterschiedlichen, aber nicht zu vielen Nutzungen versehen sein. Für eine möglichst umfangreiche Begrünung und andere kleinklimatisch positiv wirkende Elemente (Wasserspiele usw.) ist zu sorgen.

Die Erschließung sollte vorrangig dem „Umweltverbund“ (Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV) vorbehalten sein. Der motorisierte Individualverkehr sollte minimiert werden, wobei gute Möglichkeiten für Taxen und Bringverkehr („Kiss and Ride“) auch unter Nutzung der Westseite geschaffen werden sollten.

3.3 Bahnhofshalle und Wegführungen

Die Bahnhofshalle sollte die heutige Lage beibehalten und nicht nach Norden in Richtung der Olgastraße verschoben werden, damit der Bezug zur Innenstadt („City“) über Bahnhofstraße und Hirschstraße erhalten bleibt.

Sie ist der „Verteiler“ zwischen den unterschiedlichen Publikumsströmen: Von und zu den Bahnsteigen, zu Seitenflügeln der Halle, Richtung Weststadt, Bahnhofsvorplatz, Innenstadt und Olgastraße sowie zu den geplanten Sedelhöfen.

Die Größe der Halle sollte der Größe und regionalen Bedeutung Ulms angemessen sein. Die heutige Bahnhofshalle, befreit von den Ein- und Zubauten, würde den Personenverkehr verkraften, wenn sie z. B. in Richtung Osten, zum Vordach ausgeweitet würde. Sie wäre dann gleichzeitiges Zeichen für den Bahnhof.

In der Halle könnte die 0-Ebene, heutiger Boden, mit einer darunter liegenden -1-Ebene mit Durchbrüchen verbunden werden. Diese Durchbrüche können aber nur einen begrenzten Umfang haben, damit genug Platz für Wege in der 0-Ebene bleibt. Diese Lösung würde deshalb auch in der -1-Ebene große künstlich zu belichtende Bereiche schaffen.

Eine gute Alternative dazu zeigt der Beitrag von Ferdinand Heide auf. Der Bahnhofshallenboden ist dort auf die -1-Ebene abgesenkt und nach Osten vorgezogen (siehe nachfolgendes Bild).



Alle Wege kommen dort zusammen und haben in vollem Umfang eine natürliche Belichtung. Die unterirdischen Passagen öffnen sich dort zum Tageslicht und bieten gute Orientierung in alle Richtungen.

Der Bahnhofsvorplatz hat zwei unterschiedliche Teilbereiche, die über Treppenanlagen und Rolltreppen sowie Aufzüge erreichbar sind. Während der südliche Vorplatz, als Hauptplatz, zu der Fußwegverbindung in Richtung Bahnhofstraße (siehe Punkt 3.7) führt, bildet der nördliche Vorplatz die Möglichkeit für Taxi-

und Zubringerfahrten über die Zeitblomstraße.

Beide Vorplätze haben am Bahnhofsgebäude eine weitreichende und durchsichtige Überdachung (Regenschutz, siehe Arbeit von applan im nachfolgenden Bild).



Sie sind für unterschiedlich große gastronomische Einrichtungen, auch im Freien geeignet.

Die Bahnhofshalle hat nach Norden und Süden zwei niedrigere, ein- bis zweistöckige Seitengänge, so dass durch Emporen auch in der 0-Ebene ein Bezug zum Hallenraum besteht. Treppen und Fahrstühle zwischen den beiden Ebenen sollten aber den Hallenraum nicht einengen.

Von der Halle wären auch Straßenbahn und Busse durch die Glasscheiben als Orientierung für eine mögliche Weiterfahrt erkennbar. Der Service Point und die Anzeigetafel für die Abfahrten befinden sich hier.

3.4 Passagen und Unterführungen

Unterführungen bzw. unterirdische Passagen (mit Geschäften und Kiosken) sind heute schon unter den Bahnsteigen und unter den Haltestellen des ÖPNV, wenn auch nicht miteinander verbunden, vorhanden.

Die meisten Wettbewerbsarbeiten sehen Unterführungen vor, einige wenige schlagen eine Überbauung der Gleise als Verbindungsbrücke zum Bahnhof vor, so auch der 2. Preis von Hänig und Gemeke, der aber auch Unterführungen vorsieht. Dieses ist wegen des doppelten Aufwands abzulehnen. Wenn auch durch eine ausschließliche Verbindung zum Bahnhofsgebäude bei Tageslicht und ein möglicherweise größeres Sicherheitsgefühl bei den Nutzern erreicht werden kann, so sprechen doch erhebliche Nachteile dagegen. Wegen der Durchfahrgeschwindigkeit der Züge ist von den Passanten bei einer Überbauung eine Höhe von mindestens sechs Metern, bei einer Unterführung aber etwa vier Meter zu überwinden.

Aber hauptsächlich spricht gegen diese Lösung, dass bei der Benutzung der ÖPNV-Unterführung wie heute ein Auf und Ab erforderlich ist. Es ist zu überlegen, ob der neue Verbindungssteg nicht zumindest Treppen zu den Bahnsteigen erhalten kann, was zukünftig, bei einer erweiterten Unterführung bis zum Westen, einen

etwas größeren Anreiz zur Nutzung des Stegs bieten könnte.

Die Bahnsteig-Unterführung und die ÖPNV-Unterführung enden und beginnen in der auf die -1-Ebene abgesenkte Bahnhofshalle bei Tageslicht (siehe Punkt 3.3). Durch vielfältige Sichtbeziehungen und den Publikumsverkehr fast rund um die Uhr ist eine große „Soziale Kontrolle“ gegeben. Außerdem sollte sich dort der Service Point mit Bahnpersonal befinden.

Die Verbindung zu den Bahnsteigen sollte durch eine breitere und höhere, als heute vorhanden, Passage erfolgen. Die jeweiligen Zugänge zu den Gleisen erfolgen entweder über Treppen nach Süden und nach Norden durch gegenläufige Rolltreppen.



Alternativ dazu kann die Erschließung auch beidseitig durch eine Kombination von Treppen und Rolltreppen, nach Norden aufwärts und nach Süden abwärts, erfolgen. Zur Gewährleistung einer Barrierefreiheit sind in der Mitte der Passage Aufzüge vorzusehen.



Durch verglaste Teile der Bahnsteigüberdachung kann direktes Tageslicht in die Passagen kommen (siehe dazu als Beispiel Hannover Hauptbahnhof in den vorstehenden Bildern).

Zur Belebung und damit zur Sicherheit der Passage sind Ladenlokale und Kioske mit verlängerten Öffnungszeiten und durchgehender Beleuchtung erwünscht.

Außerdem bietet der vorhandene „Post-tunnel“ mit Rampen zu den Bahnsteigen eine zusätzliche Barrierefreiheit insbesondere für Radwandergruppen. Der Tunnel ist ebenfalls nach Westen zu verlängern und bietet sich dadurch als eine sehr geeignete Verbindung vorhandener Radfahrstrecken an und belastet nicht die Bahnsteig-Passage (siehe Punkt 3.7).

3.5 Westzugang an der Schillerstraße

Nach Verlängerung der Bahnsteigpassage sollte der Westzugang ein kleines Bahnhofsgebäude erhalten, in dem sich auch Geschäfte und Gastronomie befinden.

Hier könnten auch Taxistände und eine überdachte Vorfahrt für Autos angeordnet werden. Ein Parkhaus mit unterschiedlichen Einstellmöglichkeiten für Fahrräder auf der 0-Ebene sollte mit dem Zugangs-

gebäude verknüpft werden und eventuell sogar über die Passage herüber reichen.

Stadträumlich ist eine direkte bauliche und funktionelle Verknüpfung mit dem Ulmer Westen herzustellen.

Eine geeignete Busanbindung sollte geprüft werden, um damit auch zur Belebung dieses Bereichs beizutragen.

3.6 Straßenbahn, Busse und Individualverkehr

Die Erschließung mit dem ÖPNV und dem Autoverkehr sollte schrittweise verändert werden. In einem ersten Schritt könnte bei der Friedrich-Ebert-Straße am Bahnhofplatz auf jeder Seite eine Spur umgenutzt werden. Beidseits könnte ein Bushalt und eine Möglichkeit für das Aus- und Einsteigen vorgesehen werden.

In einem zweiten Schritt würden die beiden Fahrspuren beim Bahnhof ausschließlich für Busse reserviert werden. Nach Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 und möglicherweise neuer Buslinien könnte der Platz auf der Haltestelle knapp werden, so dass diese Lösung Abhilfe schaffen würde. Auf der östlichen Seite der ÖPNV-Haltestelle wären zwei Fahrspuren für Autos in Gegenrichtung

angeordnet. Der Schwenk zum zweiseitigen Fahrverkehr sollte bei der Kreuzung mit der Neutorstraße erfolgen (siehe Schwenk in der Neuen Straße/Kreuzung Glöcklerstraße).

Die beiden Fahrspuren der Olgastraße vor dem Theater wären ÖPNV-Spuren, wie in der Neuen Straße. Damit könnte vorteilhaft die geplante, neue Haltestelle für Straßenbahn und Busse in der Olgastraße westlich der Neutorstraße auch gestalterisch verbunden werden. Auf der ZOB-Seite kann eine Verschwenkung der rechten Fahrspur für Autos Ampel geregelt beim Parkhaus Deutschhaus erfolgen. Die Zufahrten von Süden zum ZOB und zur vorhandenen Tiefgarage können an der bisherigen Stelle mit Ampeln erfolgen.

3.7 Fußgänger und Fahrräder

Die ebenerdige, zügige, bequeme und sichere Erschließung des Bahnhofs und seines Vorbereichs für Fußgänger und Fahrräder ist von überaus großer Bedeutung („Der Mensch ist im Prinzip ein oberirdisches Wesen“, Baubürgermeister Wetzig). Der gesamte Bahnhofplatz ist soweit wie möglich als Fußgängerzone zu gestalten. Das schließt die Befahrbarkeit durch Taxis und Fahrgastzubringer als Verkehrsberuhigte Zone nicht aus.

Besonders wichtig ist auch der breite und höhengleiche Fußgängerüberweg von der Bahnhofstraße über die Fahrbahnen und die ÖPNV-Haltestelle. Direkte Fußgängerverbindungen dürfen nicht durch bauliche und künstlerische Barrieren behindert werden. Für belebende und temporäre Veranstaltungen auf dem Bahnhofplatz sind entsprechende Flächen freizuhalten.

Fahrradverbindungen zum Bahnhof und auf dem Bahnhofplatz sind deutlich zu

markieren, damit keine Störungen für die Fußgänger entstehen. Für ausreichende kurzzeitige und tägliche Abstellmöglichkeiten der Räder sind entsprechende Einrichtungen zu schaffen. Dazu sind auch Flächen in der Erdgeschosszone der Parkhäuser (Überdachung) vorzuhalten.

Der bestehende Posttunnel sollte ebenfalls nach Westen verlängert werden, womit die Radverbindung über den Karlsplatz und die Zeitblomstraße jenseits der Bahnlinie weiter geführt wird. Außerdem kann die Bahnsteigpassage von Radfahrern entlastet werden, die nur auf der Westseite weiter fahren wollen.

Durch Markierungen sind Fußgänger und Radfahrer deutlich zu trennen. Die noch nicht mit Rampen versehenen Bahnsteige sollen damit nachgerüstet werden. Diese Verbindung zu den Bahnsteigen wäre insbesondere für Gruppen von Radwanderern ideal.

3.8 Kurzparken, Taxi und Dauerparkplätze

Kurzparkplätze und Vorfahrten für das Bringen und Abholen von Fahrgästen der Bahn sind sowohl am nördlichen Bahnhofplatz, über die Zeitblomstraße, als auch am Westausgang der Bahnsteigpassage vorzusehen. Dort sollten sich auch die Taxisstände befinden, die vor dem übrigen Autoverkehr Vorrang haben (siehe Punkt 3.6).

Zeit- und Dauerparkplätze sollten den Bahnkunden vorbehalten sein, soweit nicht durch außerhalb der Innenstadt liegende Park-and-Ride-Parkplätze der Zubringerverkehr zur Bahn gewährleistet werden kann.

Der Bahnhofsbereich sollte keine Zeit- und Dauerparkplätze für Besucher haben, die zum Einkaufen in die Innenstadt wollen, weil dadurch zusätzlicher Autoverkehr angezogen wird. Dieser Bedarf an Parkplätzen für die Innenstadt scheint, bis auf Spitzenzeiten, gedeckt zu sein.

Das gleiche gilt für das an der Westseite vorzusehende Parkhaus (siehe Punkt 3.5)



Zeit- und Dauerparkplätze sollten nicht in Tiefgaragen untergebracht werden, da der mittel- bis langfristige Bedarf nicht abzusehen ist. Parkhäuser können eher für andere Nutzungen umgebaut werden.

3.9 Funktionen, Einrichtungen und Geschäfte

Der Bahnhof darf nicht zum Einkaufszentrum werden, er ist vorrangig der wesentliche Verkehrs- und Kommunikationsknotenpunkt in der Stadt.

Deshalb sollten sich die Einrichtungen und Geschäfte im Bahnhofsbereich auf Folgendes beschränken:

- Tourist-Info (mit Hinweisschildern)
- Reisebüro
- Zeitschriftenhandel
- Buchhandel
- Bahnhofsgaststätte
- Café mit Confiserie

- Laden mit Getränken und Kleinsortiment Lebensmittel
- Bäckerei
- Imbiss/Fast Food
- Blumenladen
- Kiosk (Tabak, Andenken usw.)
- Frisör
- Fahrradladen (mit Verleih und Reparatur) u. a.

Neben den Einrichtungen für den Bahnbetrieb und -verwaltung sind auch Versammlungsräume für Treffen und Seminare in unterschiedlicher Größe denkbar.

4. Fazit: Leitgedanken zum Citybahnhof Ulm

Für den geplanten Realisierungswettbewerb „Citybahnhof Ulm“ sind klare Vorgaben zu machen für das Bahnhofsgebäude selbst, eventuelle ergänzende Bauten und vor allem für den Bahnhofsvorbereich mit den Zugängen und Zufahrten. Dadurch können sich vergleichbare Vorschläge ergeben, die nicht mehr grundsätzlich, sondern nur noch in einzelnen Details überarbeitungsbedürftig sein werden.

In diesem Sinne sind die zuvor gemachten Anmerkungen und Anregungen zu verstehen, die nachfolgend zu Leitgedanken zusammengefasst werden.

- Das **Bahnhofsgebäude** selbst muss durch seine Architektur und seine Gestaltungselemente klar als der Verkehrsknoten Bahnhof erkennbar sein.
Aus Richtung der Bahnhofstraße, aber auch von der Olgastraße sollten städtebaulich wirksame Blickachsen bestehen.
Für die Fahrgäste muss es orientierende Zuführungen sowohl oberirdisch als auch unterirdisch geben.
Die oberirdischen Wege für Fußgänger und Radfahrer sollen bequem und barrierefrei sein.
Die Unterführungen und Passagen sollen so kurz wie möglich sein.
- Der **Bahnhofplatz** sollte großzügig mit unterschiedlichen, aber nicht zu vielen Nutzungen versehen sein.
Für eine möglichst umfangreiche Begrünung und andere kleinklimatisch positiv wirkende Elemente (Wasserspiele usw.) ist zu sorgen.
Die Erschließung sollte vorrangig dem „Umweltverbund“ (Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV) vorbehalten sein.
Der motorisierte Individualverkehr sollte minimiert werden, wobei gute Möglichkeiten für Taxen und Bringverkehr („Kiss and Ride“) auch unter Nutzung der Westseite geschaffen werden sollten.
- Zusätzlich zu der vorhandenen **Tiefgarage** (nur für Fahrgäste) sollten am Bahnhofplatz möglichst keine neuen Parkplätze geschaffen werden, da diese zumeist nicht von Fahrgästen genutzt werden.
Denkbar wäre ein kleines Parkhaus im Bereich des ZOB oder des ehemaligen Güterbahnhofs sowie auf der Westseite.

In beiden Fällen sollte die Erdgeschosszone ganz oder zu großen Teilen für Abstellvorrichtungen für Fahrräder vorbehalten bleiben.

- Die **Bahnhofshalle** sollte der zentrale, helle, verbindende und großzügig gestaltete Hauptraum des Citybahnhofs sein.
Sie sollte sich auch deutlich in ihrer Architektur von dem Gesamtbaukörper dominant abheben und dem Bahnhof „Charakter“ verleihen.
Es scheint sinnvoll die Bahnhofshalle auf der -1-Ebene beginnen und die 0-Ebene umfassen zu lassen.
Damit können die verschiedenen Wege in einem mit Tageslicht belichteten Zentralraum verknüpft und die unterirdischen Passagen minimiert werden.
- Neben der großzügigen oberirdischen **Zuführung zum Bahnhof** für Fußgänger aus der Innenstadt (City) und der Bahnhofstraße müssen die unterirdischen Passagen durch ihre Dimensionierung und Belichtung fahrgastfreundlich sein.
- Der „**Posttunnel**“ mit einer Weiterführung nach Westen und Vollerschließung aller Bahnsteige mit Rampen wäre insbesondere für Radfahrer die bessere und kostengünstigere Alternative zu einem neuen Steg im Norden, wie er in fast allen Wettbewerbsarbeiten eingeplant wurde.
Die zusätzliche Erschließung der Bahnsteige für Gruppen von Radwanderern kann nur von dem „Posttunnel“ gewährleistet werden.
- Der neue **Westzugang** zur Bahnsteigpassage darf keine langweilige Rückseite der Bahnanlage werden.
Hier bietet sich ein Entwicklungspunkt für den Westen, der die vorhandene Infrastruktur ergänzen kann.
- Dem **ÖPNV** ist gegenüber dem Autoverkehr am Rande des Bahnhofplatzes Vorrang einzuräumen.
Nach Zwischenstufen sollten die beiden dem Bahnhofsgebäude zugewandte Fahrspuren für Busse in zwei Richtungen vorbehalten sein, da nach Inbetriebnahme der Tram-Linie 2 Platzbedarf bestehen dürfte.
Diese ÖPNV-Spuren sollten am Theater beginnen und die geplante neue Haltestelle dort sinnvoll ergänzen.
Der Autoverkehr wird auf den beiden östlichen Fahrspuren in Gegenrichtung bis zur Neutorkreuzung abegewickelt.
- **Wunschbild: Der Citybahnhof mit seinem Stadtraum muss wieder städtebaulich und architektonisch zu einem besonderen Bereich in Ulm werden.**
Dieser Zentralraum ist die wesentliche Drehscheibe des Öffentlichen Verkehrs sowie für Fußgänger und Radfahrer.

Ulm, am 22. September 2011 - Arbeitskreis Citybahnhof: Leitung Dr. Dietmar Reinborn.
Teilnehmer: Volker Sievers, Manfred Randecker, Brigitte Schullan, Martin Itschert, Klaus Müller, Waltraud Geiwitz und andere zeitweise.

Bildnachweise: S. 2: Planvorlage der Stadt Ulm; S. 4: Ferdinand Heide, Frankfurt; S. 5 links: ARGE applan, Stuttgart; S. 5 rechts und S. 6, 7: Volker Sievers, Ulm.

Die vorstehenden Anmerkungen und Anregungen zur weiteren Planung des Citybahnhofs Ulm sind auf Anfrage als PDF-Datei erhältlich bei.

Dr. Dietmar Reinborn, e-mail: reinborn@gmx.de

Volker Sievers, e-mail: volker.sievers@arcor.de

An diese Adressen können Sie auch Kritik und Kommentare senden.

Citybahnhof Ulm

Anmerkungen und Anregungen für die weitere Planung
Vorgelegt vom Arbeitskreis Citybahnhof der Regionalen Planungsgruppe Mitte-Ost

Übersicht über das Diskussionspapier und die Präsentation

1. Zur gegenwärtigen Situation

- a. Zum Bahnhof geht es unter dem Gebäude hindurch, das den Bahnhof verdeckt, in die Unterführung.
- b. Ein ebenerdiger Zugang zum Bahnhof ist sehr umwegig, gefährlich und unbequem.
- c. Die Unterführung zu den Bahnsteigen ist zu schmal, zu niedrig und praktisch ohne Tageslicht.

2. Einige Aspekte aus dem Wettbewerb Citybahnhof Ulm

- a. Die meisten Preisträgerarbeiten haben zwei Unterführungen unter dem Bahnhofplatz und eine unter den Gleisen.
- b. Für den Radverkehr und Fußgänger ist im Norden fast immer eine neue Brücke über die Gleise vorgesehen.

3. Anregungen zur weiteren Planung des Citybahnhofs Ulm

- a. Der Bahnhof sollte mit wegweisend angeordneten Zugängen eindeutig aus verschiedenen Blickachsen erkennbar sein.
- b. Auch früher war der Bahnhof deutlich von der Bahnhofstraße aus erkennbar (Bahnhofstr. nach Westen 1905).

3.1 Städtebauliche Situation und Zugang zum Bahnhof

Die Verknüpfung der 0-Ebene mit der Unterführung sollte großzügig im Bereich des Einsteindenkmals angelegt werden.

3.2 Bahnhofsgebäude, Bahnhofplatz und Bahnhofstraße

- a. Das InterCity-Hotel wird wegen Lärmbelästigung durch nächtliche Güterzüge mit Bahnhofsfunktionen umgenutzt.
- b. Ein neuer Standort für die Hotelnutzung könnten die Sedelhöfe sein.
- c. Der Bahnhofplatz sollte vorrangig dem „Umweltverbund“ aus Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV vorbehalten sein.
- d. Die Bahnhofstraße wird baulich zur Fußgängerzone umgestaltet und erhält einen ampelgeregelten Übergang zum Bahnhofplatz.

3.3 Bahnhofshalle und Wegführungen

- a. Der Bahnhofshallenboden wird auf die -1-Ebene abgesenkt und nach Osten vorgezogen.
- b. Beide Vorplätze haben am Bahnhofsgebäude eine weitreichende und durchsichtige Überdachung.

3.4 Passagen und Unterführungen

- a. Durch verglaste Teile der Bahnsteigüberdachung kann direktes Tageslicht in die Passagen kommen.
- b. Zur Gewährleistung einer Barrierefreiheit sind in der Mitte der Passage Aufzüge vorzusehen.

3.5 Westzugang an der Schillerstraße

- a. Der Westzugang an der Schillerstraße wird baulich und funktionell mit dem Dichterviertel verknüpft.
- b. Der Westzugang sollte ein kleines Bahnhofsgebäude erhalten, in dem sich auch Geschäfte und Gastronomie befinden.
- c. Hier könnten auch Taxistände und eine überdachte Vorfahrt für Autos angeordnet werden.

3.6 Straßenbahn, Busse und Individualverkehr

Nach Inbetriebnahme der Straßenbahn Linie 2 würden die beiden Fahrspuren auf der Bahnhofseite für Busse reserviert.

3.7 Fußgänger und Fahrräder

- a. Der gesamte Bahnhofplatz ist soweit wie möglich als Fußgängerzone zu gestalten.
- b. Der bestehende Posttunnel sollte für eine Radverbindung nach Westen verlängert werden.

3.8 Kurzparken, Taxi und Dauerparkplätze

- a. Kurzparkplätze und Taxistände sind sowohl am nördlichen Bahnhofplatz, als auch am Westausgang vorzusehen.
- b. Ein Parkhaus mit Fahrradstellplätzen auf der 0-Ebene sollte mit dem Zugangsgebäude auf der Westseite verknüpft werden.

3.9 Funktionen, Einrichtungen und Geschäfte

- a. Die Einrichtungen und Geschäfte im Bahnhofsbereich sollten sich auf den Bedarf für Bahn-kunden und Durchgangspublikum beschränken.
- b. Auf der Ost- und der Westseite der Bahnhofspassage sind Anzeigetafeln und Hinweisschilder auf alle Angebote anzubringen.

4. Fazit: Leitgedanken zum Citybahnhof Ulm

Wunschbild

Das Diskussionspapier, die Präsentation und diese Übersicht sind kostenfrei als PDF-Dateien erhältlich bei:
Dr. Dietmar Reinborn, e-mail: reinborn@gmx.de
Volker Sievers, e-mail: volker.sievers@arcor.de

Citybahnhof Ulm

Anmerkungen und Anregungen für die weitere Planung



Regionale Planungsgruppe Mitte-Ost
Arbeitskreis Citybahnhof

1. Zur gegenwärtigen Situation

1a Zum Bahnhof geht es unter dem Gebäude hindurch ...



... das den Bahnhof verdeckt, in die Unterführung.

0. Übersicht

1. Zur gegenwärtigen Situation
2. Einige Aspekte aus dem Wettbewerb Citybahnhof Ulm
3. Anregungen zur weiteren Planung des Citybahnhofs Ulm
 - 3.1 Städtebauliche Situation und Zugang zum Bahnhof
 - 3.2 Bahnhofsgebäude, Bahnplatz und Bahnhofstraße
 - 3.3 Bahnhofshalle und Wegführungen
 - 3.4 Passagen und Unterführungen
 - 3.5 Westzugang an der Schillerstraße
 - 3.6 Straßenbahn, Busse und Individualverkehr
 - 3.7 Fußgänger und Fahrräder
 - 3.8 Kurzparken, Taxi und Dauerparkplätze
 - 3.9 Funktionen, Einrichtungen und Geschäfte
4. Fazit: Leitgedanken zum Citybahnhof Ulm

1b

Ein ebenerdiger Zugang zum Bahnhof ...



... ist sehr umwegig, gefährlich und unbequem.

1c

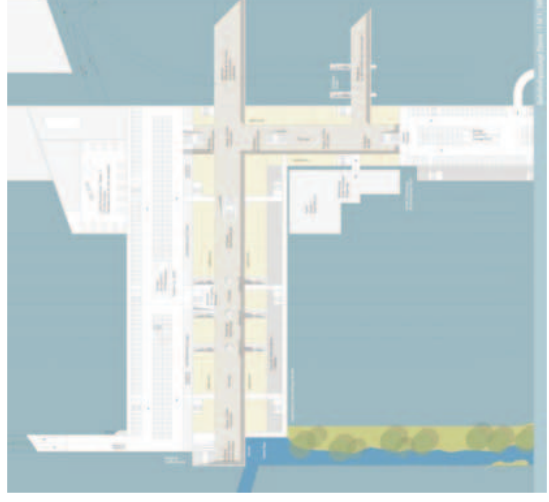
Die Unterführung zu den Bahnsteigen ...



... ist zu schmal, zu niedrig und praktisch ohne Tageslicht.

2. Einige Aspekte aus dem Wettbewerb Citybahnhof Ulm

2a Die meisten Preissträgerarbeiten haben zwei Unterführungen...



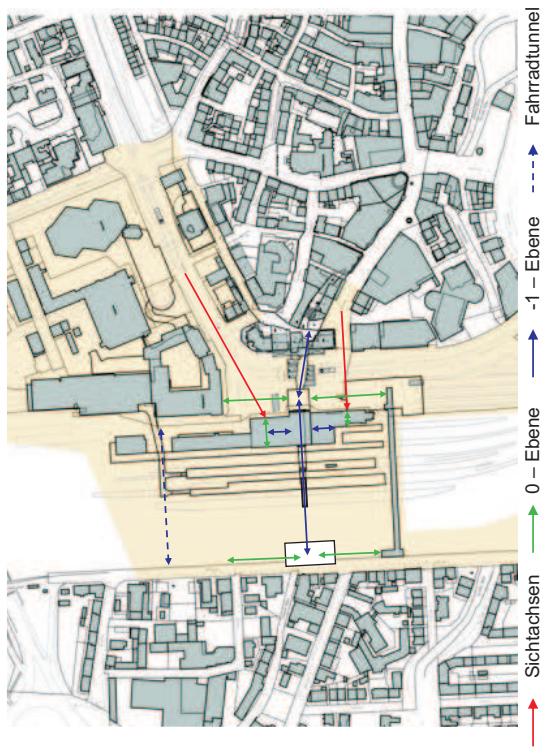
... unter dem Bahnhofplatz und eine unter den Gleisen.

2b Für den Radverkehr und Fußgänger ist im Norden ...



... fast immer eine neue Brücke über die Gleise vorgesehen.

3a Der Bahnhof sollte mit wegweisend angeordneten Zugängen ...



... eindeutig aus verschiedenen Blickachsen erkennbar sein.

3b

Auch früher war der Bahnhof ...



... deutlich von der Bahnhofstraße aus erkennbar.

3. Anregungen zur weiteren Planung des Citybahnhofs Ulm

3.1 Die Verknüpfung der 0-Ebene mit der Unterführung sollte ...



... großzügig im Bereich des Einsteinkmals angelegt werden.

3.2b

Ein neuer Standort für die Hotelnutzung ...



... könnten die Sedelhöfe sein.

3.2a

Das InterCity-Hotel wird wegen Lärmbelästigung ...



... durch nächtliche Güterzüge mit Bahnhofsfunktionen umgenutzt.

3.2c Der Bahnhofplatz sollte vorrangig dem „Umweltverbund“ ...



... aus Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV vorbehalten sein.

3.2d Die Bahnhofstraße wird baulich zur Fußgängerzone umgestaltet ...



... und erhält einem ampelgeregelten xbergang zum Bahnhofplatz.

3.3b Beide Vorplätze erhalten am Bahnhofsgebäude ...



... eine weitreichende und durchsichtige Überdachung.

3.3a Der Bahnhofshallenboden wird ...



... auf die -1-Ebene abgesenkt und nach Osten vorgezogen.

3.4a Durch verglaste Teile der Bahnsteigüberdachung ...



... kann direktes Tageslicht in die Passage kommen.

3.4b Zur Gewährleistung einer Barrierefreiheit ...



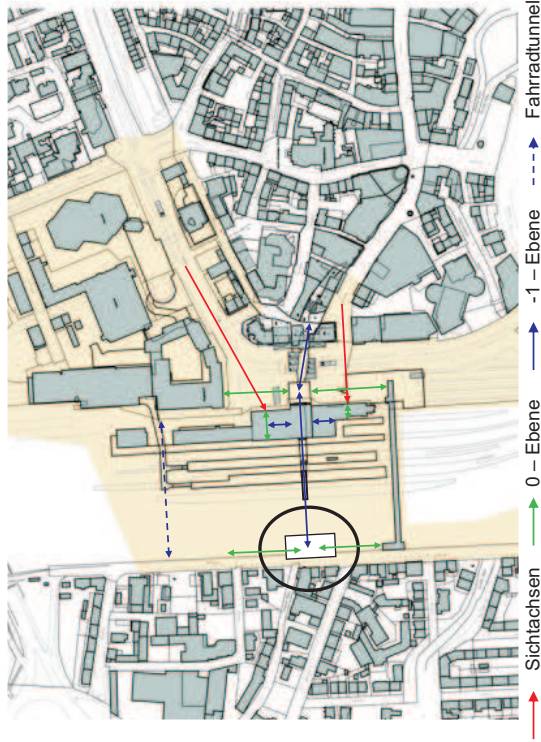
... sind in der Mitte der Passage Aufzüge vorzusehen.

3.5b Der Westzugang sollte ein kleines Bahnhofsgebäude erhalten ...



... in dem sich auch Geschäfte und Gastronomie befinden.

3.5a Der Westzugang an der Schillerstraße wird baulich ...



... und funktionell mit dem Dichterviertel verknüpft.

3.5c Hier könnten auch Taxistände ...



... und eine überdachte Vorfahrt für Autos angeordnet werden.

3.6 Nach Inbetriebnahme der Straßenbahn Linie 2 würden ...



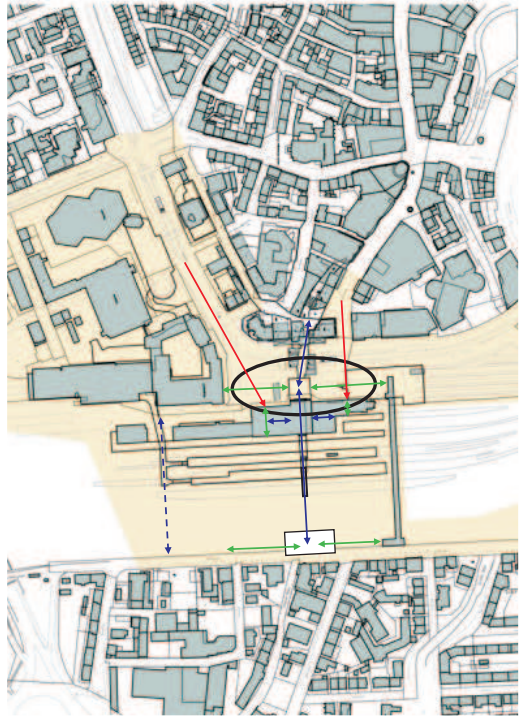
... die beiden Fahrspuren auf der Bahnhofseite für Busse reserviert.

3.7b Der bestehende Posttunnel ...



... sollte für eine Radverbindung nach Westen verlängert werden

3.7a Der gesamte Bahnhofplatz ...



... wird soweit wie möglich als Fußgängerzone gestaltet.

3.8a Kurzparkplätze und Taxistände sind sowohl am ...



... nördlichen Bahnhofplatz, als auch am Westausgang vorzusehen.

3.8b Ein Parkhaus mit Fahrradstellplätzen auf der 0-Ebene ...



sollte mit dem Zugangsgebäude auf der Westseite verknüpft werden

3.9b Auf der Ost- und der Westseite der Bahnhofspassage sind ...



... Anzeigetafeln und Hinweisschilder auf alle Angebote anzubringen.

3.9a Die Einrichtungen und Geschäfte im Bahnhofsbereich ...



... sollten sich auf den Bedarf für Bahnkunden und Durchgangspublikum beschränken.

4. Fazit

**Wunschbild:
Der Citybahnhof mit seinem Stadtraum muss wieder städtebaulich und architektonisch zu einem besonderen Bereich in Ulm werden.
Dieser Zentralraum ist die wesentliche Drehscheibe des Öffentlichen Verkehrs sowie für Fußgänger und Radfahrer.**

Ulm, am 4. Oktober 2011. - Arbeitskreis Citybahnhof: Leitung Dr. Diemar Reinborn. Teilnehmer: Volker Sievers, Manfred Randecker, Brigitte Schullian, Martin Itschert, Klaus Müller, Waltraud Geiwitz und andere zeitweise.

Bildnachweise: 0-1c 3.1-3.2d 3.6 3.7b (Ulm Hbf.) V. Sievers, 2a-b 3.3b applan Stuttgart GmbH, 3a 3.5a 3.7a Planvorlage der Stadt Ulm, 3b aus H. Pflüger Ulm 1964, 3.3a Ferdinand Heide Frankfurt, 3.4a-b 3.5b-c 3.8a-3.9a (Hannover Hbf.) V. Sievers

11.2 Stellungnahme der AG West

Der Arbeitskreis Citybahnhof der RPG Mitte/Ost hat umfassende „Anmerkungen und Anregungen für die weitere Planungen“ des Citybahnhofs erarbeitet. Die RPG West hat sich in ihrer Sitzung am 29. September damit auseinandergesetzt. Der RPG West ist wichtig, Folgendes festzuhalten:

1. Mit dem neuen Citybahnhof erhält der Hauptbahnhof Ulm einen eigenen Westzugang an der Schillerstraße. Dieser Zugang darf nicht nur die Rückseite des Bahnhofs sein. Es muss baulich einen eigenen, gut erkennbaren, repräsentativen Zugang des Hauptbahnhofs darstellen. Das Bahnhofsgebäude auf dieser Westseite muss sich dabei in die Gebäudestruktur der Schillerstraße einfügen, ebenso das daneben geplante Parkhaus.
2. Das Parkhaus muss ebenso Stellplätze für Fahrräder und Motorräder vorsehen und zwar im Erdgeschoss. Das Parkhaus soll mit dem Bahnhofsgebäude verbunden sein.
3. Vor dem Westgebäude des neuen Hauptbahnhofs soll es einen kleinen Platz mit Aufenthaltsqualität geben (z. B. mit Bänken für Wartende).
4. Eine Haltestelle des ÖPNV ist nicht nur für den Westzugang, sondern für das gesamte Dichterviertel notwendig.
5. Der neue Westzugang mit Parkhaus wird mehr Verkehr in die Schillerstraße bringen. Wichtig ist für die RPG West, dass der Bring- und Abholverkehr von und zum Bahnhof nicht einseitig auf die Schillerstraße verlagert wird.
Genügend Kurzzeitparkplätze sind einzurichten, um das Zuparken von Einfahrten, Radwegen und Gehsteigen zu verhindern. Kurzpark- und Wendemöglichkeiten für den Motorisierten Individualverkehr sind so einzurichten, dass die Anwohner nicht unnötig belastigt werden. Für die Anwohner der Schillerstraße ist der Lärmschutz zu verbessern (z. B. Zone 40), ebenso die Sicherheit an den Gehsteigen und an den Übergängen über die Schillerstraße. Ein Radweg oder ein Schutzstreifen für Radfahrer entlang der Schillerstraße ist erforderlich. Linksabbiegespuren auf der Schillerstraße könnten den Verkehr verflüssigen und damit den Lärm minimieren.
6. Den Vorschlag der RPG Mitte/Ost, die Taxis auf der Westseite unterzubringen, lehnen wir entschieden ab. Der eher schmale Platz am Westgebäude wird neben Kurzzeitplätzen, Wartezonen und Haltemöglichkeiten kaum noch für Taxis ausreichen. Taxis sind ohnehin besser am Haupteingang untergebracht.
7. Die RPG West befürwortet die Forderung der RPG Mitte/Ost klare Blickachsen und transparente Wegeverbindungen zu schaffen. Der Bahnhof muss von beiden Seiten aus der Entfernung als solches klar erkennbar und erreichbar sein. Die Wegeverbindungen zum, aber auch im und aus dem Bahnhof sollten ebenso klar wie direkt sein. Der Bahnhof und nicht umstehende Hochhäuser sollen zum markanten Gebäude werden, das den Mittelpunkt bildet. Ein Turm o.ä. erscheint uns dabei aber nicht notwendig.
8. Der Vorschlag des Arbeitskreises, das Gebäude des Intercity-Hotel in die Bahnhofsgebäude einzubeziehen, um eine klare Verbindung von Bahnhofsstraße (Fußgängerzone) zum Bahnhof zu erhalten, erachten wir als bedenkenswert.

9. Die vom Arbeitskreis vorgeschlagenen Wegeverbindungen für Fußgänger von der Stadtmitte zum Bahnhof (Ebene 0 in Verlängerung der Bahnhofsstraße, Ebene -1 ab dem Einsteindenkmal) halten wir für ausgezeichnet.
10. Der Vorschlag des Arbeitskreis spricht sich gegen eine zweite, nördliche Überführung über die Bahngleise für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung der Zeitblomstraße aus und plädiert für die Verlängerung des bestehenden Pakettunnels – auch um Radfahrern einen bequemen Zugang zu den Bahnsteigen zu gewährleisten. Wir unterstützen diese Idee nachdrücklich: eine Überführung ist für Radfahrer wegen des zu überwindenden Höhenunterschieds durch sog. Schnecken mühevoller, zeitaufwändiger und weniger attraktiv. Außerdem ist eine Überführung in Verlängerung der Zeitblomstraße zu weit nördlich, da es bereits den Radweg über die Ludwig-Erhardt-Brücke gibt. Ein Radweg durch den Pakettunnel würde eine sehr gute West-Ost-Verbindung schaffen, von Söflingen und dem Eselsberg über die Blauinsel mitten hinein in die City.
11. Das Bahnhofsgebäude, insbesondere die Zugänge zu den Bahnsteigen und die Unterführungen sollten höher, breiter und heller als bisher sein, um den objektiven Sicherheitsanforderungen und dem subjektiven Sicherheitsgefühl genüge zu tun. Die Empfehlung, möglichst viel Tageslicht in die Unterführungen zu lassen, unterstreichen wir.
12. Ob zwei Fahrspuren für den Motorisierten Individualverkehr in der Friedrich-Ebert-Straße ausreichen, wird als kritisch erachtet, denn die Olgastraße stellt eine wichtige West-Ost-Verbindung dar. Nach der Umgestaltung der Neuen Straße und der geplanten Umgestaltung der Karlsstraße würde die dritte Ost-West-Verbindung zwischen Weststadt und Oststadt beschnitten. Dennoch sehen wir die Notwendigkeit klarer, direkter und sicherer Überwege über die Friedrich-Ebert-Straße.

Für die RPG West



Ulrich Köpfler
Sprecher der RPG

Ulm, im November 2011

11.3 Stellungnahme des Ulmer Frauenforums



ulmer
frauen
forum

Herrn Oberbürgermeister
Ivo Gönner

Herrn Baubürgermeister
Alexander Wetzig

und an die
Mitglieder des Ulmer Gemeinderats

zur Kenntnis:
die Medien der Region
citycom, München

Geschäftsstelle:
Frauenbüro der Stadt Ulm
Frauenstraße 19
89073 Ulm

Tel.: 0731-161 1060
Fax: 0731-161 1675
Mail: info.frauen@ulm.de

Ulm, den 16.01.2012

Stellungnahme zur Neugestaltung des Ulmer Bahnhofareals

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Gönner,
sehr geehrter Herr Bürgermeister Wetzig,
sehr geehrte Mitglieder des Ulmer Gemeinderats,

„Schub für den City-Bahnhof“, so titulierte die SWP am 29.11.2011 ihren Artikel nach dem Volksentscheid über Stuttgart 21, „Den Augsburg-Effekt verhindern“ hieß es am 05.01.2012.

Zur Zeit kann man viel über den neuen City-Bahnhof Ulm lesen, der durch die Unumkehrbarkeit der Schnellbahnstrecke Ulm-Wendlingen, wie OB Ivo Gönner anmerkte, nun mittels eines Realisierungswettbewerbs 2012 konkrete Formen annehmen soll und für den Herr Wetzig seine Amtszeit verlängert hat, um „die Pflöcke“ tief genug einrammen zu können.

Wichtig ist in dem Zusammenhang, dass auch Herr Wetzig die vorliegenden Ergebnisse des Ideenwettbewerbs nicht zu hoch bewerten möchte und, so wie wir, in den prämierten Wettbewerbsarbeiten nicht den ganz großen Wurf entdeckt hat.

Das Frauenforum freut sich sehr über das große Engagement und dass die Stadt Ulm und die Bahn nun dieses Jahrhundertprojekt endlich weiter vorantreiben wollen. Auch wir vertreten die Meinung, dass Ulm einen neuen Bahnhof braucht, und sehen die einmalige Chance einer innerstädtischen Neuordnung, die zweifelsfrei sehr viel Potential hat und Ulms Innenstadt verändern wird. Die Wettbewerbsarbeiten werfen für uns jedoch mehr Fragen als Antworten auf und so versuchen wir im Folgenden, unsere Fragen, Bedenken und Anregungen zu formulieren.

Der Bahnhof ist der erste Baustein in diesem großen Mosaik, der realisiert werden soll. Dies entspricht sicher auch seiner Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt, städtebauliche Marke, Orientierungspunkt, Begegnungsstätte, Arbeitsplatz und in unserem Fall auch noch „Brücke“ zwischen zwei Stadtteilen. Von daher ist offensichtlich, dass sich allein durch seine Lage, seine Platzierung weitere Konsequenzen ergeben, mit denen dann umgegangen werden muss.

Die Sprecherinnen:

Adi Hübel
Terre des Femmes
Schlossergasse 4/1
89077 Ulm
Tel.: 0731-25155
adi.huebel@t-online.de

Rukiye Kaplan
Türkisch-Deutsche
Frauenfreundschaftsgruppe
Soldatenstraße 50
89077 Ulm
Tel.: 0731-32229
rukiyekaplan@gmx.de

Stefanie Lohrmann
Seniorenrat
Olgastraße 152
89073 Ulm
Tel.: 0731-7051951
stefanie.lohrmann@web.de

Elke Ruff
IG Metall Ortsfrauenausschuss
Bessererstraße 14/2
89073 Ulm
Tel.: 0731-360155
elke.ruff@t-online.de

Gudrun Schmid
Förderkreis für werdende
Mütter in Bedrängnis e.V.
Bei der Laug 10
89081 Ulm
Tel.: 0731-1441496
[gs@gs-
personalmanagement.de](mailto:gs@gs-personalmanagement.de)

Homepage:
frauenforum-ulm.telebus.de

Bei der Vorstellung der prämierten Entwürfe im Rahmen des BürgerInnenworkshops (21./22.10.11) konnten wir feststellen, dass in allen Arbeiten der zukünftige Bahnhof an seinem heutigen Standort belassen bzw. tendenziell eher nach Norden platziert wurde. Dies ist insofern nicht verwunderlich, als das heutige Intercity-Hotel, das, wie Herr Jescheck bestätigte, zwischenzeitlich in städtischem Eigentum ist, aus dem zu überplanenden Wettbewerbsgebiet ausgespart wurde, also nicht überplant werden durfte, und sich daher alle Entwürfe um dieses Gebäude entwickeln mussten. Dadurch können zwar die neuen Sedelhöfe einfacher an eine unterirdische (Ebene -1) Bahnhofspassage angeschlossen werden, jedoch mit dem Nachteil, dass die unterirdische Erschließung zur bestehenden Fußgängerzone (Bahnhofstraße/Hirschstraße) in den meisten Arbeiten nur über eine „Abzweigung“ erfolgen kann.

Hier stellt sich für uns die Frage: Für wen wird der Bahnhof gebaut? Wer sind die HauptnutzerInnen? Wer will wo hin? Können dem Hauptpassantenstrom zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße kurze, einfache Wege garantiert werden? Immerhin queren hier täglich ca. 38.000 FußgängerInnen die Friedrich-Ebert-Straße.

Werden Bahnhofstraße/Hirschstraße durch solche Vorgaben nicht zu sehr abgekoppelt, jetzt, nachdem die bestehende Fußgängerzone durch diverse Neu- und Umbaumaßnahmen endlich eine Aufwertung erfährt und hoffentlich im Zuge der Gesamtmaßnahme weitere folgen werden? Die Neuigkeit, dass die baldige Schließung des renommierten Modehauses Walz mit 7.000 m² Verkaufsfläche bevorsteht, passt daher gut zu diesem Thema.

In der städtischen Projektbeschreibung zum „Einkaufsviertel Sedelhöfe Ulm“ (06/2010) wird die geforderte, vermietbare Verkaufsfläche mit ca. 18.000 m² angegeben, die auf den Ebenen -1 / 0 / +1 zu organisieren ist. (Zum Vergleich: Blautal-Center hat 37.500 m² Verkaufsfläche.) Aus Sicht der Verwaltung ist der direkte unterirdische Anschluss an den Bahnhof zwingend, vermutlich weil die unterirdischen Flächen sonst nicht zu vermarkten wären. Wird das auch von der Stadtgesellschaft gewünscht? Steht den Sedelhöfen im Hinblick auf die Lage und Planung unseres Bahnhofs wirklich diese wichtige Bedeutung zu? Sind deren NutzerInnen, BewohnerInnen und BesucherInnen die potenziellen BahnfahrerInnen?

Wozu hat die Stadt Ulm das Intercity-Hotel gekauft? Wieso soll dieses Gebäude erhalten bleiben? Nur weil es noch keine 30 Jahre alt aber weder architektonisch wertvoll noch von historischer Bedeutung ist, wollen wir einen Bahnhof mit allem drum und dran drum herum bauen lassen? Es heißt: „wegen bestehender Verträge“. Aber gerade jetzt, in der Planungsphase, sollte sich für ein Hotel in direktem Bahnhofsumfeld ein attraktiverer Standort finden lassen.

Denn, wenn die Fläche des Intercity-Hotels überplant werden dürfte,

- könnte der Bahnhof näher an den ZOB heranrücken, das würde einen schnelleren Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen.
- könnte das „große“ Bahnhofsgebäude im Osten in Verlängerung von der Bahnhofstraße platziert werden, als Verlängerung der bestehenden Fußgängerzone.
- könnte das „kleine“ Gebäude im Westen in Verlängerung und als städtebaulicher Abschluss der Bleichstraße angeordnet werden.
- könnte von diesen beiden Standpunkten gute Sichtbarkeit und städtebauliche Orientierung gewährleistet werden.
- könnten die beiden Gebäude als Brückenköpfe über die Gleise hinweg sogar miteinander verbunden werden.

Bezüglich der guten Orientierung und Identifikation sei noch angefügt, dass das Münster nicht vom jetzigen Bahnhofseingang aus zu sehen ist, da es nicht über die gegenüberliegende Hauszeile hinausragt. Somit ist klar, dass dies erst recht nicht von einer mindestens 5,00 m tiefer liegenden Bahnhofshalle möglich ist. Hier ist die perspektivische Darstellung im Entwurf des Architekturbüros Ferdinand Heide mehr Wunsch als Wirklichkeit. Das Münster sieht man erst ab dem Intercity-Hotel, wenn man in die Bahnhofstraße hineinschauen kann.

Sowohl beim BürgerInnenworkshop als auch bei den Online-Diskussionen wurde deutlich:

- die NutzerInnen wünschen sich helle, Licht durchflutete, sichere Räume,
- die Ankommenden sollen das Münster sehen und eine gute Orientierung haben,
- der Bahnhof soll nicht nur für Reisende eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen, sondern durch vielfältige Nutzung und Funktionen zur Belebung der Stadt beitragen.

Es muss ein großer Aufwand betrieben werden, um für eine unterirdische Lösung die gleiche Akzeptanz wie für eine oberirdische zu erhalten. Unterführungen haben ein schlechtes Image und sind in Zeiten von erhöhter Terrorgefahr auch schlechter zu sichern.

Wie und an welchen Stellen kann Tageslicht überhaupt nach unten geführt werden? Besteht die Möglichkeit, von den Bahnsteigen Tageslicht nach unten zu leiten, schließlich ist die Unterführung im Bereich der Bahngleise 210 m lang?

Wenn wir uns bisher für eine oberirdische Lösung eingesetzt haben, wurde stets das Argument angeführt, dass der Höhenunterschied zwischen den Ebenen 0 und -1 wesentlich geringer sei als der zwischen der Ebene 0 und +1. In dem Entwurf des Architekturbüros Mory-Osterwalder-Vielmo beträgt die Differenz zwischen Oberkante-Bahnsteig (Ebene 0) und Oberkante-Fußboden der Unterführung (Ebene -1) 6,40 m. Im Vergleich hierzu verläuft der neue Bahnsteig in einer Höhe von ca. 7,00 m über den Gleisen. Diese Differenz erscheint uns nicht als wesentlich. Uns ist auch bewusst, dass die Bahnhofstraße in Richtung Friedrich-Ebert-Straße ansteigt und hier die Topografie genutzt werden kann, aber das gilt nur für die Ostseite, nicht für die Westseite im Dichterviertel. Daher setzen wir uns noch immer dafür ein, dass der Realisierungswettbewerb hinsichtlich der Quermöglichkeiten ergebnisoffen ausgeschrieben wird. In jedem Fall sollen die Fußgängerströme gebündelt bleiben, um, besonders nachts, schon durch die höhere Frequentierung mehr Sicherheit gewährleisten zu können.

Im Auslobungstext zum Ideenwettbewerb werden 5.000 m² BGF (Bruttogeschossfläche) für Dienstleistung, Gastronomie, Handel und deren Nebenräume gefordert. Wir sähen es positiv, wenn im Bahnhof und den angrenzenden Über-/Unterführungen mehr als nur „Reisebedarfsartikel“ verkauft würden. Je vielfältiger die Funktionen und Nutzungsmöglichkeiten, desto größer die Wahrscheinlichkeit der Belebung, der Wertschätzung und Verantwortlichkeit, der sozialen Kontrolle. Es sollte möglichst für alle etwas dabei sein. Warum dann keine schicken Geschäfte, vielleicht sogar ein Supermarkt. Wir halten eine kulturelle Nutzung ebenso für denkbar wie auch städtische, behördliche Funktionen. Wer ist wann unterwegs? Kann auch nachts für eine Belebung gesorgt werden?

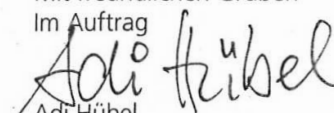
Nicht unerheblich ist auch zu wissen, dass in den Entwürfen die Unterführung unter den Bahngleisen nur ein reiner Durchgang ist und zur Andienung der Bahnsteige dient. Es sind in diesem Bereich keinerlei Läden oder andere belebende Einrichtungen vorgesehen.

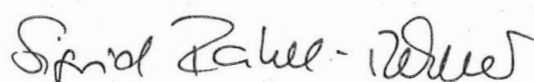
Zur Planung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit seinen angrenzenden Verkehrsbereichen sei an dieser Stelle zumindest angemerkt, dass auch wir es als wünschenswert erachten, wenn der ÖPNV-Verkehr mit seinen Haltestellen dem Bahnhofsvorplatz direkt vorgelagert wäre, sodass die ÖPNV-NutzerInnen zumindest von dieser Seite nicht mehr gezwungen sind, die hoffentlich dann nur noch insgesamt 2-spurige Friedrich-Ebert-Straße zu betreten. Die Lösung in der Neuen Straße hat Maßstäbe gesetzt und Machbarkeit bewiesen.

Wir würden uns sehr freuen, wenn unsere Fragen und Anregungen in Ihren folgenden Entscheidungsprozessen Berücksichtigung fänden.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Adi Hübel
Sprecherin des Frauenforums



Sigrid Räkel-Rehner, Marga Jülich

AK des Frauenforums: Neugestaltung City-Bahnhof Ulm

11.4 Stellungnahme der IHK



Citybahnhof Ulm, Dialog nach dem städtebaulichen Wettbewerb Forderungen, Anregungen und Bemerkungen der IHK Ulm

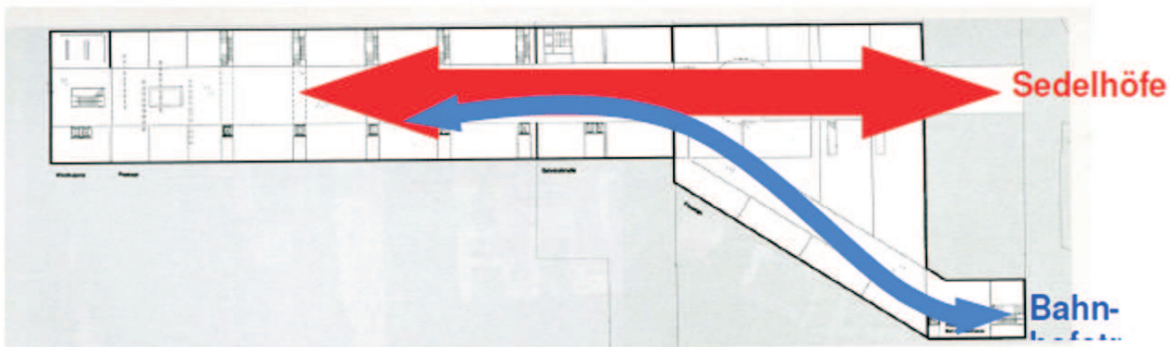
Die Qualität und Vielfalt der beim Wettbewerb eingereichten Entwürfe wird der Bedeutung des Projektes gerecht.

Besonders begrüßen wir, dass bereits bei den Rahmenbedingungen des Wettbewerbs den Anforderungen des Busverkehrs (keine Verkürzung der Bussteige oder Verkleinerung der Busaufstellflächen) Rechnung getragen wurde. Wir hoffen, dass auch bei der späteren Inbetriebnahme ein solcher Ansatz weiter verfolgt wird. Gleiches gilt für die Abwicklung des Taxigewerbes.

Vor dem Hintergrund, dass die verkehrlichen Aspekte zufrieden stellend gelöst sein dürften, bezieht sich die IHK Ulm in Ihrer Stellungnahme vor allem auf die funktionalen Aspekte der Entwürfe. Einer architektonischen Wertung enthalten wir uns ebenfalls.

Da unsere Hauptanliegen, Erschließung der Innenstadt und Handelsbesatz, an Hand der drei prämierten Entwürfe gut ersichtlich sind, haben wir uns in unserer Kommentierung beispielhaft auf diese drei Entwürfe konzentriert.

Entwurf 2.1 Ortner und Ortner Baukunst Köln



Der Entwurf enthält eine detaillierte Planung der Ebene -1

Wegeführung

Die Wegeführung sieht einen direkten Zugang mit Ladenzeile zu den Sedelhöfen vor. Die Bahnhofstraße wird durch einen Abzweig erschlossen.

Es ist davon auszugehen, dass bei einer solchen Wegeplanung der Übergang zu den Sedelhöfen den weitaus größten Teil der Frequenz aufnimmt. Nur Passanten mit einem direkten Ziel in der Bahnhofstraße werden den Abzweig benutzen.

Der in die Sedelhöfe führende Passantenstrom wird sich zum größten Teil über die Keltergasse weiter bewegen. Dort wird er dann den Anschluss zur Hirschstraße haben. Die dadurch ausgelöste Verkomplizierung der Wegeführung senkt zusätzlich die Bereitschaft der Passanten die weiter entfernt liegenden Nebenlagen zu besuchen.

Die Folge wird ein deutlicher Frequenzabfall in der Bahnhofstraße sein, was wiederum mit deutlichen Umsatzeinbußen und Wettbewerbsnachteilen der dortigen Firmen verbunden ist. Eine schleichende Verödung des oberen Teils der Bahnhofstraße ist zu befürchten.

Einzelhandelsbesatz

Die Breite der Gänge sollte nicht zu weit angelegt sein, damit der im Bahnhof angesiedelte Handel nicht mit der Innenstadt konkurriert und auf echten Reisebedarf beschränkt bleibt. Sortimente des mittelfristigen Bedarfs sollten der Innenstadt vorbehalten sein. Die im Bahnhof erlaubte Sonntagsöffnung würde gerade bei diesen Sortimenten eine Wettbewerbsverschiebung bedeuten.

Durch eine Reduzierung der Gangbreite bleiben weniger geeignete Flächen für großflächigen Einzelhandel. Auch wenn Ulm dann immer noch weit von Leipziger Verhältnissen (Einkaufscenter im Bahnhof) entfernt. Allerdings kann man Negativbeispiele mittlerweile sogar in kleineren Bahnhöfen wie Ludwigsburg anfinden.

Entwurf 2.2 Mathias Hähing & Martin Gemmeke

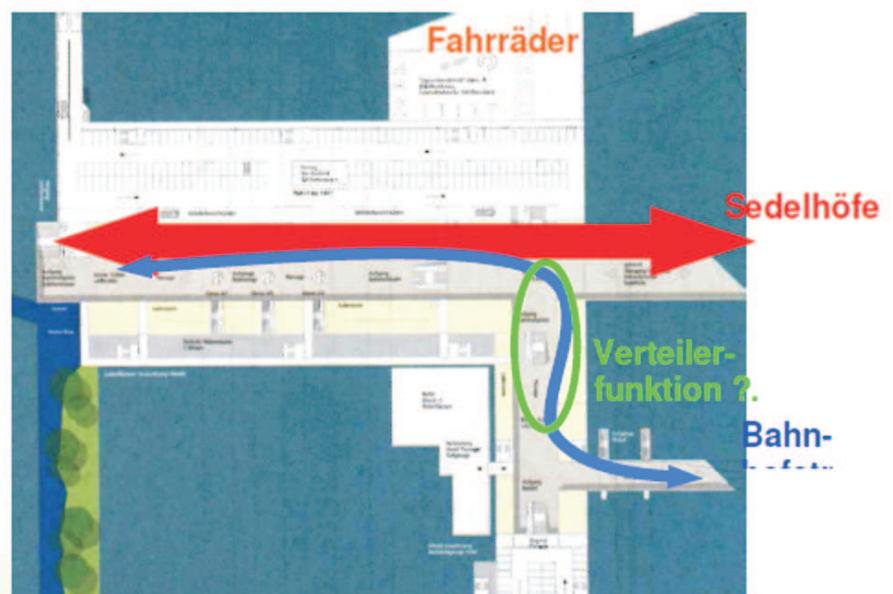
Die Verbindung zur Innenstadt ist hier leider nicht ersichtlich.

Positiv ist die Verbindung der PKW- und Fahrradstellplätze mit dem Bahnhof.

Entwurf 2.3 AP Plan Mory Osterwalder Vielmo

Wegeführung

Hier gilt die am Entwurf 2.1 geäußerte Kritik im verstärkten Maß, da die Erschließung der Bahnhofstraße um zwei Ecken geführt wird. Die erwähnte Verteilerfläche wird diese Funktion sicher nicht erfüllen, da sie die gleiche Breite wie der Hauptgang und keinen Platzcharakter hat wie z.B. die B-Ebene der Frankfurter Hauptwache.



Einzelhandel

Auch hier ist darauf zu achten, dass nicht zu große Verkaufsflächen entstehen

PKW und Fahrradstellplätze

Die Lösung der Parkflächen unter dem Bahngelände mit genügend Platz für die Fahrräder ist sehr attraktiv gestaltet.

Fazit

Unsere Anmerkungen zu den Entwürfen lassen sich in zwei Positionen zusammenfassen:

1. Anbindung der Innenstadt nur über einen Zugang, der auf die Bahnhofstraße oder auf die Schnittstelle Bahnhofstraße / Sedelhöfe mündet.
2. Begrenzung der Einzelhandelsflächen. Kein heimliches Einkaufszentrum im Bahnhof.

Die Weichenstellung zu einer besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehre wird sicher der noch weiter steigenden Bedeutung des Bahnhofs gerecht. Der Wettbewerb ist ein weiterer Schritt eine für Ulm und die Region optimale Lösung zu finden.

Wir beteiligen uns weiterhin gerne aktiv am Fortgang dieses Projektes.

Josef Röll
29.10.2011

11.5 Stellungnahme der Ulm/Neu-Ulm Touristik GmbH

07.12.2011

1. Willkommensfunktion:

Information für ankommende Gäste mit Multimedia-Terminal (Stadtplan, emotionale Bildmotive zur Stadt Ulm, ÖPNV, Hinweis auf Tourist-Information im Stadthaus, weiterführende Informationen). Dieses könnte z.B. in Zusammenarbeit mit bewährten Partnern wie der Firma Wall realisiert werden. W-Lan-Zugang oder ähnliche technische Infrastruktur muss für Internetzugang, Apps etc. im Bahnhofsbereich vorhanden sein, da sich die Gäste bereits heute und erst recht morgen mit mobilen Endgeräten informieren. Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten für Gäste mit Zwischenstopp oder schwerem Gepäck, die die Stadt besuchen wollen, sind ebenfalls vorzusehen.

2. Mobilitäts-Drehscheibe:

Bus-Parkplätze – ggf. auch Reisebusparkplätze, wenn der Standort Glöcklerstraße aufgelöst werden sollte - und Bus-/Straßenbahn-Linienverkehr, Autoverleih, car2go, Parkgarage, Fahrradparkhaus und –verleihmöglichkeit (auch von pedelecs/e-Bikes) mit Akkuwechsel-Station, Stromzapfsäulen.

3. Übergang Sedelhöfe/Fußgängerzone:

Idee und Chance der Integration eines virtuellen Einstein-Geburtshauses mit Albert Einstein in Ton und Bild; an dieser Stelle kommen künftig alle Fußgänger vorbei und wird der größte Sohn der Stadt entsprechend gewürdigt.

11.6 Nachtrag der IHK Ulm



IHK Ulm | Postfach 24 60 | 89014 Ulm

Herrn Harald Walter
Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und
Baurecht
Münchner Straße 2
89073 Ulm

31. Januar 2012

Nachtrag zur Bürgerbeteiligung City Bahnhof Ulm des Forums Wirtschaft und Gesellschaft Zum Punkt Anbindung des Bahnhofs an Innenstadt /Sedelhöfe

Sehr geehrte Herren,

Beim runden Tisch zum City Bahnhof Ulm wurde sich von allen beteiligten Foren auf die Aussagen geeinigt:

Anschluss der Bahnhofstraße möglichst weit südlich
Trennung der Anschlüsse Bahnhofstraße / Sedelhöfe, möglichst weit östlich

Im Nachhinein ist uns diese Definition zu ungenau und wir möchten sie für unser Forum nochmals detaillieren:

Einen gemeinsamen Anschluss, die Trennung Bahnhofstraße / Sedelhöfe erst am Ausgang der Unterführung

Die Folgen einer früheren Trennung hat, wie bereits beschrieben, fatale Folgen:

Die Attraktivierung der Innenstadt als Einkaufsziel durch die Sedelhöfe würde mit dem etwaigen Verlust des Kaufhofs bezahlt werden.

Ferner würde eine Verzettelung der Fußgängerströme noch stärkere negative Auswirkungen auf die Frequenzen in den Nebenlagen haben. Die Reichweite der Frequenz würde verringert.

Aus Untersuchungen ist bekannt, dass Passanten Entfernungen in stark frequentierten Lagen als kürzer wahrnehmen, als die gleiche Entfernung in schwach frequentierten Lagen mit unterbrochenem Handelsbesatz.

Mit freundlichen Grüßen

Josef Röll
IKH Ulm

Henning Krone
Ulmer City Marketing e.V.

Josef Röll
Starthilfe und
Unternehmensförderung

Tel. 0731 / 173-117
Fax 0731 / 173-292
roell@ulm.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Ulm
Olgastraße 95-101, 89073 Ulm
Postfach 2460, 89014 Ulm
www.ulm.ihk24.de



