



Sachbearbeitung SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht
Datum 22.10.2012
Geschäftszeichen SUB III-Wa
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 05.02.2013 TOP

Behandlung öffentlich GD 010/13

Betreff: Masterplan Citybahnhof Ulm
- Zwischenbericht und Grundsatzbeschluss zur Durchführung des Realisierungswettbewerbs "Bahnhofplatz" -

Anlagen: 1 Machbarkeitsstudie zur Personenunterführung (Anlage 1)
1 Entwicklungskonzept (Anlage 2)
1 Vorplanung Bahnhofsgarage (Anlage 3)
1 Vorplanung Haltestelle Hauptbahnhof (Anlage 4)

Antrag:

1. Der Bericht über den Sachstand der Verhandlungen mit der Bahn zum Empfangsgebäude wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Bericht zum Ergebnis der Machbarkeitsstudie der Bahn zur Personenunterführung unter den Bahngleisen wird zur Kenntnis genommen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Konzeptbausteine Bahnhofspassage und Bahnhofsgarage vorrangig weiterzuentwickeln.
4. Den planerischen Voruntersuchungen der Verwaltung und der städtischen Parkbetriebsgesellschaft PBG zur Haltestelle und zur Bahnhofsgarage wird zugestimmt.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, den Realisierungswettbewerb für den Bahnhofspassage vorzubereiten.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Bahn über eine Rahmenvereinbarung zur Planung und Finanzierung des Empfangsgebäudes und der Personenunterführung zu verhandeln.
7. Die Verwaltung wird beauftragt, unter den geänderten Bedingungen der Projektentwicklung die nächste Phase des Dialogs mit der Öffentlichkeit durchzuführen.

Jescheck

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, LI, OB, VG	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Bisherige Beratungsfolge

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.07.2010 (GD 289/10) Projekt City-Bahnhof Ulm - Städtebaulicher Ideenwettbewerb
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 28.06.2011 (GD 219/11) Ergebnis des städtebaulichen Ideenwettbewerbs , Bericht und Beschluss über das weitere Vorgehen
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 17.04.2012 (GD 133/12) Citybahnhof Ulm - Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsarbeit und weiteres Vorgehen

2. Beschlusslage

Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat am 17.04.2012 (GD 133/12) die Verwaltung beauftragt, den Realisierungswettbewerb mit den Bausteinen Empfangsgebäude, Passage zur Weststadt, Passage zur Innenstadt, Westzugang und Dienstleistungszentrum am Bahnhof auf der Grundlage der Ergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbs und der Öffentlichkeitsarbeit vorzubereiten.

In gleicher Sitzung hat die Verwaltung das Entwicklungsmodell mit Entwicklungsphasen und Bausteinen vorgestellt und vorgeschlagen, als erste Bausteine des City-Bahnhof-Konzeptes den Westzugang und die Bahnhofspassage unter den Bahngleisen zu realisieren. Die Freigabe der für den Westzugang notwendigen Gleise an der Schillerstraße wurde damals von der Bahn mit Fertigstellung der FIBA im Rangierbahnhof für das Jahr 2015 in Aussicht gestellt.

Außerdem hat die Verwaltung angekündigt, dass die Bahn eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Personenunterführung unter den Gleisen erstellt. Die Ergebnisse der Studie wurden dem Projektleitungsausschuss aus Stadt und Bahn am 20.06.2012 vorgestellt.

3. Verlagerungsstudie zur technischen Infrastruktur und zur Entbehrlichkeit des Empfangsgebäudes

Die Stadt hat konkrete Verhandlungen mit der Bahn über den Erwerb des Empfangsgebäudes aufgenommen. Voraussetzung des Erwerbs ist die Feststellung der Entbehrlichkeit von Bahnbetriebszwecken. Im Bahnhof befinden sich zahlreiche Einrichtungen der technischen Infrastruktur für den Bahnbetrieb. Es wurde daher in der Sitzung des gemeinsamen Projektleitungsausschusses am 20.06.2012 vereinbart, dass Stadt und Bahn eine Studie in Auftrag geben, mit dem Ziel Optionen und Kosten für die Verlagerung der technischen Infrastruktur zu untersuchen. Die DB SImm als bahneigene Immobiliengesellschaft hat zwischenzeitlich ein Angebot hierfür unterbreitet. Die Beauftragung wird zeitnah erfolgen.

Ziel der Studie sind möglichst neue Standorte für die technischen Einrichtungen außerhalb des Empfangsgebäudes. Die Studie kann jedoch auch ergeben, dass die Verlagerung einzelner Einrichtungen nicht sinnvoll oder möglich ist und diese an Ort und Stelle verbleiben müssen. Konsequenz daraus wären Bindungen und Vorgaben bei der Entwicklung eines neuen Empfangsgebäudes. Die durch die Stadt mitfinanzierte Studie wird voraussichtlich in 2013 vorliegen. Mit ihr werden auch die Voraussetzungen und Bedingungen zum Erwerb des Bahnhofsgebäudes untersucht.

Erst mit dem Ergebnis dieser Studie liegen die Voraussetzungen vor, um in konkrete Verhandlungen mit der Bahn zu einer Finanzierungs- und Planungsvereinbarung für die Bausteine Empfangsgebäude und Passage zum Westzugang eintreten zu können.

Im Folgenden wird aufgezeigt, wie diese Projektbausteine baulich und zeitlich zusammen hängen.

4. Machbarkeitsstudie zur Personenunterführung unter den Gleisen

Das Ergebnis dieser Studie zur Passage zum Westzugang wurde dem Projektlenkungsausschuss aus Stadt und Bahn ebenfalls am 20.06.2012 vorgestellt. Sie widerspricht den bisherigen Aussagen der Bahn was die Verfügbarkeit der für den Westzugang erforderlichen Gleise anbetrifft.

Für den Westzugang und für den Bau der Personenunterführung sind die Gleise 17 bis 20 notwendig. Entgegen der früheren Aussagen der Bahn stehen diese nun erst frühestens Mitte 2019 zur Verfügung. Grund hierfür ist, dass derzeit nicht bekannt ist, wieviele Gleise für die Abstellung von Regionalzügen künftig gebraucht werden.

Für die Realisierung der Bausteine Westzugang, Passage zur Schillerstraße und Empfangsgebäude bedeutet dies eine erhebliche Verzögerung gegenüber dem bisherigen Zeitplan. Bisher wurde von einer Eröffnung des Empfangsgebäudes, der Passage und des Westzugangs noch in 2017 ausgegangen.

Mit der Machbarkeitsstudie zur Personenunterführung sollten aufbauend auf die Studie der Bahnhofsagentur aus dem Jahr 2008 erste konkrete Planungen und Angaben zu den zu erwartenden Kosten und Abhängigkeiten erbracht werden. Wesentliche Vorgabe war es dabei, einen niveaufreien Zugang zur erneuerten städtischen Bahnhofspassage unter dem Bahnhofplatz herzustellen. Grundsätzlich hat die Bahn dringenden Handlungsbedarf. Neben technischen und funktionalen Mängeln bestehen auch erhebliche bauliche Mängel. Die dringend notwendige Barrierefreiheit ist nicht im Bestand herstellbar.

Die Studie hat drei Varianten untersucht:

a) Bestandserhalt der heutigen Unterführung und Verlängerung nach Westen

Im aktuellen Zustand entspricht die Personenunterführung nicht mehr den Bauvorschriften der Deutschen Bahn für Personenbahnhöfe und den Anforderungen an die Barrierefreiheit. Demnach ist die heutige Breite der Unterführung von 7,80 m nicht ausreichend. Zudem verengt sich die Unterführung auf 3,00. Die Integration von Teilen des Bestandsbauwerks in einen Neubau ist baulich nicht möglich. Diese Variante kommt daher nicht in Betracht.

b) Neubau mit 12 m Breite und 4 m lichte Höhe

Die Studie schlägt als Vorzugsvariante den Neubau der Personenunterführung unter den Gleisen in einer lichten Breite von 12 m mit Treppen und Fahrtreppen an alle Bahnsteige sowie einer barrierefreien Erschließung durch Aufzüge vor. Die Höhenlage des Neubaus entspricht der geplanten Lage der neuen Passage zur Innenstadt. Der Bau muss bei laufendem Bahnbetrieb erfolgen. Dazu werden einzelne Abschnitte des Bauwerks von beiden Seiten unter den Gleisen bis zur Mitte vorgeschoben. Hierzu müssen im Bereich des Westzugangs an der Schillerstraße und an Stelle der Bahnhofshalle Baustelleneinrichtungsflächen eingerichtet werden. Die Bahnhofshalle muss dazu vorher entkernt oder abgebrochen werden.

Vor Baubeginn sind provisorische Zugänge zu den Bahnsteigen zu erstellen. Denkbar sind hierfür Zugänge vom Bahnhofsteg, die Nutzung des bestehenden Posttunnels oder ein provisorischer Steg.

c) Kompletter Neubau mit zusätzlichen Vermarktungsflächen

Neben dem Neubau mit 12 m Breite werden zwischen den Bahnsteigen 1 bis 4 zusätzliche Verkaufsflächen errichtet. Ergebnis der Studie hierzu ist, dass durch zusätzliche

Verkaufsflächen erhebliche Bauskosten entstehen, die durch den Ertrag aus diesen eher kleinteiligen Flächen nicht wirtschaftlich gedeckt werden können.

Wichtigste Erkenntnis der Studie ist, dass zum Neubau der Passage unter den Bahngleisen auch das Empfangsgebäude zumindest teilweise abgebrochen werden muss, um an dieser Stelle die Baustelle einzurichten und dass die beiden Bauteile Personenunterführung und Empfangsgebäude zusammen realisiert werden müssen. Die Personenunterführung wird von beiden Seiten unter den Schienen vorgeschoben. Der Zugverkehr im Bahnhof muss während der gesamten Bauzeit weiterlaufen.

Auf Grund der aufwendigen Planungs-, Genehmigungs- und Bauphasen nennt die Studie als frühesten Eröffnungstermin der Personenunterführung das 4. Quartal 2020. Vor Beginn der Planungen ist der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Stadt und Bahn notwendig.

Der Neubau der Bahnhofshalle sollte parallel mit der Personenunterführung begonnen werden. Nur so kann eine bauliche Verbindung zwischen den beiden Bauteilen hergestellt werden. Eine Verknüpfung der neuen Personenunterführung mit dem heutigen Gebäude ist nicht sinnvoll. Das neue Empfangsgebäude kann laut der Studie damit ebenfalls um 2020 fertig gestellt werden. U. U. können einzelne Arbeitsschritte noch zusammengefasst und dadurch Zeitgewinne erreicht werden.

Auf der Grundlage von Referenzprojekten wurden Grobkostenschätzungen ermittelt. Für die Variante b) wird mit 32 Mio. Euro und für die Variante c) mit 42 Mio Euro nach heutigem Kostenstand (Baupreisindex 2012) gerechnet. Die Trägerschaft für einzelne Abschnitte der Personenunterführung und die jeweilige Kostentragung müssen in einer mit der Bahn zu schließenden Finanzierungsvereinbarung festgelegt werden.

5. Weiteres Vorgehen beim Realisierungswettbewerb und weitere Projektentwicklung

Die Machbarkeitsstudie der Bahn zur Personenunterführung hat ergeben, dass der Baubeginn für den Westzugang und für die Personenunterführung erst ab 2017 möglich ist und für das Empfangsgebäude erst danach. Stadt und Bahn sind sich grundsätzlich einig, dass die Realisierung eines neuen Empfangsgebäudes nur möglich wird, indem die Stadt die notwendigen Grundstücke erwirbt und die Projektentwicklung einleitet. Die DB Simm untersucht mit der Verlagerungsstudie auch die Voraussetzungen zum Erwerb des Bahnhofsgebäudes. Erst wenn diese Studie vorliegt, kann mit der Bahn eine Rahmenvereinbarung zur Planung und Finanzierung des Empfangsgebäudes und der Personenunterführung abgeschlossen werden.

Die Verlagerungsstudie soll in 2013 abgeschlossen werden. Der Baubeginn für die Personenunterführung ist dann auf Grund der langen Planungs- und Genehmigungsphase frühestens Ende 2017 zu erwarten. Zu diesem Zeitpunkt steht dann auch die Bahnhofshalle nicht mehr zur Verfügung. Es müssen Provisorien für ein Reisezentrum und für Zugänge zu den Gleisen geschaffen werden.

In der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 17.04.2012 hat die Verwaltung das Entwicklungskonzept mit unterschiedlichen Entwicklungsphasen und Bausteinen erläutert. Das Konzept wurde zuvor im gemeinsamen Projektausschuss von Stadt und Bahn am 29.02.2012 besprochen. Beide Partner haben grundsätzlich zugestimmt. Mit dem Entwicklungskonzept sollte aufgezeigt werden, welche Handlungsoptionen zur Realisierung des Bahnhofskonzepts grundsätzlich bestehen. Nach dem damaligen Kenntnisstand wurde vorgeschlagen, zuerst den Westzugang und die Passage nach Westen zu bauen. Grundsätzlich können die aufgezeigten Entwicklungsphasen und Bausteine auch in anderer Abfolge realisiert werden. (GD 133/12)

Die Komplexität der Realisierung des Citybahnhof-Konzepts erfordert ein gesichertes abgestimmtes Handeln bei der Umsetzung der einzelnen Bausteine. Aktuell bestehen jedoch noch große Unsicherheiten bezüglich der Verlagerungsoptionen der technischen Infrastruktur im

Bahnhofsgebäude. Dies und die neuen Aussagen der Bahn zur Verfügbarkeit der Gleise an der Schillerstraße führen, wie geschildert, zu erheblichen Verzögerungen bei der Realisierung.

Die Verwaltung schlägt daher vor, die im ausschließlichen Verantwortungsbereich der Stadt liegenden Bausteine Bahnhofplatz, Passage zur Innenstadt und Bahnhofsgarage vorrangig und in eigener Trägerschaft zu entwickeln. Ferner schlägt die Verwaltung vor, den Realisierungswettbewerb zu splitten und die Projektbausteine im eigenen Verantwortungsbereich in einem eigenen Realisierungswettbewerb vorzuziehen. Dieser Wettbewerb "Bahnhofplatz" kann in 2013 ausgelobt werden. Die Realisierung dieser Bausteine könnte dann bis Ende 2017 erfolgen. Ein Wettbewerb der alle Projektbausteine umfasst könnte dagegen insbesondere wegen der notwendigen Abstimmungen mit der Bahn voraussichtlich frühestens 2015 ausgelobt werden und würde zu weitaus größeren Verzögerungen führen.

Für diese Vorgehensweise sprechen weitere Sachverhalte:

- Mit der Erweiterung des Straßenbahnnetzes, dem Bau der ICE-Neubaustrecke und der Umsetzung des Regio-S-Bahn-Systems wird die Bedeutung des Bahnhofplatzes als zentraler Verkehrsknoten des städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrs wesentlich zunehmen. Mit Inbetriebnahme der Linie 2 der Straßenbahn werden zusätzliche Anforderungen an die Haltestelle Hauptbahnhof gestellt. Die Linie 2 soll in Abschnitten ab 2017 in Betrieb gehen. Der zeitnahe Ausbau der Haltestelle ist dringend notwendig.
- Die heutige Parksituation am Bahnhof genügt nicht den Anforderungen. Es stehen lediglich ca. 55 öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Mit den Sedelhöfen entfallen 500 Stellplätze der heutigen Sedelhofgarage in der Innenstadt, die nicht kurzfristig ersetzt werden können. Es entstehen neue Stellplätze innerhalb der Sedelhöfe, jedoch sind diese für die zusätzlichen Verkaufs- und Dienstleistungsflächen und die neuen Wohnungen erforderlich. Weitere ca. 260 Stellplätze der Bahn entfallen im Theaterviertel mit Einrichtung der Baustelle der ICE-Neubaustrecke. Am Bahnhofplatz ergibt sich mit dem Bau der Bahnhofsgarage dagegen die Chance, Stellplätze neu zu errichten. Der Bau der Bahnhofsgarage sollte unbedingt vor den Bau des neuen Empfangsgebäudes vorgezogen werden. Die gleichzeitige Realisierung beider Bausteine würde die Verkehrskapazitäten in der Innenstadt überfordern.
- Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Ideenwettbewerb hat wichtige Empfehlungen an den Gemeinderat zur Lage der neuen Bahnhofspassage gemacht. Demnach wird der Neubau die bestehende Passage an Ort und Stelle ersetzen. Dies ist auch das Ergebnis der Ausschreibung des Sedelhöfeprojekts. Sowohl hinsichtlich der Lage der Personenunterführung unter dem Bahnhof als auch der Bahnhofspassage ist diese Lage günstig, da hiermit die kürzeste Verbindung vom Westzugang zur Fußgängerzone hergestellt werden kann und die Bahnsteige im Bahnhof mittig erschlossen werden können. Eine Verschiebung der Passage nach Norden würde den Bahnhof von der Innenstadt abtrennen. Eine Verschiebung nach Süden ist nicht möglich, da hierzu die Grundstücke des InterCity-Hotels und des Gebäudes Bahnhofplatz 7 notwendig wären. Aus eigentumsrechtlicher Sicht ist eine Neubebauung dieser Grundstücke nicht möglich.
- Die neue Personenunterführung unter den Bahngleisen zum Westzugang soll ebenfalls in der heutigen Lage als breitere und höhere Passage gebaut werden.
- Es war auch das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung, dass ein neuer Bahnhofplatz mit Aufenthaltsqualität und klaren Platzkanten geschaffen wird, der keine uneinsehbaren und dadurch unsichere Bereiche aufweist.

Der Verwaltung ist bewusst, dass mit einem Realisierungswettbewerb "Bahnhofplatz" Vorgaben für die Entwicklung des Empfangsgebäudes getroffen werden. Die hohe Komplexität der Aufgabe und die Abhängigkeiten im Gesamtprojekt Citybahnhof legen jedoch nahe, die Aufgabenstellung entsprechend der Verfügbarkeit der Flächen in einzelne Realisierungsabschritte zu teilen, die auch

bewältigt werden können. Mit dem Ideenwettbewerb liegen wichtige Erkenntnisse vor, wie ein neues Empfangsgebäude gestaltet werden kann. Es wird daher auch die Aufgabe eines Wettbewerbs "Bahnhofsplatz" sein, zu gewährleisten, dass alle prinzipiellen Lösungsansätze aus dem Ideenwettbewerb für ein neues Bahnhofsgebäude grundsätzlich realisiert werden können.

Nach Abschluss der laufenden Untersuchungen und Einigkeit mit der Bahn über den Erwerb des Empfangsgebäudes, soll dann der Realisierungswettbewerb zum Bahnhofsgebäude, zur Personenunterführung und zum Westzugang durchgeführt werden.

6. Vorplanungen zur Passage in die Innenstadt und zur Bahnhofsgarage

Auch zur Passage und zur Bahnhofsgarage liegen aus dem Ideenwettbewerb bereits wertvolle Erkenntnisse für die weitere Planung vor. Die neue Passage und die neue Bahnhofsgarage müssen als ein zusammenhängendes Bauteil betrachtet werden. In Vorbereitung zum Ideenwettbewerb wurden die Erschließung der neuen Parkgarage und die Verkehrsführungen auf dem Bahnhofsplatz bereits grundsätzlich konzipiert. Vorgabe war, dass die Garage unter der Bahnhofspassage hindurch auf Ebene -2 verbunden ist. Vorrangiges Ziel des Citybahnhof-Ulm-Konzepts ist es, eine durchgehende Fußgängerachse auf Ebene -1 mit direkter und kürzester Anbindung aller Verkehrsarten zu schaffen.

Für den Realisierungswettbewerb müssen nun weitere Vorgaben zur Passage, zur Verknüpfung mit der Haltestelle über Treppen und Aufzüge und mit den Sedelhöfen und dem Bahnhof sowie zur inneren Organisation der Garage getroffen werden. Hierzu hat die Ulmer Parkbetriebs-GmbH beim Ingenieurbüro Scherr + Klimke eine Vorstudie in Auftrag gegeben. Die Vorplanungen sehen eine viergeschossige Garage mit ca. 800 Stellplätzen für Kiss&Ride-Verkehr, Kurzparker und das InterCity-Hotel sowie eine eigene Fahrradgarage auf Ebene -1 mit 500 Radparkplätzen und direktem Zugang zur Passage vor.

Die neue Bahnhofsgarage umfasst den Bahnhofsvorbereich zwischen der nördlichen Zufahrt zur Post und der südlichen Zufahrt zum Omnibusbahnhof. Die Parkebene -1 ist niveaufrei an die neue Bahnhofspassage angebunden. Kiss&Ride-Bereiche, Kurzparker, ein Fahrradparkhaus und eine Anlieferzone auf Ebene -1 gewährleisten direkte und kürzeste Verbindungen zu den anderen Verkehrsträgern und Nutzungen und entlasten den räumlich begrenzten Bahnhofsplatz von Verkehr zu Gunsten der Aufenthaltsqualität.

Aus heutiger Sicht können abschließend noch keine Aussagen zu den endgültigen Dimensionen und zum Zeitpunkt der Realisierung einer neuen Bahnhofshalle getroffen werden. Es wird daher eine wesentliche Aufgabenstellung eines Bahnhofsplatz-Wettbewerbes sein, sinnvolle Vorschläge für einen Passagenausgang auf den Bahnhofsplatz bzw. einen Zugang zur bestehenden Bahnhofshalle zu machen.

7. Vorplanungen zur Haltestelle "Hauptbahnhof"

Die bisherigen Verkehrsuntersuchungen und die zu erwartenden Zuwächse im öffentlichen Personenverkehr haben gezeigt, dass der Bahnhofsplatz als Knotenpunkt und wichtigster Transferbereich zwischen den einzelnen Verkehrsträgern an Bedeutung und Frequenz sowohl für die Stadt, als auch für die Region noch zunehmen wird. Mit der neuen Straßenbahnlinie 2 zwischen Kuhberg und Wissenschaftsstadt, der ICE-Neubaustrecke ab 2020 und der Regio-S-Bahn voraussichtlich ab 2025 entstehen neue Frequenzbringer für die Haltestelle. Insbesondere durch die Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 ab dem Jahr 2017 besteht dringender Handlungsbedarf für den Ausbau der Haltestelle. Um zeitgerecht mit Inbetriebnahme der neuen Linie auch am Bahnhofsplatz die erforderliche Infrastruktur bereitstellen zu können, ist es erforderlich in 2013 die notwendigen Planungen zu erarbeiten und das Genehmigungsverfahren einzuleiten.

Große Defizite bestehen heute bei der Dimensionierung der Bahnsteige, bei der Erschließung und Zugänglichkeit der Haltestelle für Fahrgäste, bei der Barrierefreiheit und beim Witterungsschutz. In

Abstimmung mit den Planungen zur Garage müssen für den Bahnhofplatz-Wettbewerb auch die notwendigen Treppen, Aufzüge und optional Fahrtreppen zur Verbindung von Haltestelle und Passage definiert werden. Die Verwaltung hat daher, aufbauend auf die Verkehrsuntersuchungen der Jahre 2007 und 2010, die Neuorganisation der ÖPNV-Haltestelle mit Kapazitätserweiterung für Straßenbahnen und Busse konzeptionell neu untersuchen lassen. Städtebauliche Vorgabe war die direkte Anbindung von Fußgängerübergängen vom Bahnhof an die Sedelhöfe und vom Bahnhofsteg in die Innenstadt.

Das Ergebnis der planerischen Vorstudien und der Untersuchungen der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm zur Kapazität ist, dass die heutige Haltestelle mit zwei Gleisen und zwei Bahnsteigen grundsätzlich ausreichend ist für die zusätzlichen Anforderungen durch die neue Straßenbahnlinie 2. Darüberhinaus ist eine zweigleisige Haltestelle auch ausreichend für eine dritte Straßenbahnlinien nach Neu-Ulm, da hierdurch die heute verkehrenden Busse durch Bahnen ersetzt würden. Die Zweigleisvariante gewährleistet aus heutiger Sicht die volle Funktionalität der Haltestelle auch bei der vorgesehenen Spitzenbelastung. Kapazitäten für Störfälle sind allerdings nicht gegeben.

Die Verwaltung schlägt daher den Ausbau der Haltestelle mit zwei Gleisen, verbreiterten und verlängerten Bahnsteigen, barrierefreien Anbindungen an die neue Bahnhofspassage und neuen durchgehenden Fußgängerfurten nördlich und südlich der Haltestelle vor. Der gesamte Haltestellenbereich soll außerdem mit einer geeigneten Überdachung versehen werden.

8. Aktuelle Verkehrssimulationen zum Bahnhofplatz

Die Machbarkeit der Reduzierung der Friedrich-Ebert-Straße auf zwei Fahrspuren wurde in Vorbereitung des Ideenwettbewerbs mit einer Simulation mit Einbeziehung einer neuen Garage bereits nachgewiesen. Die Prognoseberechnungen und Betriebsimulationen der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm zur Haltestelle Hauptbahnhof liegen vor und kommen zum Ergebnis, dass die zweigleisige Haltestelle nach Ausbau der Bahnsteige und Erschließungen ausreichend ist für die Anforderungen der geplanten neuen Straßenbahnlinien zur Wissenschaftsstadt, zum Kuhberg sowie nach Neu-Ulm. Die Haltestelle mit zwei Gleisen und zwei Bahnsteigen ist daher ausreichend für die Anforderungen zumindest bis zum Jahr 2025.

Die Verwaltung hat vor dem Hintergrund der aktuellen Planungen zur Haltestelle und zur Bahnhofsgarage das Ingenieurbüro Brenner erneut beauftragt, die Anforderungen an die Haltestelle Hauptbahnhof für den Planungszeitraum bis 2030 mittels einer Verkehrsflusssimulation unter Einbeziehung der Regio-S-Bahn zu untersuchen. Außerdem wird mit der gleichen Studie untersucht, welche verkehrlichen Auswirkungen die Reduzierung der Friedrich-Ebert-Straße auf zwei Fahrspuren auf den Straßenabschnitt zwischen den Knoten Karlstraße/Neutorstraße und Neue Straße/Friedrich-Ebert-Straße hat. Maßgebend sind hierbei die maximal zu erwartenden Spitzenbelastungen der auftretenden Verkehre.

Das Ergebnis der zusammengefassten Studie wird für das Frühjahr 2013 erwartet. Die Verwaltung wird hierzu im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt berichten.

9. Weitere Eckpunkte der Auslobung und Wettbewerbsgrundlagen für den Realisierungswettbewerb "Bahnhofplatz"

Der neue Bahnhofplatz wird als ein Ort intermodaler Verknüpfungen unterschiedlicher Verkehrsarten und multifunktionaler Nutzungen ausgebaut. Er ist gleichermaßen Transferbereich und Aufenthaltsort. Seine Nutzungen sind auf unterschiedliche Ebenen verteilt. Er besteht aus dem Bahnhofsvorplatz, der Haltestelle, den Verkehrsführungen, der Bahnhofspassage auf Ebene -1 und der neuen Bahnhofsgarage. Die Planungen zur Neuorganisation der Haltestelle sowie zur Bahnhofsgarage stellen wichtige Vorgaben für den Realisierungswettbewerb dar und werden Bestandteil der Auslobung.

Die wichtigste Aufgabenstellung des Wettbewerbs "Bahnhofplatz" wird es sein Gestaltungsvorschläge für den Bahnhofplatz mit Haltestelle und Überdachung sowie für die

Bahnhofspassage zu machen. Besondere Bedeutung kommt dabei der Gestaltung der Aufgänge von der Passage zur Haltestelle und insbesondere zum Bahnhofsgebäude zu. Es wird dabei zu berücksichtigen sein, dass die Realisierung der unterschiedlichen Gestaltungstypologien für ein neues Bahnhofsgebäude, wie sie aus dem Ideenwettbewerb hervorgegangen sind, grundsätzlich möglich ist.

Der bisher als ein Realisierungswettbewerb Citybahnhof Ulm geplante Wettbewerb wird in zwei aufeinanderfolgende Wettbewerbsverfahren geteilt. Der zuerst durchzuführende Wettbewerb "Bahnhofplatz" wird sich mit den Bausteinen Bahnhofspassage, Haltestelle und Freiflächen befassen. Er wird als nichtoffener Wettbewerb nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW durchgeführt werden. Sowie die Vorgaben zum Empfangsgebäude feststehen wird dann ein zweiter Realisierungswettbewerb zum Empfangsgebäude, der Personenunterführung, dem Westzugang und dem Dienstleistungszentrum am Bahnhof durchgeführt werden.

Die Verwaltung schlägt vor, den Realisierungswettbewerb "Bahnhofplatz" unter den vorgenannten Eckpunkten vorzubereiten. Der folgende Zeitplan liegt dem weiteren Vorgehen zu Grunde:

Grundsatzbeschluss zu Realisierungswettbewerb Bahnhofplatz	05.02.2013
Forum Citybahnhof Ulm (Öffentlichkeitsbeteiligung) zur geänderten Vorgehensweise	1. Quartal 2013
Beschluss der Auslobung	2. Quartal 2013
Preisgericht des Planungswettbewerbs	1. Quartal 2014
Forum Citybahnhof Ulm (Öffentlichkeitsbeteiligung) zum Wettbewerb	3. Quartal 2014

10. Forum Citybahnhof - Dialog mit der Öffentlichkeit

Im Anschluss an die Beschlussfassung im Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 05.02.2013 wird die Verwaltung im Rahmen des Forums Citybahnhof den Runden Tisch der Foren einberufen. Bei einer moderierten öffentlichen Sitzung wird das geänderte Vorgehen eingehend erläutert werden. Außerdem werden mit dem Runden Tisch die Eckpunkte der Auslobung für den Realisierungswettbewerb "Bahnhofplatz" vorbesprochen werden.

11. Weitere Projektentwicklung

Parallel muss die Entwicklung des Kernprojekts City-Bahnhof Ulm mit den Bausteinen Empfangsgebäude, Westzugang, Passage unter den Gleisen und Dienstleistungszentrum am Bahnhof weiter betrieben werden. Mit Vorliegen der Verlagerungsstudie für das Empfangsgebäude voraussichtlich Ende 2013 können dann die Erwerbsverhandlungen mit der Bahn wieder aufgenommen und kann über eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Personenunterführung abschließend verhandelt werden.

Parallel wird das Projekt Sedelhöfe weiterentwickelt. Der Gebäudeabbruch wird in 2013 durchgeführt. Anschließend wird das Grundstück an den Investor MAB übergehen. Anfang 2014 sollen die Bauarbeiten beginnen.

12. Sachstand Verlegung Kleine Blau

Die Vergaben zur Verlegung der Kleinen Blau sind erfolgt, ebenso der Baubeginn. Derzeit laufen die Bauarbeiten zum Hochwasserentlastungsbauwerk am Kobelgraben und zum Hochwasserentlastungskanal Innere Wallstraße - Radweg. Die Arbeiten sind im Zeitplan. Die Fertigstellung ist für September 2013 vorgesehen.

