



Runder Tisch citybahnhof Ulm

3. Sitzung am 12. Juni 2013

Protokoll

Auftraggeber:

Stadt Ulm
Fachbereich Stadtentwicklung
Bau und Umwelt
Münchner Straße 2
89073 Ulm
Ansprechpartner:
Volker Jescheck, Helmut Kalupa

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 und Vorgehensweise	S. 4
2. Erwartungen an Runden Tisch und Beteiligung	S. 5
3. Diskussion der strittigen Punkte	S. 6
4. TeilnehmerInnen	S. 9

1. Zielsetzung und Vorgehensweise

Beim 2. Runden Tisch am 14.05.2013 gab es vielfältige Rückmeldungen seitens der SprecherInnen der Foren, dass die Information und Einbindung der Foren zu den Inhalten der Ausschreibung zum Realisierungswettbewerb Bahnhofsvorplatz, zu den Planungsabläufen und -entscheidungen seit dem ersten Runden Tisch als unzureichend wahrgenommen wurde und der Spielraum für Einflussmöglichkeiten der Foren auf die Ausschreibung zum Bahnhofsvorplatz dadurch eingeschränkt war.

Um dem Rechnung zu tragen, hat die Verwaltung zu einem weiteren Runden Tisch eingeladen, mit dem Ziel,

- Erwartungen an den Runden Tisch und die Beteiligung zu besprechen und ggf. Vereinbarungen zur weiteren Zusammenarbeit zu treffen,
- die noch offenen Fragen zum Realisierungswettbewerb Bahnhofsvorplatz zu klären,
- die Diskussion zu vertiefen,
- weitere Anregungen und Stellungnahmen zum Eckpunktepapier zu erhalten.

Der dritte Runde Tisch fand am 12. Juni 2013 als dreistündige Veranstaltung im Haus der Begegnung statt. Vier Foren (BürgerInnen und NGOs / Wirtschaft und Gesellschaft / Verkehr / Planer und Architekten) waren mit SprecherInnen vertreten. Zur öffentlichen Sitzung kamen sechs externe BesucherInnen und 2 Stadträtinnen.

In einer Präsentation (siehe Anlage) erläuterte Herr Walter, Fachbereich Stadtentwicklung, den Planungsstand citybahnhof Ulm und vor allem die strittigen Punkte Entscheidungsfindung, Passage und ÖPNV-Haltestelle. Die Rückmeldungen zu den im Vorfeld eingegangenen Stellungnahmen der IHK, des Planerforums und des Bürgerforums waren in die Präsentation integriert.

Ablauf des dritten Rundes Tisches

19.00 Uhr	Begrüßung und Zielsetzung durch Herrn Wetzig
19.15 Uhr	Austausch zu den Erwartungen an Runden Tisch und Beteiligung Verständnisfragen
20.00 Uhr	Präsentation der Verwaltung zu den offenen Fragen
20.15 Uhr	Diskussion der strittigen Punkte
22.00 Uhr	Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick

2. Erwartungen an Runden Tisch und Beteiligung

In einer ersten Runde wurden die Erwartungen und Wünsche an den Runden Tisch ausgetauscht.

Übereinstimmend äußerten alle Beteiligten, dass ihnen der Runde Tisch wichtig ist, um sich mit der Verwaltung und den anderen SprecherInnen und Akteuren über die Planung intensiv auszutauschen, Vorschläge aller zu erörtern und rechtzeitig Projektinformationen über die Pressemeldungen hinaus zu bekommen.

Die SprecherInnen der Foren schätzten es, die Informationen zur Planung verarbeiten und diskutieren zu können und Rückmeldungen an die Stadtverwaltung geben zu können. Geklärt werden muss, ob und wann die SprecherInnen auch ohne vorherige Treffen mit ihren Foren für ihr Forum sprechen können und wie der Informationsfluss zu den Foren verbessert werden kann.

Der Verwaltung ist wichtig, dass auch mögliche Veränderungen der Planung durch z.B. technische, eigentumsrechtliche, verfahrensrechtliche Zwangspunkte auf Verständnis am Runden Tisch stoßen und sich die Diskussion auf realistischer Basis bewegt. Sie wünscht sich, dass durch die Diskussion am Runden Tisch das Verständnis der Foren für das Verwaltungshandeln, für die komplexen Aufgabenstellungen und die Abwägungsherausforderungen zwischen den unterschiedlichen, oft widersprüchlichen Interessen wächst und möchte Klarheit über die Positionen und Interessen der einzelnen Foren erhalten. Es wird darauf hingewiesen, dass die Foren beratende Funktion haben, die Entscheidung fällt der Stadtrat.

Diese konkreten Vereinbarungen wurden erarbeitet:

- die Information über den Planungsstand erfolgt regelmäßig und rechtzeitig im Vorfeld der Runden Tische,
- bei den Inputs zur Planung sollen die Handlungsspielräume und auch Zwangspunkte deutlich benannt werden, damit die Beteiligten nicht „ins Leere“ diskutieren,
- wenn Spielräume sich verändern, soll dies zwischen den Sitzungen der Foren bzw. des Runden Tisches kommuniziert werden,
- wenn Anregungen des Runden Tisches nicht übernommen werden können, soll dies als Feedback mit Begründung an die Foren bzw. die SprecherInnen kommuniziert werden,
- zur Information und zum Feedback soll

- der Emailverteiler des Runden Tisches genutzt werden, um beispielsweise aktuelle Links zu den Stadtratsbeschlüssen weiter zu leiten,
- ein Newsletter „citybahnhof Ulm aktuell“ soll die wichtigsten Informationen beinhalten und per email verteilt werden,
- Der Wunsch der Verwaltung an die Beteiligten ist, sich auch aktiv selbst zu informieren und nicht nur zu warten, dass sie von der Verwaltung beliefert werden.

3. Diskussion der strittigen Punkte

Zeitschiene der Planung

Herr Wetzig betonte, dass den Planern sehr bewusst ist, dass die zeitliche Abfolge (Wettbewerb Bahnhofsvorplatz vor dem Wettbewerb zur Planung des Bahnhofsgebäudes) problematisch ist und Risiken birgt, sich in der Planung des Bahnhofsgebäudes einschränken zu müssen. Hier galt es abzuwägen: Realisiert man erst das Bahnhofsgebäude und muss darauf aber aufgrund der Dispositionen der Deutschen Bahn AG bis ca. 2020 warten? Oder beginnt man mit dem im städtischen Zugriff liegenden Vorplatz und treibt das Projekt damit voran bzw. realisiert die dringend notwendigen Veränderungen bei der ÖPNV-Haltestelle? Im Abwägungsprozess haben sich Verwaltung und Stadtrat für die letztere Option als die bessere für die Gesamtstadt entschieden.

Größe der Tiefgarage und Auswirkungen auf die Platzgestaltung

In der Ausschreibung zum Ideenwettbewerb war eine Tiefgarage mit 580 Stellplätzen vorgesehen. Die jetzt vorgesehene Tiefgarage mit 800 Stellplätzen trägt dem Umstand Rechnung, dass der jetzige Bahnhof deutlich zu wenig Stellplätze hat, die Stellplätze in der heutigen Sedelhofgarage wegfallen und die mit den neuen Sedelhöfen errichteten Stellplätze primär den zusätzlichen Bedarf decken. Insgesamt sollen mit der Attraktivitätssteigerung der Innenstadt als Einkaufsquartier zusätzliche BesucherInnen in die Stadt gebracht werden, so dass von einem wachsenden Stellplatzbedarf ausgegangen wird.

Wo die Grenze der Tiefgarage genau liegt, d.h. wie weit sie sich nach Osten erstreckt, ergibt sich aus den weiteren Planungen. Die jetzt in den Plänen eingetragene Dimensionierung wird sich voraussichtlich

noch verändern. Die Tiefgarage wird Einschränkungen in der Bepflanzung des Platzes mit sich bringen.

Breite und Gestaltung der Passage

Die Passage ist baulich mit der Bahnhofsgarage verbunden und daher Teil des Ingenieurbauwerks Tiefgarage. Auch wenn die Passage damit nicht Teil des Wettbewerbs ist, werden an ihre Gestaltung hohe Anforderungen definiert werden. Fest steht, dass die neue Passage breiter sein wird als die alte: Während die derzeitige Passage eine Breite von 10,50 Meter breit und eine lichte Höhe von 2,50 Meter besitzt, wird die neue Passage eine Breite von 16 Metern und eine lichte Höhe von 4,50 Metern aufweisen. Eine 20 Meter breite Passage – wie in der Bürgerwerkstatt angeregt - wäre unverhältnismäßig teuer geworden.

Platzgestaltung

Der Runde Tisch regt an, die Ausschreibung zum Realisierungswettbewerb so zu gestalten, dass der Spielraum besteht, vielfältige Öffnungen zwischen den Ebenen 0 und -1 vorzuschlagen über die notwendigen Öffnungen für Treppen und Aufzüge hinaus.

Austritt der Passage in Richtung Innenstadt

Auch wenn der Austritt der Passage auf der Innenstadtseite nicht Gegenstand des Realisierungswettbewerbs Bahnhofsvorplatz ist, hat der Runde Tisch dieses Thema intensiv diskutiert, weil es als überaus wichtig für das Gesamtprojekt gesehen wird. Wichtig war dem Runden Tisch, dass die Bahnhofstraße nicht vom Bahnhof „abgehängt“ wird. Die Verwaltung wies darauf hin, dass von der geplanten Lage des Austritts der Passage in den Sedelhöfen auch die östlich an das neue Quartier angrenzenden Innenstadtlagen profitieren sollen und somit die Fußgängerzone und die Sedelhöfe gleichberechtigt sind.

Der Wunsch ist, dass in späteren Planungen die Aufgabenstellung aufgenommen wird, die Realisierung einer Rampe von der Passage in die Bahnhofstraße zu prüfen und umzusetzen.

Dies ist momentan aus Sicht der Verwaltung wenig sinnvoll, weil das Gebäude Bahnhofplatz 7 die Verbindung von der Rampenöffnung zum Bahnhof auf Ebene 0 versperrt. Ohne Anbindung auf Ebene 0 wird der Austritt in dieser Lage nicht befürwortet. Die beengten Platzverhältnisse beim Einsteindenkmal behindern einen Austritt der Passage an dieser Stelle.

Die Rampe in die Bahnhofstraße kann aber ein zweiter Schritt sein, wenn das Gebäude Bahnhofplatz 7 erworben werden kann. Die Option ist aus Sicht der Runden Tisches offenzuhalten.

ÖPNV-Haltestelle

Übereinstimmung besteht am Runden Tisch, dass ein Neubau der Haltestelle hinsichtlich einer Verbesserung des ÖPNV-Betriebs nötig und begrüßenswert ist.

Lange diskutiert wurde die Frage, wie die Bahnhofstraße ebenerdig angebunden werden kann und soll.

Die drei Vorschläge der IHK und der Verwaltungsvorschlag für die Lage der Übergänge wurden diskutiert und abgewogen. Es zeigte sich, dass sich bei den verschiedenen Varianten je nach Fahrziel eines Fahrgastes und den Erfordernissen der Stadtwerke für den Betriebsablauf Vor- oder Nachteile ergeben. Auch hinsichtlich anderer Rahmenbedingungen gilt es, Vor- und Nachteile abzuwägen, z.B. inwieweit man die Fläche des Bahnhofsvorplatzes einschränken will zugunsten einer Aufweitung der Haltestelle in je zwei Fahrspuren für Bus und Tram und welche Umwege für Fußgänger bzw. Fahrgäste entstehen.

Daher gab es am Ende am Runden Tisch kein einheitliches Votum für die eine oder andere Variante. Große Zustimmung fand der Vorschlag der Verwaltung, einen mittigen Zugang zu den jeweiligen Bahnsteigen (anstelle einer vollständigen Querung) auf Höhe der Bahnhofstraße und des Bahnhofsvorplatzes über die Friedrich-Ebert-Straße zu ermöglichen. Dies könnte ein Kompromiss sein und soll geprüft werden.

Für den Realisierungswettbewerb wird die bisherige Haltestellen-Variante mit 2 Gleisen und Bahnsteigen und ca. 120m Länge beibehalten, da mit dieser Lösung u. A. das Ziel eines großzügigen Bahnhofsvorplatzes mit Aufenthaltsqualität erreichbar ist.

4. TeilnehmerInnen

Forum Wirtschaft und Gesellschaft

Herr Roell, IHK Ulm

Herr Leibinger, Citymanagement

Herr Gradl, Regionalverband Donau-Iller

Forum der Bürger und NGO´s

Frau Blass

Forum der Planer und Architekten

Herr Rannow, Architektenkammer

Frau Maksimczuk, Architektenkammer

Verkehrsforum

Herr Hofmann, ADFC

Hr. Ayhan, Taxi-Innung

Stadtverwaltung

Herr Wetzig

Herr Jescheck

Herr Walter

Herr Feig

Stadtwerke Ulm

Herr Gummersbach