

Sachbearbeitung SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht  
Datum 24.02.2015  
Geschäftszeichen SUB III-Ri  
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 26.03.2015 TOP  
Behandlung öffentlich GD 119/15

---

Betreff: Masterplan City-Bahnhof Ulm  
2. Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Wettbewerb "Neugestaltung des Bahnhofsplatzes"

Anlagen:

- 1 Protokoll Forum der Bürgerinnen und Bürger, 22.10.2014 (Anlage 1)
- 1 Protokoll Forum Planung, Verkehr, Initiativen und Verbände, 09.12.2014 (Anlage 2)
- 1 Protokoll Forum der Stakeholder, 14.01.2015 (Anlage 3)
- 1 Protokoll Runder Tisch, 27.01.2015, mit Vorschlag für eine zusätzl. Querungsmöglichkeit in Bahnsteigmitte (Anlage 4)
- 1 Synopse der vorgebrachten Argumente und Anregungen (Anlage 5)
- 1 Stellungnahme und Planungsvorschlag der Regionalen Planungsgruppe Ulm-West vom 26.02.2015 (Anlage 6)

**Antrag:**

1. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Den Empfehlungen der Verwaltung gemäß Ziffer 4.1 bis 4.7 wird zugestimmt

Jescheck

---

Zur Mitzeichnung an:

BM 2, C 3, LI, OB, VGV

---

---

---

---

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:

Eingang OB/G \_\_\_\_\_

Versand an GR \_\_\_\_\_

Niederschrift § \_\_\_\_\_

Anlage Nr. \_\_\_\_\_

## Sachdarstellung:

### 1. Beschlusslage

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.07.2010 (GD 289/10)  
Projekt Citybahnhof Ulm - Städtebaulicher Ideenwettbewerb
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 28.06.2011 (GD 219/11)  
Citybahnhof Ulm - Ergebnis des städtebauliche Ideenwettbewerbs - Bericht und Beschluss über das weitere Vorgehen
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 28.06.2011 (GD 220/11)  
City-Bahnhof Ulm - Konzept der Öffentlichkeitsarbeit - Zustimmung zum Konzept
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 17.04.2012 (GD 133/12)  
Citybahnhof Ulm - Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsarbeit und weiteres Vorgehen
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 05.02.2013 (GD 010/13)  
Masterplan Citybahnhof Ulm - Zwischenbericht und Grundsatzbeschluss zur Durchführung des Realisierungswettbewerbs "Bahnhofplatz" mit anschließender Dialogphase
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.07.2013 (GD 254/13)  
Masterplan Citybahnhof Ulm - Realisierungswettbewerb Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 06.05.2014 (GD 112/14)  
Masterplan City-Bahnhof Ulm - Bericht zum Ergebnis des Realisierungswettbewerbs Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.06.2015 (GD 214/14)  
Masterplan City-Bahnhof Ulm - Vergabebeschluss zum VOF-Wettbewerbsverfahren für den Bahnhofplatz

### 2. Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt Citybahnhof

Das Projekt Citybahnhof Ulm wird von einem kontinuierlichen Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet; hierzu hat die Verwaltung ein umfangreiches Beteiligungskonzept entwickelt (vgl. Beschlussvorlage vom 28.06.2011, GD 220/11). Anhand dieses Konzeptes werden zu jedem Projektmeilenstein sog. Dialogphasen durchgeführt, ein standardisiertes System aus Informationsveranstaltungen, Fachforen, Runden Tischen und abschließenden Beratungen im Gemeinderat. Die Dialogphasen werden flankiert von Informationsoffensiven etwa über Printmedien oder elektronische Informationskanäle (Internetauftritt, Newsletter, neue Medien usw.). Die Dialogphase 1 fand im Nachgang des städtebaulichen Ideenwettbewerbs Citybahnhof von Juli 2011 bis Januar 2012 statt. Über die Aktivitäten und deren Ergebnisse wurden dem Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt ausführlich berichtet (vgl. GD 133/12).

### 3. Dialogphase 2: Realisierungswettbewerb „Bahnhofplatz“

Nach Abschluss des Realisierungswettbewerbs Bahnhofplatz und der Auftragsvergabe an den Träger des 1. Preises (Arbeitsgemeinschaft Hullak/Rannow und Hummert Architekten) im vergangenen Jahr wurde die Dialogphase 2 angestoßen. Im Rahmen der Dialogphase 2 wurden folgende Veranstaltungen durchgeführt:

- Öffentliche Auftakt- und Informationsveranstaltung über das Ergebnis des Wettbewerbs Bahnhofplatz am 01.07.2014 im Kornhaus,
- Forum der Bürgerinnen und Bürger am 22.10.2014 im Kornhausfoyer (s. Anlage 1),
- Forum Planung, Verkehr, Initiativen und Verbände am 09.12.2014 im Kornhausfoyer (s. Anlage 2),
- Forum der Stakeholder am 14.01.2015 im Rathaus (s. Anlage 3),
- Runder Tisch am 27.01.2015 im Rathaus (s. Anlage 4) .

Im Unterschied zur großen Auftaktveranstaltung im Kornhaus, die vornehmlich der breiten Informationsvermittlung über das Wettbewerbsergebnis diente, boten die daran anknüpfenden Foren den Rahmen für eine eingehende Auseinandersetzung mit dem vorliegenden Entwurf und für offene Diskussion in kleinen Gesprächsrunden.

Das erste Forum stand allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern offen; ca 60 Personen aus der Bürgerschaft sind der Einladung gefolgt. Die Moderation des Forums oblag der Fa. Citycom aus München (Büro für Stadtentwicklung und Kommunikation). Nach einer kurzen Einführung ins Thema verteilte sich das Plenum auf sog. Thementische; diskutiert wurden die Themenblöcke Freiflächengestaltung, Fuß-/Radwege und Taxi sowie Gestaltung der ÖPNV-Haltestelle. Die Diskussionsergebnisse wurden notiert, gesammelt und am Ende der Veranstaltung präsentiert.

Das zweite Forum richtete sich konkret an Verbände, Vereine und Initiativen, deren Interessen von der Planung berührt sind. Geladen waren Interessensvertreter aus den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Sicherheit, Naturschutz, Planung, Tourismus und Barrierefreiheit. Analog zum Bürgerforum wurde erneut an Thementischen diskutiert (Gestaltung, Organisation und Ausstattung der ÖPNV-Haltestelle; Organisation von Rad-, Fußgänger- und Taxiverkehr auf dem Platz; Oberflächengestaltung, Barrierefreiheit und Begrünung des Platzes). Die Diskussionsergebnisse wurden wiederum notiert, gesammelt und am Ende der Veranstaltung präsentiert.

Das dritte Forum richtete sich an die Stakeholder vor Ort, d.h. an die Anlieger des Plangebiets und die vom Projekt unmittelbar Betroffenen. Im Unterschied zu den vorangegangenen Veranstaltungen handelte es sich im Forum der Stakeholder in der Regel um konkrete, persönliche Betroffenheiten. Das Forum diente somit als Plattform, um auf Art und Umfang der jeweiligen Betroffenheit aufmerksam zu machen und Anregungen für die weitere Planung artikulieren zu können.

Aus allen Foren wurden jeweils 6 Vertreter gewählt, die die Ergebnisse aus den verschiedenen Veranstaltungen beim abschließenden Runden Tisch vertreten und in die Empfehlungen an den Gemeinderat einbringen sollten. Der Runde Tisch wurde erneut von der Fa. Citycom moderiert. Das Gremium hat schließlich insgesamt sieben Empfehlungen an den Gemeinderat - quasi die Essenz aus den Foren - formuliert, die im weiteren Planungsprozess für den Bahnhofplatz berücksichtigt werden sollen.

#### 4. Anregungen und Empfehlungen im Rahmen der Dialogphase 2

Im Folgenden werden alle Anregungen und Einwände einzelner Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die in den Foren geäußert und erfasst wurden, nach Themengruppen sortiert aufgelistet. Diese Äußerungen werden den Empfehlungen der Repräsentanten aus den Foren am Runden Tisch sowie einer fachlichen Stellungnahme der Verwaltung mit Vorschlägen für das weitere Vorgehen gegenübergestellt. Im Nachgang der Veranstaltungen hat die Regionale Planungsgruppe West schriftlich weitere Anregungen formuliert; diese werden im Folgenden ebenfalls berücksichtigt.

##### 4.1. Neues Mobilitätskonzept Friedrich–Ebert–Straße / Bahnhofplatz

Gremium	Anregung/Kritik/Stellungnahme:
Bürgerinnen und Bürger:	Unterirdische Warteschlangen in der Tiefgarage sind wegen der Abgase unökologisch und stellen somit ein Problem dar.
Planung, Verkehr und Verbände:	Anstelle der beiden geplanten, langen ÖPNV-Bahnsteige sollen 4 kürzere Bahnsteige errichtet werden.  Linienbusse sollen auch am seitlichen Straßenrand der Friedrich-Ebert-Straße halten können.  Zum bayerischen Bahnhof (Gleis 1 linke Seite) soll ein direkter Zugang vom Bahnhofplatz geschaffen werden.
Stakeholder und Anlieger:	Die Geschwindigkeit auf der Friedrich-Ebert-Straße soll auf Tempo 20 km/h reduziert werden.
RPG West (schriftlich):	Vorschlag: „Die Straßenbahnhaltestellen werden an den äußeren Rand des Haltestellenareals gelegt (s. Anlage 6).  Die Bushaltestellen bilden in der Mitte des Haltestellenareals einen einzigen Umsteigebereich, in dem zwischen allen Buslinien auf kurzem Weg umgestiegen werden kann" (s. Anlage 6).“
Runder Tisch:	„Der Runde Tisch empfiehlt, noch einmal zu überdenken, ob die Vierspurigkeit der Friedrich–Ebert–Straße weiterhin notwendig ist im Sinne eines zukünftigen Mobilitätskonzeptes für Radfahrer und Fußgänger. Anregung ist eine Einspurigkeit in jeder Richtung, mit Tempobeschränkung 20 bzw. 30 km/h. Zusätzlich wird angeregt, in der Schillerstraße Parkgaragenplätze zu schaffen, wodurch die City entlastet und die Notwendigkeit einer 4–spurigen Friedrich–Ebert–Straße reduziert wird. Abweichendes Votum: Die Taxi–Innung spricht sich – für Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs – für eine Beibehaltung der Vierspurigkeit in der Friedrich–Ebert–Straße aus. („Eine funktionierende Verkehrsachse braucht die Stadt Ulm“).“

Stellungnahme  
der Verwaltung:

Warteschlangen an der Einfahrt zu öffentlichen Parkhäusern/Tiefgaragen sind zu gewissen Stoßzeiten nicht auszuschließen. Durch ein dynamisches Parkleitsystem, wie in der Ulmer Innenstadt vorhanden, kann der Parksuchverkehr aber intelligent gesteuert und somit die Staugefahr an den Einfahrten minimiert werden. Die Frage, ob die Autos ebenerdig oder auf der Ebene -1 warten, ist unter ökologischen Gesichtspunkten unerheblich. Unterirdische Zufahrten sind an die mechanische Entlüftung der Tiefgarage angeschlossen; Abgase können kontrolliert abgeführt werden.

Der 2-gleisige Ausbau der ÖPNV-Haltestelle mit insgesamt 2 Bahnsteigen für Busse und Straßenbahn entspricht der Beschlusslage im Fachbereichsausschuss (vgl. GD 254/13) und war eine der planerischen Voraussetzungen für die Wettbewerbsteilnehmer. Die Leistungsfähigkeit der beiden Bahnsteige wurde gutachterlich nachgewiesen. Der nun wieder ins Spiel gebrachte 4-gleisige Ausbau birgt eine ganze Reihe von gravierenden Nachteilen. So würde im zentralen Bereich des Bahnhofplatzes nahezu die gesamte Platzbreite durch Verkehrsfunktionen belegt; Gestaltungsspielräume für einen Platz mit Aufenthaltsqualität würden auf die Platzränder beschränkt. Des Weiteren würde der von der RPG West vorgelegte Planungsvorschlag (s. Anlage 6) zu zahlreichen Spurquerungen zwischen den Fahrtrichtungen des ÖPNV untereinander sowie zwischen ÖPNV und Individualverkehr führen. Eine entsprechende Signalisierung würde erhebliche Verkehrsbehinderungen nach sich ziehen. Unter diesen grundsätzlich neuen Vorgaben müsste der Wettbewerb wiederholt werden.

Zusätzliche Haltestellen in Seitenlage sind in betrieblicher Hinsicht nicht notwendig, sondern vielmehr hinderlich: bei Umsteigeverbindungen zwischen Bus und Straßenbahn müsste die Straße gequert werden. Haltende Busse an den Straßenrändern würden zudem den Verkehrsfluss in der Friedrich-Ebert-Straße maßgeblich behindern. Die Haltestelle in Mittellage hat ausreichend Kapazität für Busse und Straßenbahnen; die Bahnsteige sind bequem und barrierefrei erreichbar. Mit dem Ausbau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) sollen zudem Kapazitäten für weitere Regional- und Stadtbuslinien geschaffen und an einem Ort konzentriert werden.

Die Anregung eines direkten Zugangs vom Bahnhofplatz zum sog. Bayerischen Bahnhof wurde an die Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn weitergeleitet. Die Bahn hat zugesagt, die Anregung zu prüfen und mögliche Konsequenzen zu erörtern. Eine entsprechende Stellungnahme seitens der Bahn liegt noch nicht vor.

Die Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit auf der Friedrich-Ebert-Straße ist generell erstrebenswert. Gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) kann eine Geschwindigkeitsreduzierung in Abstimmung mit der Polizei dann angeordnet werden, wenn eine über das übliche Maß hinaus gehende Gefährdung der Verkehrssicherheit vorliegt. Das hohe Aufkommen und die Überlagerung von Fußgänger-, Fahrrad- und Autoverkehr auf dem Bahnhofplatz sowie die Erfahrungswerte vor Ort (Unfallstatistik) geben ausreichend Anlass, eine entsprechende

Prüfung anzustoßen.

Bereits zum städtebaulichen Ideenwettbewerb wurde die Machbarkeit einer Reduzierung der Friedrich-Ebert-Straße auf 2 Fahrspuren mit positivem Ergebnis geprüft. In Vorbereitung auf den Realisierungswettbewerb wurde die Prüfung unter Berücksichtigung der geplanten ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof für den Prognosehorizont 2030 wiederholt. Die Verkehrsflusssimulation hat die ausreichende Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße auch für den Fall einer Reduzierung von 4 auf 2 Fahrspuren bestätigt. Vorteil der Lösung mit nur 2 Fahrspuren liegt in der Verbesserung der Situation für Fußgänger auf dem Bahnhofplatz und in vergrößerten Spielräumen für dessen Reorganisation und Gestaltung. Insbesondere die Querung des Bahnhofplatzes für Fußgänger würde gegenüber dem Status quo wesentlich erleichtert. In seiner Sitzung am 9. Juli 2013 hat sich der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt mehrheitlich gegen eine Reduzierung der Fahrspuren ausgesprochen und die Beibehaltung von 4 Fahrspuren beschlossen (vgl. GD 254/13).

Die Schaffung von Parkraum an der Schillerstraße zur Entzerrung des Verkehrs und zur Entlastung des Bahnhofplatzes ist fester Bestandteil des Citybahnhofprojektes. Grundlage für ein Parkhaus an der Schillerstraße ist die Verfügbarkeit von Gleisflächen. Die Verwaltung steht diesbezüglich mit der Deutschen Bahn in Verhandlung. Nach jüngsten Aussagen der Bahn werden die avisierten Gleisflächen an der Schillerstraße südlich des Fußgängerstegs künftig weder für bahnbetriebliche Zwecke noch für den aktuellen Baustellenbetrieb benötigt und stehen zeitnah für den Bau eines Parkhauses zur Verfügung. Die Bahn hat diesbezüglich bereits ihr prinzipielles Einverständnis erklärt; konkrete Entscheidungen trifft die Bahn jedoch nach dem Beschluss des Gemeinderats über eine Tiefgarage östlich des Bahnhofs.

Empfehlung  
der Verwaltung:

- An der Entscheidung des Fachbereichsausschusses für einen 2-gleisigen Ausbau der ÖPNV-Haltestelle wird festgehalten. Auf zusätzliche Bushaltestellen am Straßenrand wird verzichtet.
- Über einen direkten Zugang vom Bahnhofplatz zum sog. Bayerischen Bahnhof wird mit der Bahn weiter verhandelt.
- Mit der Neuordnung des Bahnhofplatzes wird eine Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit im entsprechenden Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße angestrebt. Im Zuge der weiteren Planung wird geprüft, ob die Voraussetzungen für ein Tempolimit gemäß Straßenverkehrsordnung vorliegen.
- Die Anzahl der Fahrspuren der Friedrich-Ebert-Straße wird im Zusammenhang mit den vorliegenden Varianten für die Tiefgarage am Bahnhof neu betrachtet.
- Die Verhandlungen mit der Bahn zur Errichtung eines Parkhauses an der Schillerstraße werden fortgeführt.

#### 4.2. Querung der Friedrich-Ebert-Straße und der ÖPNV-Haltestelle

Gremium	Anregung/Kritik/Stellungnahme:
Bürgerinnen und Bürger:	Es wird kritisiert, dass der nördliche Übergang (über Friedrich-Ebert-Straße und Haltestelle) nicht direkt auf den Haupteingang des Bahnhofs führt.
Planung, Verkehr und Verbände:	---
Stakeholder und Anlieger:	---
Runder Tisch:	„Das Thema ( <i>Anm.: barrierefreie Querung in Haltestellenmitte, Vorschlag Herr Röhl, s. Anlage 4 Seite 9</i> ) wurde pro und contra diskutiert. Der Runde Tisch begrüßt und unterstützt die Überprüfung des von Herrn Röhl gemachten Vorschlags zur mittigen Querung. Der Runde Tisch vertritt die Ansicht, dass der mittige, barrierefreie Übergang mit Zugang zur Bahnhofstraße ein Wunsch der Gesamtbevölkerung sei. (Ein Meinungsbild zum Vorschlag Röhl ergab: 8 Pro, 6 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen).“
Stellungnahme der Verwaltung:	<p>Die Lage des nördlichen Fußgängerüberwegs über die Friedrich-Ebert-Straße entspricht der Beschlusslage im Fachbereichsausschuss (GD 254/13) und war eine der Randbedingungen für die Wettbewerbsteilnehmer. Nur an den Haltestellenenden kann eine barrierefreie Querung der Bahngleise sichergestellt werden. Der nördliche Fußgängerüberweg liegt zum Eingangsportal der Bahnhofshalle lediglich um ca. 5 m versetzt. Der räumliche und funktionale Bezug zwischen Ausgang Hauptbahnhof und Fußgängerüberweg ist somit gewährleistet.</p> <p>Der am Runden Tisch vorgetragene Vorschlag zur Anlage eines mittigen, barrierefreien Übergangs mit Zugang zur Bahnhofstraße (s. Anhang zu Anlage 4) ist nicht realistisch. Die Länge der Haltestelle von 120 m, Randbedingung für die Teilnehmer am Wettbewerb, ergibt sich aus den bei der SWU und den weiteren Verkehrsunternehmen gängigen Fahrzeuglängen (Straßenbahn - Combino und zukünftig Avenio: ca. 32 m; Gelenkbus: 18 m, Solobus: 12 m) und dem entsprechenden Kapazitätsbedarf. An den Bahnsteigen halten künftig jeweils zwei Straßenbahnen und - wie bereits heute - bis zu 3 Gelenkbusse gleichzeitig; alle mit geringem Abstand. Der Platz für einen zusätzlichen Überweg steht somit nicht zur Verfügung.</p> <p>Ferner wurde im Vorschlag nicht berücksichtigt, dass für eine Absenkung des 18 cm hohen Bahnsteigbords auf das Überwegsniveau der Gleistrasse (3cm) sogenannte Übergangsteine gesetzt werden müssen. Diese Rampen sind jeweils 3 m lang, d.h. im gesamten Rampenbereich wäre kein barrierefreier Einstieg in die Fahrzeuge möglich. Der Vordereinstieg der Fahrzeuge wäre in dieser Halteposition für mobilitätseingeschränkte Personen also nicht nutzbar.</p>

Bei der Anordnung eines Überweges in Haltestellenmitte müsste für beide Fahrrichtungen gewährleistet werden, dass die Haltestelle für alle denkbaren Fahrzeugkombinationen aus 2 Straßenbahnen und 3 Gelenkbussen ausreichend dimensioniert ist:

– 2 Straßenbahnen ( $2 \times 32 \text{ m} + 1 \text{ m} = 65 \text{ m}$ )

– 1 Straßenbahn und 2 Gelenkbusse

( $32 \text{ m} + 2 \times 18 \text{ m} + 2 \times 1 \text{ m} = 70 \text{ m}$ )

– 3 Gelenkbusse ( $3 \times 18 \text{ m} + 2 \times 1 \text{ m} = 56 \text{ m}$ )

Maßgebend ist damit eine Haltestellenlänge von 70 m sowohl vor als auch hinter einer zentralen Querungsfurt. Die Gesamtlänge würde sich folglich von 120 m um 30 m auf 150 m ( $2 \times 70 \text{ m} + 2 \times 3 \text{ m} + 4 \text{ m}$ ) verlängern. Eine solche Verlängerung der Haltestelle würde im Norden bereits in den Kurvenradius der Olgastraße einschneiden bzw. im Süden mit der Erschließung des ZOB kollidieren. Die barrierefreien Übergänge an den Bahnsteigenden würden in die Peripherie des Bahnhofplatzes gedrängt.

Empfehlung  
der Verwaltung:

- Die Lage der barrierefreien Fußgängerüberwege über die Friedrich-Ebert-Straße/ÖPNV-Haltestelle ist an die Länge der Haltestelle gebunden und bleibt daher unverändert.
- Die Bahnsteige können von den jeweils gegenüberliegenden Seiten der Friedrich-Ebert-Straße barrierefrei erreicht werden. Eine barrierefreie, mittige Querung der Gleistrasse zöge dagegen eine Verlängerung der Haltestelle um 30 m nach sich. Die Anregung des Runden Tisches für eine mittige, barrierefreie Querung der Haltestelle wird daher nicht weiter verfolgt.

#### 4.3. Platzgestaltung, Bäume, Aufenthaltsqualität

Gremium	Anregung/Kritik/Stellungnahme:
Bürgerinnen und Bürger:	<p>Auf dem Bahnhofplatz sollen Baumreihen in durchlaufenden Grünbeeten gepflanzt werden. Mit Bäumen ist ausreichend Abstand von den Fassaden zu halten.</p> <p>Der Bahnhofplatz soll von eigenständigen gastronomischen Einrichtungen (Kiosk, Café...) freigehalten werden. Außenbestuhlung könnte stattdessen von den gastronomischen Anrainern im Bahnhofsgebäude betrieben werden.</p> <p>Vor dem Bahnhof soll ein angstfreier Raum ohne dunkle Ecken entstehen; Transparenz und Übersichtlichkeit schaffen Sicherheit.</p> <p>Die von den Architekten vorgeschlagenen "Lichtwürfel" auf dem Platz sollen lediglich zu Informationszwecken und nicht etwa zu Werbezwecken genutzt werden.</p>



Planung, Verkehr und Verbände:	Infolge der Baumaßnahmen auf dem Bahnhofplatz fallen viele große Bäume. Für diese ist adäquater Ersatz zu schaffen (Bäume erster Ordnung!). Große Bäume auf dem Bahnhofplatz sind sowohl unter stadtklimatischen / ökologischen Gesichtspunkten als auch aus Gründen der Aufenthaltsqualität unerlässlich.
Stakeholder und Anlieger:	<p>Dem Bahnhofplatz mangelt es generell an attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten.</p> <p>Der Bahnhofplatz soll eine Visitenkarte der Stadt sein; stattdessen ist er aktuell regelmäßig Treffpunkt und Aufenthaltsort für "schwieriges Klientel". Insbesondere in den Nachtstunden des Wochenendes ist die Situation durch alkoholisierte Jugendliche prekär. Unter diesen Umständen leiden die Aufenthaltsqualität und die gefühlte Sicherheit.</p> <p>Für den Bahnhofplatz ist ein neues Sicherheitskonzept zu entwickeln. Eine verstärkte Präsenz von Security-Personal auf dem Platz soll für mehr Ordnung und Sicherheit sorgen. U.U. wäre eine Kofinanzierung des Sicherheitskonzeptes durch Geschäftstreibende vor Ort denkbar.</p>
Runder Tisch:	„Der Platz benötigt ein grünes Dach mit großen schattenspendenden Bäumen im gesamten Platzbereich bzw. eine Baumreihe entlang des Haltestellendaches und ein Abrücken der Baumreihe von der Gebäudekante (wegen Gastronomie und Anlieferverkehr).“
Stellungnahme der Verwaltung:	<p>Die Forderung nach einer stärkeren Präsenz der Bäume in der Platzfläche zugunsten einer hohen Aufenthaltsqualität und verbesserter stadtklimatischen Bedingungen wird unterstützt. Der Bahnhofplatz soll sich auch in Zukunft durch ein stadträumlich wirkendes und charakterstarkes Grün auszeichnen. Die Wahl der Baumstandorte, deren Anzahl und Größe sind dabei allerdings auf das Gesamtkonzept für den Platz abzustimmen. Inwieweit ein grünes Baumdach, wie vorgeschlagen, den zugrunde liegenden Entwurfsgedanken eines großzügigen und offenen Platzes behindern könnte, ist im Zuge der weiteren Ausarbeitung zu prüfen. Die Anforderungen eines Baumes an den Standort sind artspezifisch; Bäume erster Ordnung benötigen etwa einen Wurzelraum von ca. 1,50 m Tiefe. Die Wahl der Baumart und der -standorte bedarf daher der frühzeitigen Koordination mit der Planung für die Tiefgarage; hier sind Zielkonflikte absehbar. Durchgängige Pflanzstreifen unter den Baumreihen werden in Hinblick auf die angestrebte Bewegungsfreiheit auf dem Platz nicht befürwortet.</p> <p>Der Umfang von Einbauten auf dem Platz ist möglichst gering zu halten, um den angestrebten offenen Charakter des Stadtraums und soziale Sicherheit in allen Bereichen des Platzes gewährleisten zu können. Insofern werden die Statements hinsichtlich eines behutsamen Umgangs etwa mit gastronomischen Einrichtungen und Ausstellungs-/ Werbeanlagen auf dem Platz ausdrücklich unterstützt.</p> <p>Der Bahnhofplatz ist öffentlicher Stadtraum und somit grundsätzlich für Jedermann offen. Die auffällige Präsenz gesellschaftlicher Randgruppen vor dem Haupteingang ist nicht zuletzt eine Folge der mangelnden Präsenz anderer Bevölkerungsgruppen auf dem Platz.</p>

Ziel muss es daher sein, den Platz für die Allgemeinheit attraktiv zu gestalten und durch eine stärkere Belegung mehr Durchmischung und sozialen Ausgleich auf dem Platz zu erreichen. Durch behutsame Auswahl und Anordnung der Einbauelemente auf dem Platz kann dieser Prozess positiv unterstützt werden.

Die Anregung eines neuen Sicherheitskonzepts berührt weniger die genuin planerischen Fragen als vielmehr das operative Geschäft der Ordnungsdienste. Inwieweit hier eine Zusammenarbeit bzw. eine Kofinanzierung zwischen Stadt, Polizei und Geschäftstreibenden vor Ort möglich ist, wäre zu einem späteren Zeitpunkt auf Basis der dann konkreten Problemlage des neuen Bahnhofplatzes zu eruieren.

- Empfehlung der Verwaltung:
- Der Wunsch nach einer stärkeren Präsenz von Bäumen auf dem Platz wird unterstützt und als Prüfauftrag an die planenden Architekten weitergegeben. Dabei sind die Ziele der Grün- und Freiraumplanung (u.a. Wahl der Baumart und der Baumstandorte) mit fachplanerischer Unterstützung frühzeitig auf die Planung der Tiefgarage abzustimmen.
  - Bei der weiteren Projektentwicklung ist insbesondere darauf zu achten, dass die Aufenthaltsqualität auf dem Platz verbessert wird und die soziale Kontrolle durch größtmögliche Übersichtlichkeit und allgemeine Belegung des Platzes erhöht werden kann. Ein entsprechender Hinweis wird an die planenden Architekten weitergegeben.

#### 4.4. Gestaltung und Organisation der Haltestelle

Gremium	Anregung/Kritik/Stellungnahme:
Bürgerinnen und Bürger:	<p>Der Einstieg in die Fahrzeuge ist auf der gesamten Bahnsteiglänge bequem und barrierefrei zu gestalten.</p> <p>Fahrkartenautomaten sind so zu platzieren, dass sie auch bei Sonneneinstrahlung zu bedienen sind.</p> <p>An der Haltestelle ist ein ausreichender Witterungsschutz vorzusehen, auch vor seitlichem Spritzwasser!</p> <p>Auf der Ebene 0 sind barrierefrei erreichbare Toiletten vorzusehen.</p> <p>Das Dach soll so konzipiert werden, dass es zu einem späteren Zeitpunkt bei Bedarf verlängert werden kann.</p> <p>Das Haltestellendach soll mit Solarpanelen ausgestattet und beleuchtet werden (Effektbeleuchtung).</p>
Planung, Verkehr und Verbände:	<p>Insbesondere Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie Sehbehinderte haben an langen Bahnsteigen mit wechselnden Haltepositionen Schwierigkeiten, das richtige Fahrzeug zu erreichen bzw. in ein anderes Fahrzeug umzusteigen. Hierzu werden Orientierungshilfen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (z.B. optisch und akustisch) gefordert. Zudem wird angeregt, dass Fahrzeuge ggf. ein zweites Mal an der vordersten Haltestellenposition halten und den</p>

Zustieg ermöglichen.

Unter dem Haltestellendach ist ein seitlicher Wetterschutz vorzusehen.

In der Passage ist eine Anzeige mit Fahrgastinformationen sowie eine barrierefreie Verbindung zu den ÖPNV-Bahnsteigen vorzusehen.

Stakeholder und  
Anlieger:

---

Runder Tisch:

„Es muss auf Größe und Lesbarkeit der Fahrgastinformationen besonders geachtet werden. Akustische und optische Signale sind mit zu planen (Zwei-Sinne-Prinzip).“

Stellungnahme  
der Verwaltung:

Die Haltestelle wird nach den gängigen Standards des barrierefreien Bauens im öffentlichen Raum eingerichtet. Hochborde gewährleisten bequeme und barrierefreie Einstiege in die Fahrzeuge entlang der gesamten Haltestelle.

Bei der Einfahrt in die Haltestelle kann die Fahrzeugfolge nicht vorausbestimmt werden, sodass eine Reihung der verschiedenen Fahrzeugtypen unterschiedlich ausfallen kann. Aus diesem Grund ist der Wunsch nach einer mindestens optischen und ggf. akustischen Fahrgastinformation nachvollziehbar. SWU und Stadt werden die technische Machbarkeit hinsichtlich

- einer Unterteilung der Bahnsteige in Abschnitte,
- einer Anzeige der Positionierung der Fahrzeuge mittels DFI-Anzeiger und/oder anderer Medien und
- einer akustischen Ansage der Liniennummer und des Haltabschnitts der betreffenden Linie

prüfen lassen.

Ein Doppelhalt, d.h. ein gesicherter zweiter Halt des Busses / der Straßenbahn an der vordersten Position, wird bereits heute praktiziert. Hält ein Fahrzeug weiter hinten als in der 2. Position, muss es an einer der beiden vorderen Haltepositionen erneut halten.

Gegen Wind, Schlagregen und Spritzwasser im Bereich der Haltestelle sind im Zuge der vertieften Planung geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Eine WC-Anlage auf Ebene 0 der Haltestelle würde die verfügbare Bewegungsfläche auf dem Bahnsteig unangemessen einschränken; der Vorschlag wird daher nicht befürwortet. Nach derzeitigem Planungsstand soll aber mit der Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz auch eine WC-Anlage errichtet werden. Diese wird von der Haltestelle auf kurzem Wege barrierefrei (Aufzüge) erreichbar sein.

Die Möglichkeit einer Effektbeleuchtung des Daches wurde von den Architekten von Beginn an im Entwurf berücksichtigt und ist bereits auf den Wettbewerbsplänen beschrieben; diese Idee wird weiterverfolgt. Inwieweit Solaranlagen gestalterisch, technisch und ökonomisch sinnvoll in das Haltestellendach integriert werden können, muss im

weiteren Planungsprozess untersucht werden. Der grundsätzliche Entwurfsgedanke einer leichten und hellen Haltestellenüberdachung darf dabei allerdings keinen Schaden nehmen.

Die Konstruktion des Haltestellendaches basiert auf einer Modulbauweise; eine künftige Verlängerung des Daches wäre prinzipiell möglich.

Empfehlung  
der Verwaltung:

- Bei der Planung der Haltestelle werden die Bedürfnisse sehbehinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen in Abstimmung mit den Interessenverbänden berücksichtigt.
- SWU und Stadt prüfen die Machbarkeit technischer Hilfsmittel zur Verbesserung der Fahrgastinformation und der Orientierung auf dem Bahnsteig.
- Die bereits gängige Praxis des Doppelhalts (2. Halt an vorderster Haltestellenposition) wird fortgeführt.
- Die Architekten erhalten den Auftrag, die in Ansätzen vorhandenen Konzepte gegen Wind, Schlagregen und Spritzwasser im Bereich der Haltestelle weiterzuentwickeln.
- Auf der Haltestelle wird keine WC-Anlage errichtet. Mit dem Bau der Passage unter dem Bahnhofplatz wird künftig in unmittelbarer Nähe eine barrierefrei erreichbare WC-Anlage zur Verfügung stehen.
- Die im Entwurf bereits angelegte Idee einer Effektbeleuchtung des Haltestellendachs wird weiterverfolgt.
- Die Architekten erhalten einen Prüfungsauftrag, inwieweit Solaranlagen sinnvoll in den Entwurf des Daches integriert werden können.

#### 4.5. Kurzparken

Gremium

Anregung/Kritik/Stellungnahme:

---

Bürgerinnen  
und Bürger:

Auf ein ausreichendes Angebot an Kiss & Ride-Plätzen ist zu achten. Kiss & Ride ausschließlich auf Ebene -1 wird als problematisch angesehen.

Ein Zugang aus der Tiefgarage zur Post wird gewünscht. Ebenso Kurzzeitparkplätze oberirdisch vor der Post.

Im Bereich des Bahnhofplatzes sind Aufstellflächen für Car-Sharing vorzusehen.

Planung,  
Verkehr und  
Verbände:

Kiss & Ride soll großzügig gestaltet werden.

- Stakeholder und Anlieger: Die Andienung der Hauptpost (Bahnhofstraße 2) sowie die Erschließung der Post-eigenen Kundenstellplätze sind dauerhaft sicherzustellen.
- Für die Dienstfahrzeuge der Bundespolizei müssen im Umfeld der Dienststelle im Bahnhofsgebäude Stellflächen vorgesehen werden.
- Runder Tisch: „Der Runde Tisch empfiehlt, dass Kiss&Ride und Abholen funktionsfähig und sinnvoll gelöst werden. Dabei soll auch die Bahnhofswestseite (Schillerstraße) in die Überlegungen mit einbezogen und aufgewertet werden. Ziel ist, dass die Oberfläche vor dem Bahnhof vom Individualverkehr möglichst weitgehend befreit wird.“
- Stellungnahme der Verwaltung: Die aktuellen Untersuchungen für eine Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz sehen Kiss & Ride-Zonen auf der Ebene -1 vor; diese werden über Zufahrtsrampen außerhalb der Platzfläche erschlossen. Um den Bahnhofplatz vom Hol- und Bringverkehr zu befreien und einen möglichst verkehrsfreien Bahnhofplatz zu erzielen, ist die Verlagerung der Kiss & Ride-Zone auf die Ebene -1 unerlässlich. Die Größe der Fläche wird im Zuge der Tiefgaragenplanung kritisch überprüft.
- Die Bahn wird im Jahr 2017 damit beginnen, den bestehenden Fußgängersteg über Treppen- und Aufzugsanlagen direkt an die Bahnsteige anzubinden; ein entsprechender Gestattungsvertrag zwischen Stadt und Bahn wurde bereits ausverhandelt. Auf diese Weise wird der Westzugang an der Schillerstraße potenziell zu einer gleichwertigen Alternative für Hol- und Bringverkehr.
- Car-Sharing ist nicht Teil des öffentlichen Nahverkehrs, sondern wird von privat wirtschaftenden Firmen angeboten. Eine Reservierung von Stellplätzen zugunsten Privater auf öffentlich gewidmeten Flächen ist nicht möglich; der Kreis Derjeniger, die mit gleichem Recht Flächen beanspruchen könnten, wäre nicht einzugrenzen. Inwieweit etwa in der Tiefgarage Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge angemietet werden können, müsste letztlich zwischen den einzelnen Unternehmen und dem Betreiber der Tiefgarage ausgehandelt werden.
- Die Andienung der Hauptpost muss selbstverständlich dauerhaft gewährleistet sein. Hier ist zu prüfen, ob der Andienungsverkehr nicht an der Gebäuderückseite über die Zeitblomstraße abgewickelt werden kann. Die Beibehaltung von Kundenstellplätzen vor der Post würde dem Ziel eines möglichst verkehrsfreien Bahnhofplatzes entgegenstehen. Hier ist in Verhandlungen mit der Post eine Alternativlösung zu erarbeiten.
- Solange das Empfangsgebäude des Bahnhofs in der heutigen Situation Bestand hat und die Dienststelle der Bundespolizei dort untergebracht ist, werden im Umfeld der Dienststelle deren Einsatzfahrzeuge stehen müssen. Abstellflächen und entsprechende Zufahrtsmöglichkeiten sind in Abstimmung mit der Polizei bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

- Empfehlung der Verwaltung:
- Kiss & Ride-Flächen werden ausschließlich auf der Ebene -1 angeordnet.
  - Im Zuge der weiteren Planungen wird der wachsenden Bedeutung des Westzugangs an der Schillerstraße für Hol- und Bringverkehr in angemessener Weise Rechnung getragen.
  - Die ebenerdigen Kundenparkplätze vor der Post werden aufgegeben. Parkmöglichkeiten bestehen künftig in der Tiefgarage unmittelbar vor dem Postgebäude.
  - Abstellflächen für Dienstfahrzeuge der Bundespolizei müssen im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt werden.

#### 4.6. Taxi

Gremium	Anregung/Kritik/Stellungnahme:
Bürgerinnen und Bürger:	Am Straßenrand der Friedrich-Ebert-Straße sollen Taxistellplätze angeordnet werden.
Planung, Verkehr und Verbände:	---
Stakeholder und Anlieger:	<p>Bei Anordnung der Taxistellplätze auf Ebene -1 ist ein ausreichender GPS-Datenempfang für die Kommunikation mit der Taxizentrale bereitzustellen.</p> <p>Die Taxi-Standorte auf Ebene -1 müssen von der Passage aus präsent und gut sichtbar sein.</p>
Runder Tisch:	„Taxis benötigen eine direkte Ausfahrt in die Olgastraße und die Friedrich-Ebert-Straße vom Bahnhofplatz aus – sowohl bei einer Tiefgaragenlösung als auch bei einer Hochgaragenlösung. Bei einer Tiefgarage wird eine eigene Zu- und Ausfahrt für Taxi und Polizei als zwingend erforderlich angesehen.“
Stellungnahme der Verwaltung:	<p>Das Gros der Taxis soll in der Ebene -1, der künftigen Haupteinfahrtsebene des Bahnhofs, untergebracht werden. Auf Ebene 0 soll eine Taxipräsenz lediglich in geringem Umfang vorhanden sein. Nur so kann das Ziel eines möglichst verkehrsfreien Bahnhofplatzes erreicht werden. Die Anordnung der verbleibenden Taxistellplätze und deren Zufahrt auf Ebene 0 kollidieren mit zahlreichen anderen Anforderungen und Funktionen des Platzes. Die endgültige Lage der Taxiplätze ist unter Abwägung aller Konfliktpunkte neu zu diskutieren, sobald die endgültigen Beschlüsse zur Tiefgaragenplanung vorliegen.</p> <p>Taxistellplätze in der Ebene -1 sind selbstverständlich technisch so auszurüsten, dass die UMTS-basierten Kommunikationssysteme der Taxis auch unterirdisch funktionieren. Die sog. Repeater-Technik sammelt Funksignale und leitet diese auf die Ebene -1 weiter.</p>

Die Taxistellplätze auf Ebene -1 sind den aktuellen Planungen zufolge unmittelbar an die Bahnhofspassage angeschlossen. Eine Sichtverbindung zwischen Passage und Taxiständen durch Glaswände ist möglich; die Taxistände sind also auch für Ortsunkundige problemlos auffindbar.

Eine eigene Taxispur mit separater Schrankenanlage zur Tiefgarage ist aus Platz- und Finanzierungsgründen nicht realistisch und in den Varianten für die Tiefgaragenplanung nicht vorgesehen. Inwieweit der Forderung nach einer Taxiausfahrt sowohl in Richtung Süden als auch in Richtung Norden entsprochen werden kann, hängt von der letztendlich ausgewählten Tiefgaragenvariante ab. Derzeit bietet lediglich die Variante 520 mit Kreisell eine Ausfahrt in beide Richtungen.

Empfehlung  
der Verwaltung:

- Das Gros der Taxistellplätze wird auf der Ebene -1 angeordnet. Die Lage der wenigen Präsenztaxis auf der Ebene 0 wird erneut diskutiert, sobald die Rahmenbedingungen (Größe, Lage, Zufahrten der Tiefgarage) abschließend geklärt sind.
- Die unterirdischen Taxistellplätze sind technisch so auszurüsten, dass die UMTS-basierten Kommunikationssysteme der Taxis weiterhin funktionieren.
- Eine unabhängige Taxispur zur Tiefgarage mit separater Schrankenanlage kann nicht vorgehalten werden. Die Frage, inwieweit eine Taxiausfahrt nach Süden und nach Norden ermöglicht werden kann, ist im Zusammenhang mit der Variantendiskussion für die Tiefgarage zu bedenken und nach der Entscheidung für eine der Variante abschließend zu beurteilen.

#### 4.7. Radverkehr

Gremium

Anregung/Kritik/Stellungnahme:

---

Bürgerinnen  
und Bürger:

Auf beiden Seiten der Friedrich-Ebert-Straße soll ein Fahrradweg vorgesehen werden.

Im Bereich des Bahnhofplatzes sind Aufstellflächen für Leihräder vorzusehen.

Radwege sind signalrot zu markieren; Shared-Space-Flächen für Radfahrer werden abgelehnt.

Planung,  
Verkehr und  
Verbände:

Die Lage der Radstellplätze soll in Richtung des Radweges sein.

Die Radstellplätze auf Ebene 0 sind nicht ausreichend.

Um Querungsverkehre zu vermeiden, sollen die Taxistellplätze zwischen Radweg und Straße angeordnet werden.

Zwischen Radweg und Platz ist eine klare Abgrenzung notwendig.

Auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße soll ein zusätzlicher Ein-Richtungsradsradweg vorgesehen werden.

Der Posttunnel soll als Unterführung für Radfahrer freigegeben werden.

Stakeholder  
und Anlieger:

---

RPG West  
(schriftlich):

„Für den Radwegeverkehr wird ein eigenständiges Radwegenetz vorgeschlagen, das sich an den City-Ring anlehnt. Dieses Radwegenetz sollte über Verzweigungen an den beiden äußeren Fußgängerüberwegen Zugang zum nördlichen und südlichen Teil des Bahnhofplatzes bieten“

Runder Tisch:

„Der Runde Tisch geht davon aus, dass der Radverkehr in den kommenden Jahren massiv zunehmen wird. Dementsprechend empfiehlt der Runde Tisch, Radwege und Radwegeverbindungen zukunftsfähig zu planen. Das beinhaltet eine Verbreiterung der Radwege und eine Verlängerung des Posttunnels als direkte Anbindung des Radverkehrs an die Bahnhofswestseite.“

Stellungnahme  
der Verwaltung:

Der Streifen zwischen Friedrich-Ebert-Straße und östlicher Gebäudekante ist zu schmal und zu unübersichtlich, als dass sinnvoll ein zusätzlicher Fahrradweg eingerichtet werden könnte. Mit Eröffnung der Sedelhöfe wird straßenbegleitend mit einer wesentlich höheren Fußgängerfrequenz zu rechnen sein. Eine Teilung der zur Verfügung stehenden Fläche in Fuß- und Radweg würde einerseits die Großzügigkeit der Gehwegflächen stark einschränken; andererseits müssten querende Fußgängerströme in Richtung ÖPNV-Haltestelle/ Hauptbahnhof so kanalisiert werden, dass es nicht zu gegenseitigen Behinderungen/Gefährdungen zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt.

Das Gros der Fahrräder soll künftig in einem Fahrradparkhaus unter dem Bahnhofplatz untergebracht werden. Ungeachtet dessen wird nach wie vor auch auf der Ebene 0 ein Kontingent an Fahrradabstellplätzen vorgehalten werden. Im Zuge der weiteren Ausarbeitung der Planung wird zu prüfen sein, wie viele Abstellplätze auf dem Bahnhofplatz an welcher Stelle noch verträglich sind, ohne die angestrebte Großzügigkeit und Offenheit des Stadtraums zu gefährden. In diesem Zusammenhang könnten prinzipiell auch Leihräder auf dem Platz vorgehalten werden. Inwieweit ein Leihfahrrad-System in Ulm tatsächlich umsetzbar und finanzierbar ist, bedarf allerdings einer gesonderten Diskussion.

Die Fahrradabstellplätze sollen sinnvollerweise möglichst nahe am Ziel, also in der Nähe der Bahnhofseingänge liegen und nicht, wie vorgeschlagen, der Trasse des Fahrradwegs zugeordnet werden. Die Idee, die Taxistellplätze zwischen Radweg und Friedrich-Ebert-Straße zu legen, um Querungsverkehre über den Radweg zu vermeiden, wird aufgenommen und untersucht. Inwieweit eine solche Lösung tatsächlich sinnvoll umgesetzt werden kann, wird abschließend erst zu klären sein, wenn die Entscheidungen über Lage und Größe der Tiefgarage gefallen ist. Ungeachtet dessen muss im Zuge der weiteren Planung dafür Sorge getragen werden, dass vom Taxiverkehr keine Gefährdung für Radfahrer ausgeht.



Der Fahrradweg wird von den Fußgängerflächen abgegrenzt und muss eindeutig als solcher erkennbar sein. Dabei ist allerdings darauf zu achten, dass sich die abgegrenzte Radwegefläche optisch in die Gesamtgestaltung des Platzes integriert. Eine signalrote Einfärbung, wie vorgeschlagen, würde diesen gestalterischen Zielen entgegenstehen. Hier werden von den Planern Vorschläge erwartet, wie die Radwege ins Gesamtbild integriert und gleichzeitig eindeutig von anderen Verkehrsflächen abgegrenzt werden können.

Mit einer Breite von 4 m ist der geplante Fahrradweg großzügig dimensioniert und lässt Begegnungsverkehr bequem zu. Eine Verbreiterung etwa auf 5 oder mehr Meter würde den ohnehin bereits stark mit Verkehrsfunktionen belegten Platz zusätzlich belasten und die Bewegungsfreiheit auf dem Platz weiter einschränken.

Der Posttunnel unter den Gleisen nimmt nach Aussage der Bahn, Eigentümerin des Tunnels, aktuell eine Reihe von Funktionen auf (Fluchtweg von den Bahnsteigen, Andienung der Baustelle, Trasse für technische In-frastruktur), die mit Fahrradverkehr unverträglich ist. Eine gesicherte Aussage, ob und wann der Tunnel für eine solche Nutzung freigegeben werden könnte, ist der Bahn derzeit nicht möglich.

Empfehlung  
der Verwaltung:

- Der Fahrradweg wird im Gegenrichtungsverkehr auf der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße über den Bahnhofplatz geführt. Auf einen zusätzlichen Radweg an der Ostseite wird aus Platzmangel bzw. aus Gründen der Verkehrssicherheit verzichtet.
- Zusätzlich zum Fahrradparkhaus unter dem Bahnhofplatz werden auch auf der Ebene 0 Fahrradabstellplätze vorgesehen. Lage und Größe der Abstellanlage sind so zu wählen, dass der gewünschte offene und zusammenhängende Raumeindruck erhalten bleibt.
- Der Fahrradweg wird deutlich erkennbar von den Fußgängerflächen abgegrenzt, ohne den gestalterischen Gesamteindruck der Platzfläche wesentlich zu beeinträchtigen. Den Fahrradweg querender Verkehr (Fußgänger, Taxis) ist nach Möglichkeit zu vermeiden und ggf. zu bündeln.
- Die gesetzte Breite des Fahrradwegs von 4 m bleibt Grundlage für die weitere Planung.
- Die Stadt behält das Thema Posttunnel weiter im Fokus und wird dieses zu gegebener Zeit erneut bei der Bahn vorbringen.

## 5. Weiteres Vorgehen

Die Architekten werden beauftragt, die durch die Bürgerschaft angeregten Empfehlungen im Zuge der vertieften Planung zu berücksichtigen. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird erst nach Beendigung der Bauarbeiten für die neue Straßenbahntrasse und ggf. die neue Tiefgarage ab 2017/18 umgesetzt werden können.