



Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde durchgeführt. Parallel dazu wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden, unterrichtet und zur Äußerung aufgefordert.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit ging eine Stellungnahme des Bund Umwelt und Naturschutz e.V. zum geplanten Bauvorhaben ein.

Folgende Äußerungen wurden vorgebracht:	Stellungnahmen der Verwaltung:
<p><u>Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND)</u> <u>mit Schreiben vom 24.01.2017 (Anlage 5.1)</u></p> <p>„Seit Beginn der Beteiligung zur Gestaltung des Bahnhofsumfeldes hat sich der BUND-Kreisverband im Sinne einer Planung beteiligt, die einer möglichst umweltverträglichen Lösung für die vielen Bedürfnisse der betroffenen Nutzer Rechnung trägt. Im eigenen Arbeitskreis „Stadtentwicklung“ haben sich dazu BUND-Mitglieder ausführlich ausgetauscht. Die Ergebnisse dieser Diskussionen sind Basis für die Stellungnahme.</p> <p>Gestaltung der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr:</p> <p>Von Beginn an plädieren wir für <u>eine</u> durchgehende Fahrspur in jeder Richtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Friedrich-Ebert-Straße. Diese eine durchgehende Fahrspur sollte dort von ausreichend bemessenen Abbiegespuren begleitet werden, wo Einfahrten in Parkhäuser, Taxistände und “kiss and ride” Bereiche entstehen. Dadurch wird gewährleistet, dass der Verkehr auf dieser einen, durchgehenden Spur flüssig bleibt und nur von den Fußgängerampeln unterbrochen wird. Diese Ampeln sollen synchron geschaltet werden, so dass ein breiter Bereich zum Queren der Fahrbahn entsteht. Die im zentralen Bereich einzige Fahrspur ist dann zügig und sicher überquerbar und übersichtlich. Besonders die dadurch entstehende Möglichkeit, Radwege im Osten und Westen der Fahrbahnen anzulegen und den ÖPNV-Bahnsteigen eine angemessene Breite zu geben, erscheint uns als großer Gewinn.</p>	<p>In seiner Sitzung am 12.10.2016 hat der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss über die Anzahl der Fahrspuren für den Individualverkehr auf dem Bahnhofplatz gefasst. Demzufolge wird die Friedrich-Ebert-Straße künftig in Richtung Norden mit einer Fahrspur, in Richtung Süden mit zwei Fahrspuren über den Bahnhofplatz geführt. Die Reduktion auf eine Fahrspur an der Ostseite des Bahnhofplatzes ist u.a. deswegen bedeutsam, weil nur so ein zusätzliches Angebot für Radfahrer in Richtung Norden geschaffen und ausreichend Raum für eine Baumreihe generiert werden kann. Anders verhält es sich in Richtung Süden: Dort ist einerseits das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde etwas höher als in der Gegenrichtung. Zudem steht nach Westen mehr Fläche zur Verfügung, so dass der Radverkehr unabhängig von der Anzahl der Fahrspuren angemessen berücksichtigen werden kann. In Abwägung der Argumente kam der Gemeinderat in seinem Grundsatzbeschluss zum Ergebnis, in Richtung Süden zwei Fahrspuren beizubehalten. Die Fußgängerampeln sind in ein komplexes, weit über den Bahnhofplatz hinaus vernetztes Steuerungssystem eingebunden. Nur so kann gewährleistet werden, dass auch bei hohem Fußgänger-aufkommen die Flüssigkeit des Verkehrs gewährleistet bleibt.</p>

<p>Wir fordern ausreichend Platz für den öffentlichen Personennahverkehr:</p> <p>Insbesondere vor Schulbeginn und nach Schulschluss ist die räumliche Situation an den Bus und Straßenbahnhaltestellen derzeit nicht zu verantworten. Hier muss ausreichend Platz für einen sicheren Aufenthalt für alle ÖPNV-Teilnehmer geschaffen werden.</p> <p>Gestaltung des Umfeldes des Bahnhofes mit Bäumen und Grünanlagen:</p> <p>Dazu gehört eine freundliche Gestaltung, bei der auch schattenspendende Großbäume eine Rolle spielen. Durch unsere Argumente und die Aktion "Bäume für die Bahnhof-City" wissen wir, dass dazu große Zustimmung in der Bevölkerung besteht.</p> <p>Erreichbarkeit der Geschäfte in der Innenstadt wird besser sein als je zuvor:</p> <p>Natürlich beschäftigen uns auch die Stimmen einiger Händler, die sich Sorgen um die Erreichbarkeit ihrer Geschäfte machen. Wenn die neu geschaffenen Parkmöglichkeiten in den Sedelhöfen und in der Bahnhofsvorplatz-Tiefgarage fertiggestellt sind, wird es zusammen mit dem Deutschhaus ein bislang noch nie dagewesenes Parkplatzangebot direkt am Ende der Fußgängerzone geben. Ähnliche Sorgen des Handels haben sich schon bei Vorgängerprojekten wie dem „autofreien Münsterplatz“ als unbegründet erwiesen. Kein Kunde der dort ansässigen Geschäfte ist darauf angewiesen mit dem PKW direkt vor der Ladentüre vorzufahren. Auch eine zweite Fahrspur würde hier nicht helfen, zum Be- und Entladen von Ware wäre sie erst recht nicht geeignet! Sperrige Ware wird – wenn in der Fußgängerzone gekauft – auch heute schon meist angeliefert. Wir meinen, dass durch ein intelligentes Parkleitsystem der Parkplatzsuchverkehr von Norden und Süden kommend erst gar nicht durch die Friedrich-Ebert-Straße fahren wird. In diesem Zusammenhang fordert der Bund Naturschutz mit Nachdruck Parkhäuser in der Schillerstraße mit direktem Zugang zum Steg und einer künftigen durchgehenden Unterführung zu errichten. Bei allen Überlegungen zur Erreichbarkeit des innerstädtischen Handels ist zu berücksichtigen, dass ein attraktiver und nachhaltiger ÖPNV umso weniger genutzt wird und unwirtschaftlich wird, je leichter die Innenstadt mit dem PKW angesteuert werden kann.</p>	<p>Die bestehenden Bahnsteige sind über weite Teile nur ca. 3,0 bis 4,0 m breit. Nach dem geplanten Umbau werden die Bahnsteige über ihre gesamte Länge jeweils 7,0 m breit sein. Hier werden sich die Bedingungen für ÖPNV-Nutzer wesentlich verbessern.</p> <p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst im Wesentlichen die ÖPNV- und die MIV-Trasse mit ihren Randbereichen. Der eigentliche Bahnhofplatz und seine Gestaltungselemente sind nicht Gegenstand des Verfahrens. Baumstandorte sind im vorliegenden Bebauungsplanentwurf daher lediglich nachrichtlich dargestellt. Die exakte Positionierung wird im Zuge des übergreifenden Gestaltungskonzepts festgelegt. Diese Planung wird aktuell weiterentwickelt und zu gegebener Zeit erneut mit der interessierten Öffentlichkeit diskutiert.</p> <p>Die Einschätzung in Hinblick auf die künftige Parkraumversorgung der Innenstadt wird geteilt. Mit dem Parkhaus am Bahnhof und der Tiefgarage unter den Sedelhöfen entstehen allein am Bahnhofplatz ca. 1240 Stellplätze. In der Nachbarschaft befinden sich mit den Parkhäusern Deutschhaus und Salzstadel zusätzlich erhebliche Kapazitäten. Die neuen Parkhäuser werden selbstverständlich in das Parkleitsystem aufgenommen, um den Parksuchverkehr auch zu Stoßzeiten möglichst zu verringern. Das diskutierte Parkhaus an der Schillerstraße ist Teil des Rahmenplans Citybahnhof und als solches ein Ziel der städtischen Planungen. Der Standort ist insbesondere für Bahnkunden und Besucher der City attraktiv, die von Süden oder Westen nach Ulm kommen. Mit dem Bahnhofsteg besteht bereits heute eine kurze Verbindung zur Innenstadt. Ab 2018 wird der Steg zudem barrierefrei direkt an die Bahnsteige angebunden sein. Die anvisierte Fläche für ein Parkhaus an der Schillerstraße befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn. Die Stadt hat diesbezüglich mit der DB Verhandlungen aufgenommen, mit dem Ziel, entweder diese Flächen für ein Parkhausprojekt selbst zu erwerben oder unter Federführung der DB gemeinsam mit der bahneigenen Parkbetriebsgesellschaft ein entsprechendes Projekt zu entwickeln.</p>
---	---

<p>Attraktive Gestaltung des Bahnhofsumfeldes für Fußgänger und Radfahrer:</p> <p>Die Debatte um zwei, drei oder vier durchgehende Fahrspuren darf von den übrigen Themen der Neugestaltung nicht ablenken. Fußgänger, die den Bahnhof verlassen, sollten auch in Zukunft die Bahnsteige des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) trocken erreichen können. Daher begrüßen wir auch neue Überlegungen, die lange Dachstruktur des Siegerentwurfes zu Gunsten eines Daches vom Bahnhofsgebäude zur ÖPNV-Haltestelle und den Taxis mit angrenzenden Dächern über den Bahnsteigen des ÖPNV abzuändern. Das weit gesteckte Ziel ist für den Bund Naturschutz ein durchgehendes Fußgängeruntergeschoss von der Bahnhofstraße bis zur Schillerstraße und die Verlängerung des bestehenden Posttunnels für Radfahrer ebenfalls bis ins Dichterviertel. Nur so macht die als Fahrradstraße geplante Zeitblomstraße Sinn.“</p>	<p>Die Frage der Überdachung auf dem Platz ist für das vorliegende Verfahren nur insoweit von Relevanz, als im Bebauungsplan kein die Haltestelle überspannendes Dach festgesetzt wird. Der Bebauungsplanentwurf folgt damit dem Grundsatzbeschluss des Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 18.10.2016 (GD 386/16), wonach die zunächst auf der Haltestelle vorgesehene Überdachung vor das Bahnhofportal verlagert werden soll. Das neue Dach befindet sich außerhalb des Bebauungsplanumgriffs. Der Entwurf für das neue Dach wird derzeit weiterentwickelt und zu gegebener Zeit der interessierten Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt. Die Durchbindung der Bahnhofspassage bis an die Schillerstraße ist weiterhin ein Ziel der städtischen Planungen. Hier bedarf es allerdings der Mitwirkungsbereitschaft der Deutschen Bahn; diese ist derzeit nicht absehbar. Der Posttunnel wird aktuell intensiv im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für die neue Schnellbahnstrecke nach Stuttgart genutzt und kann nach Aussage der DB mittelfristig nicht für die Öffentlichkeit freigegeben werden. Inwieweit nach Abschluss der Bauarbeiten seitens der Bahn die Bereitschaft besteht, hier tätig zu werden, wird in den weiteren Konsultationen zwischen Bahn und Stadt zu eruiieren sein.</p>
--	---

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplanvorentwurf, der Satzung der örtlichen Bauvorschriften vom 29.09.2016 bis einschließlich 31.10.2016 wurden folgende Stellen gehört:

- Zentralplanung Unitymedia
- Regionalverband Donau-Iller
- Regierungspräsidium Stuttgart – Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen
- Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU)
- Regierungspräsidium Freiburg, Abt. 9, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Polizeidirektion Ulm
- Stadt Ulm – Koordinierungsstelle Großprojekte (KOST)
- Landratsamt Alb-Donau-Kreis – Kreisgesundheit
- Regierungspräsidium Stuttgart - Landesamt für Denkmalpflege (Grabungen)
- DB Station & Service AG
- Regierungspräsidium Tübingen – Referat 21, Raumordnung
- FUG Fernwärme Ulm GmbH
- Handwerkskammer Ulm
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Ulm
- SUB / V Umweltrecht und Gewerbeaufsicht
- Deutsche Post
- Nachbarschaftsverband Ulm

Folgende Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben Anregungen / Einwände zur Abwägung im Bebauungsplanverfahren vorgebracht.

Folgende Äußerungen wurden vorgebracht:	Stellungnahmen der Verwaltung:
<p><u>Regionalverband Donau-Iller</u> <u>Mit Schreiben vom 07.10.2016 (Anlage 5.2)</u></p> <p>„Nach Plansatz B IX 4.1 des Regionalplans soll im Verdichtungsbereich Ulm/Neu-Ulm die Einbeziehung der Schiene in den öffentlichen Nahverkehr verstärkt angestrebt und insbesondere die Erreichbarkeit der zentralen Einrichtungen verbessert werden.</p> <p>In der Begründung führt der Plansatz aus, dass alles daran gesetzt werden soll, die Einpendler in das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm vermehrt zur Benutzung von Nahverkehrsmitteln, insbesondere der Schiene zu veranlassen. Am Bahnhofplatz soll eine bestmögliche Verknüpfung der Verkehrsträger, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs und des Öffentlichen Nahverkehrs, angestrebt werden.</p> <p>Wir begrüßen den Bebauungsplan unter Bezug auf den o.g. Plansatz. Darüber hinaus bestehen aus regionalplanerischer Sicht keine Anregungen.“</p>	<p>Das vorliegende Verfahren entspricht den im zitierten Plansatz des Regionalplans formulierten Zielen.</p> <p>Die Wiedergabe der Planungsziele entspricht den städtebaulichen und verkehrsplanerischen Intentionen der Stadt, die mit dem vorliegenden Verfahren verfolgt werden.</p> <p>Die zustimmende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU)</u> <u>mit Schreiben vom 13.10.2016 (Anlage 5.3)</u></p> <p>„Gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“ bestehen seitens der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH keine Einwände, da unsere Belange bereits in der Planung zum Neubau der Sedelhöfe, des Neubaus der Tiefgarage am Hbf und dem Bau der Linie 2 berücksichtigt sind.</p> <p>Je nach Ausgestaltung der zukünftigen Straßenbauplanung mit Baumstandorten, Anzahl der Fahrspuren, Fundamente für Dachkonstruktionen, Stadtmöblierung usw. sind evtl. weitere Umlegungsmaßnahmen unserer Versorgungsleitungen notwendig.</p> <p>Wir bitten um enge Einbeziehung in den weiteren Planungsablauf.“</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH wird in das weitere Planungsverfahren einbezogen.</p>
<p><u>Deutsche Telekom Technik GmbH</u> <u>mit Schreiben vom 24.10.2016 (Anlage 5.4)</u></p> <p>„Im betroffenen Bereich befinden sich hochdimensionierte/hochwertige TK-Linien der Telekom, welche nicht beeinträchtigt werden dürfen. Diese befinden sich hauptsächlich im östlichen Bereich entlang der Friedrich-Ebert-Straße im Gehsteigbereich und bestehen aus bis zu 40 Rohren (siehe beiliegender Lageplan). Eine Verlegung/Veränderung der Trasse ist so-</p>	<p>Die erwähnte Telekomtrasse im Gehwegbereich der Friedrich-Ebert-Straße ist bekannt und wird in der Planung berücksichtigt. Eine Verlegung dieser Trasse kommt nicht in Betracht. Im Zuge der koordinierten Planung werden alle Leitungen erhoben. Sollten Querungen oder Hausanschlüsse von den Baumaßnahmen betroffen sein, werden</p>

<p>wohl technisch, als auch wirtschaftlich nicht zu realisieren. Hinzu kommen weitere Querungen (rohrverlegt) zur Anbindung der verschiedenen Einrichtungen (Post, Bahnhof,...). Unsere Leitungen liegen gewöhnlich auf einer Tiefe von ca. 0,60 – 0,80 m und im öffentlichen (Gehsteig-)Bereich. Sollten Umlegungen oder Änderungen notwendig sein, sind die entsprechenden Kosten vom Auslöser zu tragen. Zur genauen Ortung der Leitungen empfehlen wir bauseits Suchschlitze zu tätigen.</p> <p>Wir bitten Sie, ihre Aufwendungen bei der Umsetzung der Maßnahme so gering wie möglich zu halten und ihre Anlagen nach den Regeln der Technik zu berücksichtigen.</p> <p>Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle", Ausgabe 2013 zu beachten. Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien ihrerseits nicht behindert werden. Wir bitten Sie, über Beginn und Ablauf bei einer eventuellen Baumaßnahme so früh wie möglich, mindestens 16 Kalenderwochen vor Baubeginn zu informieren, damit wir unsere Maßnahmen mit Ihnen und anderen Versorgungsunternehmen rechtzeitig koordinieren zu können.</p> <p>Wir bitten Sie der bauausführenden Firma mitzuteilen, vor Beginn der Maßnahme den aktuellen Leitungsbestand über die zentrale Trassenauskunft zu erheben."</p>	<p>diese in Abstimmung mit der Telekom neu trassiert und umverlegt. Die Tragung der ggf. anfallenden Kosten wird gemäß den bestehenden Konzessionsverträgen geregelt.</p> <p>Die Eingriffsminimierung ist ein Gebot der Wirtschaftlichkeit und wird selbstverständlich berücksichtigt.</p> <p>Bäume sind ein wichtiges Gestaltungselement auf dem Bahnhofplatz und haben im Zuge der weiteren Planung hohe Priorität. Angesichts zahlreicher unterirdischen Leitungstrassen und Bauwerke sind mögliche Baumstandorte im Plangebiet rar. Es ist daher durchaus möglich, dass an einzelnen wichtigen Standorten von den idealen Verhältnissen der Regelwerke abweichende, praktikable Kompromisse gefunden werden müssen. Diese würden ggf. gemeinsam mit der Telekom rechtzeitig abgestimmt.</p> <p>Die Bitte wird an die Trägerin des Vorhabens, die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH, weitergeleitet.</p>
<p><u>Polizeidirektion Ulm, Schreiben vom 24.10.2016 (Anlage 5.5)</u></p> <p>Aus verkehrlicher Sicht:</p> <p>In dem zur Anhörung vorgelegten Planungsstadium, in dem die tatsächliche Verkehrsführung des IV noch gar nicht feststeht, ist eine Stellungnahme zu Verkehrsfragen schwer. Zu gegebener Zeit werden wir diese zur konkreten Planung der Verkehrsführung abgeben. Eckpunkte werden sicherlich sein:</p> <ul style="list-style-type: none">– Sichere Querungsmöglichkeiten, die in räumlicher und zeitlicher Ausdehnung den starken Fußgängerströmen angemessen Rechnung tragen und so normgerechtes Verhalten fördern. Das gilt für die Querung der Spur(en) des IV und des ÖPV in gleichem Maße.– Zugleich sollten eigenmächtige Fußgängerquerungen an anderen Stellen wirksam baulich unterbunden werden.	<p>Sowohl am nördlichen als auch südlichen Ende der ÖPNV-Haltestelle wird es signalgesteuerte und barrierefreie Fußgängerüberwege über die MIV-/ÖPNV-Trasse geben. Die neue, barrierefrei erschlossene Bahnhofspassage bietet zusätzliche Querungsmöglichkeit.</p> <p>Die Auffassung wird nicht geteilt. Eine bauliche Trennung zwischen Fußgängerbereichen und Fahrbahnen würde die städtebauliche Zielsetzung eines möglichst zusammenhängenden Platzeindrucks wesentlich behindern. Die Planung sieht entlang der Hauptwegebeziehungen zwischen Bahnhofplatz, ÖPNV-Haltestelle und Innenstadt</p>

<ul style="list-style-type: none">- Bereits in der Planungsphase sollte festgelegt werden, wie durch bauliche Gestaltung, Gestaltung der Ampelphasen und ggf. auch durch stationäre Überwachungsanlagen Geschwindigkeitsüberschreitungen wirksam entgegen gewirkt werden soll. Der bisherige Ausbauzustand schenkte diesem Kriterium keine angemessene Beachtung, er begünstigte viel mehr die Neigung zu unangemessenen/ überhöhten Geschwindigkeiten.- Die Zuführungen des Verkehrs zu den Parkhäusern müssten so ausgebildet werden, dass Rückstau auf die Durchgangsfahrbahn(en) weitgehend verhindert werden. Sonst stauen sich die vorausgehenden Knoten mit jeweils hohen Verkehrsbelastungen (Neue Straße und Neutorstraße) zu. Hier sollten auch Erfahrungen aus der beengten derzeitigen Bauphase einfließen. <p>Aus kriminalpräventiver Sicht:</p> <p>Beim vorgelegten Planungsstand bestehen noch keine Anregungen/Einwände.“</p>	<p>signalgesteuerte Überwege bzw. eine Unterführung vor. Eine besondere Gefährdung für eigenmächtig querende Fußgänger, die über die gängige Situation an anderen innerörtlichen Haupterschließungsstraßen hinausgehen würde, ist nicht erkennbar.</p> <p>Ziel der baulichen Gestaltung ist es, die Trassen für den Individualverkehr in die übergeordnete Platzgestaltung zu integrieren und fahrdynamische Elemente (hohe Bordsteine, bauliche Trassenabtrennung usw.), die tendenziell zu überhöhter Geschwindigkeit verleiten, nach Möglichkeit zu reduzieren. Die Steuerung der Ampelphasen ist eine komplexe, weit über den Bahnhofplatz hinaus gehende Herausforderung. An dieser wichtigen innerörtlichen Verkehrsachse ist vorrangig die Flüssigkeit des Verkehrs sicherzustellen.</p> <p>Das Problem der Rückstau vor den Parkhäusern ist bekannt und wird in der Planung sowohl für den Straßenraum als auch für das neue Parkhaus am Bahnhof berücksichtigt. Entsprechende Szenarien wurden anhand einer dynamischen Verkehrsflusssimulation überprüft.</p>
<p><u>Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege mit Schreiben vom 26.10.2016 (Anlage 5.6)</u></p> <p>„Das Plangebiet befindet sich im Bereich der spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadtbefestigung. Aufgrund der historisch überlieferten Lage sind folgende Abschnitte von dem Vorhaben betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none">- die Kontermauer der spätmittelalterlichen Stadtbefestigung- die in 1530er Jahren nach Plänen Dürers errichtete und 1802 geschleifte Eckbastei- ggf. im Erdboden erhaltene Überreste der zwischen 1617 und 1622 errichteten und 1801/02 abegangenen Brunnenbastion "Scharfeck"- Überreste der um 1620 errichteten und 1801/02 geschleiften Blaubastion "Schleifmühle" und der Courtine (dem geraden Wall zwischen zwei Bastionen). <p>Trotz der modernen Unterkellerung der im späten 19. / frühen 20. Jahrhundert entstandenen und im 2. Weltkrieg zerstörten Bebauung im Bereich der Promenade am Bahnhofplatz sowie den modernen Leitungen können sich auch noch in größeren Tiefen Reste der Wall- und Bastionsgründungen erhalten haben.</p>	

<p>Bei der dargestellten Befestigung handelt es sich um Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG.</p> <p>An der Erhaltung der ausgewiesenen archäologischen Kulturdenkmale besteht grundsätzlich ein öffentliches Interesse. Bedenken gegen die Festsetzung von den Bauvorhaben im Plangebiet können daher nur unter Auflagen zurückgestellt werden, die Erhalt und Sicherung, bzw. Dokumentation und Bergung sicherstellen sollen. Bei Bodeneingriffen über 80 cm ist nach Lage der Dinge davon auszugehen, dass das Vorhaben voraussichtlich nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut hat. Deshalb müssen die Planungen in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart (LAD), vertreten durch Herrn Dr. Jonathan Scheschkewitz, durchgeführt werden, um frühzeitig Konfliktpunkte festzustellen und substanzschonende Lösungen erarbeiten zu können. Um dem allgemeinen Interesse an der Erhaltung von Kulturdenkmälern bei nicht vermeidbaren Eingriffen bestmöglich gerecht zu werden, müssen dort die Erdarbeiten archäologisch begleitet werden, um ggf. angetroffene Überreste der Festung und der spätmittelalterlichen Befestigung fachgerecht bergen und bzw. dokumentieren zu können. Ziel dieser Maßnahme ist es, wenigstens den dokumentarischen Wert des Kulturdenkmals als kulturhistorische Quelle für künftige Generationen zu erhalten. Wir bitten, diese Hinweise in die Planunterlagen einzufügen.“</p>	<p>Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen und an die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU) als Trägerin der Baumaßnahme zur Information weitergeleitet. Die SWU hat bereits Kontakt mit dem Landesamt für Denkmalpflege aufgenommen, um ggf. notwendige Maßnahmen rechtzeitig im Vorfeld abzustimmen.</p> <p>Ein entsprechender Hinweis wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>
<p><u>DB Station & Service AG mit Schreiben vom 27.10.2016 (Anlage 5.7)</u></p> <p>„Gegen die Neuaufstellung/Änderung des o.g. Bebauungsplans bestehen von Seiten der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der TöB-Belange keine Einwendungen, wenn folgende Hinweise und Anregungen beachtet und berücksichtigt werden.</p> <p>Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn sind entschädigungslos zu dulden, hierzu gehören auch Bremsstaub, Lärm und Erschütterungen. Schutzmaßnahmen gegen Einwirkungen aus dem Bereich der Eisenbahn haben auf Kosten des Bauherrn zu erfolgen.</p> <p>In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.</p> <p>Beleuchtungsanlagen von Parkplätzen, Wegen, Werbung und dergleichen, sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind in ihrer Farbgebung und Strahlrichtung so anzuordnen, dass jegliche Signalverwechslung und Blendwirkung ausgeschlossen ist. Sollte sich nach der Inbetriebnahme eine</p>	<p>Bei den dem Bebauungsplan zugrunde liegenden Bauvorhaben handelt es sich um verkehrstechnische Anlagen; besonders schutzbedürftige Nutzungen, die einen erweiterten Immissionsschutz erforderlich machen würden, sind nicht Gegenstand der Planung.</p> <p>Die Information wird an die SWU Verkehr als Trägerin der Baumaßnahme zur Information weitergeleitet. Ein Konfliktpotenzial ist nicht erkennbar.</p> <p>Die Information wird an die SWU Verkehr als Trägerin der Baumaßnahme zur Information weitergeleitet. Ein Konfliktpotenzial ist nicht erkennbar.</p>

<p>Blendung herausstellen, so sind vom Bauherrn entsprechende Abschirmungen anzubringen.</p> <p>Bei Planungen und Baumaßnahmen im Umfeld der Bahnlinie ist die Deutsche Bahn AG frühzeitig zu beteiligen. Bei der Bauausführung sind ggf. Bedingungen zur sicheren Durchführung des Bahnbetriebs zu beachten, da Kabel und Leitungen auch außerhalb von DB-eigenem Gelände verlegt sein können.</p> <p>Falls noch nicht geschehen, bitten wir im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange das Eisenbahn-Bundesamt zu beteiligen.</p> <p>Die Deutsche Bahn AG bittet, die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zu erhalten und weiterhin an dem Verfahren beteiligt zu werden.</p>	<p>Die Grenze des Geltungsbereichs ist etwa 35 m vom Betriebsgelände der DB entfernt; das Konfliktpotenzial ist daher als gering einzuschätzen. Ungeachtet dessen wird die DB rechtzeitig an den Planungen und Baumaßnahmen beteiligt.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt wird im Zuge der öffentlichen Auslegung am Verfahren beteiligt.</p> <p>Das Abwägungsergebnis ist öffentlich verfügbar, die Beteiligten werden entsprechend unterrichtet. DB wird in den folgenden Verfahrensschritten erneut beteiligt.</p>
<p><u>Handwerkskammer Ulm</u> <u>mit Schreiben vom 28.10.2016 (Anlage 5.8)</u></p> <p>„Die vorliegenden Planungsunterlagen geben nur einen groben Rahmen der beabsichtigten Planung wieder. Details sind den Unterlagen leider nicht zu entnehmen. Die Anmerkungen der Handwerkskammer beziehen sich daher auf die textlichen Angaben in der Begründung und die im Umlauf befindlichen Entwurfspläne zur künftigen Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße. Für eine genauere Stellungnahme sind jedoch konkret ausgearbeitete Pläne notwendig.</p> <p>Das regionale Handwerk wird von den Planungen in besonderem Maße dadurch betroffen sein, dass sich in der Verkehrsführung rund um den Hauptbahnhof Ulm Veränderungen ergeben. Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität schafft die grundlegenden Voraussetzungen für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Deshalb plädiert die Handwerkskammer im Interesse ihrer Mitgliedsbetriebe für eine angemessene Verkehrsinfrastruktur in der Stadt.</p> <p>Wie der Presse zu entnehmen war, wurde am 12.10.2016 vom Gemeinderat der Stadt der Antrag GD 383/16 verabschiedet. Konkret wurden nun drei Fahrspuren im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße, die von der Verwaltung vorgeschlagen wurden, vom Gemeinderat verabschiedet - zwei Spuren auf der westlichen und eine Spur auf der östlichen Seite.</p> <p>Im Vorfeld der Abstimmung haben viele Verbände und Unternehmen, unter anderem auch die Handwerkskammer, große Bedenken gegen die geplante Verringerung der Fahrspuren vorgebracht. Nach wie vor weisen wir auf unsere grundsätzlichen Bedenken</p>	<p>Bei dem vorliegenden Verfahrensschritt handelt es sich um die sog. frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange. Zweck dieses ersten Verfahrensschritts ist es, noch vor Erstellung der Entwurfsplanung auf möglichst breiter Basis Informationen einzuholen, um diese rechtzeitig in den Planungsprozess aufnehmen zu können. Darauf aufbauend wird der konkrete Entwurf erarbeitet. Dieser wird im Rahmen der öffentlichen Auslegung erneut zur Diskussion gestellt.</p> <p>Die Forderung nach einer angemessenen Verkehrsinfrastruktur zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität in der Stadt deckt sich mit den Zielen der städtischen Verkehrsplanung. Das vorliegende Verfahren dient dem Ausbau der Mobilitätsdrehscheibe auf dem Bahnhofplatz und der ortsverträglichen, räumlich-funktionalen Verknüpfung verschiedener innerstädtischer Verkehre.</p> <p>In seiner Sitzung am 12.10.2016 hat der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss über die Anzahl der Fahrspuren für den Individualverkehr auf dem Bahnhofplatz gefasst. Demzufolge wird die Friedrich-Ebert-Straße künftig in Richtung Norden mit einer Fahrspur, in Richtung Süden mit zwei Fahrspuren über den Bahnhofplatz geführt. Dieser Beschluss ist Grundlage für die weitere Planung.</p> <p>Der neuerliche Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Argumente, die letztendlich zur der beschriebenen Entscheidung des Gemeinderats geführt haben, sind in der entsprechenden Sitzungsvorlage (GD 383/16) und dem vorange-</p>

<p>zur Rücknahme einer Fahrspur im Bereich einer der wichtigsten Mobilitätsdrehscheiben des Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm hin.</p> <p>Entscheidend für die Planung einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur ist die Frage, welche Verkehrsmittel die Stadtbewohner, Besucher, Kunden, Pendler, sowie Dienstleistungs- und Lieferverkehre künftig nutzen werden. Hier unterscheiden sich die Meinungen und Prognosen verschiedener Gutachter deutlich. Fakt ist, dass durch die Bauprojekte "Sedelhöfe" und Tiefgarage am Bahnhof sicherlich nicht mit weniger Individualverkehr, besonders aus dem ländlich geprägten Umland, zu rechnen ist.</p> <p>Müssen diese Individualverkehre zurückgehen, wären enorme, auch finanzielle, Anstrengungen in eine deutliche Verbesserung des ÖPNV notwendig. Es besteht bereits heute ein großer Nachholbedarf an verbesserten und attraktiven Anbindungen an den ÖPNV. Der ÖPNV ist derzeit keineswegs flexibel und zeigt, dass er so wie gestaltet nicht in der Lage ist, Individualverkehre spontan aufzunehmen. Bestes Beispiel sind die vielen zeitlichen Verzögerungen im Kfz-Verkehr aufgrund der nur vorübergehenden Baustellen in der Friedrich-Ebert- Straße. Würden bereits heute mehr Personen auf den ÖPNV umsteigen, könnten die täglichen Staus im Stadtgebiet gesenkt werden.</p> <p>Eng verbunden mit der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist zudem die Frage der künftigen Anbindung und Größe des ZOB. Die Lage, Größe, Funktionalität und Erreichbarkeit eines ZOB sind mit entscheidend für die Attraktivität und Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels Bus sowie für die Anbindung des Umlandes. Dieses Verkehrsmittel wird auch stark von Schülern und Berufsschülern frequentiert und muss für diese Nutzergruppe ebenfalls Vorteile und Anreize bieten gegenüber einer individuellen Anfahrt gerade zum Schulzentrum Kuhberg. Die künftige Anziehungskraft und Nutzung der Linie 2 ist hiermit stark verknüpft. Aus der Sitzungsvorlage ist eine deutliche Verschiebung der Zufahrt zum ZOB nach Süden hin zu erkennen. Damit würde im Vergleich zur bisherigen Größe eine deutliche Verkleinerung einhergehen. Zudem befindet sich in dieser Lösung die Busabbiegespur auf der Friedrich-Ebert-Straße im Ausfahrtsbereich des Parkhauses, was eine weitere Störungsanfälligkeit nach sich ziehen wird. Dies gilt es zu vermei-</p>	<p>gangenen fachlichen und politischen Diskurs ausführlich dargelegt worden. In der Gesamtbeurteilung der verkehrlichen und stadträumlichen Aspekte wird die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhofplatz von der getroffenen Entscheidung wesentlich profitieren.</p> <p>Zur Vorbereitung der Grundsatzentscheidung des Gemeinderats hat die Verwaltung zwei unabhängige Verkehrsgutachter mit der Untersuchung der Verkehrsleistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße beauftragt. Grundlage für die Analysen ist eine sog. dynamische Verkehrsflussimulation, in die alle Einflussfaktoren auf den städtischen Verkehr, d.h. städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, Anzahl der verfügbaren Parkplätze, Änderungen im großräumigen Verkehrsnetz, Entwicklung des ÖPNV, prognostizierte Bevölkerungszuwächse u.v.m. eingespeist werden. Beide Gutachter kommen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass die Reduzierung der Friedrich-Ebert-Straße um eine Fahrspur keinen wesentlichen Einfluss auf die Flüssigkeit des Verkehrs haben wird.</p> <p>Die Stadt unternimmt aktuell erhebliche Anstrengungen zugunsten des ÖPNV, indem sie eine zweite Straßenbahnlinie baut. Diese folgt einer wesentlichen städtischen Entwicklungsachse ausgehend vom Schulzentrum Kuhberg über die ÖPNV-Knotenpunkte Ehinger Tor und Hauptbahnhof/ZOB zur Wissenschaftsstadt. Gerade mit dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren soll der Grundstein für einen funktional und räumlich hochwertigen ÖPNV-Knoten auf dem Bahnhofplatz geschaffen werden, um den öffentlichen Verkehr noch attraktiver zu gestalten und infolgedessen die Netze für den Individualverkehr zu entlasten.</p> <p>Der ZOB ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Mit dem vorliegenden Entwurf wird keine Vorentscheidung für die künftige Größe und Organisation des ZOB getroffen. Der Bebauungsplanentwurf setzt großzügige Ein- und Ausfahrtsbereiche fest, die ausreichend Spielraum für eine künftige Entscheidung –sei es zugunsten eines ZOB in der bisherigen Größe/Lage oder sei es zugunsten einer kompakteren Variante – bereit halten. Auch in Hinblick auf die Busabbiegespur aus Fahrtrichtung Süden sind im vorliegenden Bebauungsplanentwurf beide Szenarien weiterhin möglich und verkehrstechnisch überprüft.</p>
---	---

<p>den. Aus Sicht der Handwerkskammer muss der ZOB in seiner bisherigen Größe beibehalten werden.</p> <p>Wird es bei einer einspurigen Lösung im Osten bleiben, ist mit großen Problemen gerade für die Kfz-Zufahrt zum Hauptbahnhof zu rechnen, da sich vor dem Parkhaus Deutschhaus zwei Fahrspuren auf eine verengen, sowie sich die Abbiegeverkehre zum Parkhaus und zum ZOB an dieser Stelle überschneiden. Besonders die Verengung der beiden Fahrspuren, die mit hohem Fahrzeugaufkommen vom Zinglerberg kommen, wird hier regelmäßig zu Schwierigkeiten führen. Für Zielverkehre zum Hauptbahnhof ist dies eine deutliche Verschlechterung und wird die Attraktivität Bahn nicht unterstützen. Fahrgäste wollen pünktlich zum Zug kommen und können nicht noch regelmäßige Staus, die zeitlich schlecht einzuschätzen sind, einplanen. Für alle Nutzer des Bahnhofes aus dem westlichen Stadtgebiet und Umland bringt dies deutliche Verschlechterungen. Wann und wie die Anfahrt zum Hauptbahnhof über die Schillerstraße möglich sein wird und ob diese zu einer deutlichen Entzerrung dieser Problematik führt, ist offen. Die Alternative kann bei drei Fahrspuren nur sein, dass eine Fahrspur auf die Westseite gelegt wird und auf der Ostseite zwei Spuren erhalten bleiben. So kann auch ein entsprechend breiter Fuß- und Radweg entlang der westlichen Straße entstehen. Ein Radweg auf Bahnhofseite (Westseite) ist sicherlich zweckmäßiger. Wir sprechen uns weiterhin für vier Fahrspuren in der Friedrich-Ebert-Straße aus. Zwei Spuren sorgen für einen deutlich flüssigeren Verkehr, da dadurch für die Ausfahrten des Parkhauses Deutschhaus und der Tiefgarage je eine Spur zum Einfädeln in den fließenden Verkehr zur Verfügung steht.“</p>	<p>Vom Zinglerberg kommend müssen bei der einspurigen Lösung in Fahrtrichtung Nord auf dem Streckenabschnitt etwa bis zur Einfahrt Deutschhaus zwei Fahrspuren auf eine Fahrspur zusammengeführt werden. Die Ampelanlage am Fuße des Zinglerbergs hat hier Pförtner-Funktion. Die Verkehrsgutachter konnten in der Verkehrssimulation nachweisen, dass der Verflechtungsvorgang ohne wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrsflüssigkeit auf der Friedrich-Ebert-Straße vonstatten geht. Das Parkhaus Deutschhaus sowie die potenzielle Zufahrt zum ZOB werden separate Abbiegespuren erhalten. Hol- und Bringverkehre im Umfeld des Hauptbahnhof werden künftig entzerrt: Bahnkunden, die von Westen zum Hauptbahnhof anreisen, können ab 2018 von der Schillerstraße aus über den städtischen Fußgängersteg barrierefrei direkt auf die Bahnsteige gelangen. Den Bahnkunden, die den Hauptbahnhof weiterhin von der Ostseite ansteuern, stehen in der künftigen Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz Zonen für Hol- und Bringverkehr und Kurzzeitparkplätze zur Verfügung – mit direkter Anbindung an die Bahnhofspassage und den Hauptbahnhof. Gerade an der östlichen Platzkante ist der Flächengewinn infolge der Fahrbahnreduzierung von großem Nutzen: Hier stünde ansonsten lediglich ein unangemessen schmaler Gehweg zur Verfügung; ein Fahrradweg in Richtung Norden wäre ausgeschlossen.</p>
<p><u>Industrie- und Handelskammer (IHK) Ulm mit Schreiben vom 31.10.2016 (Anlage 5.9)</u></p> <p>„Die Industrie- und Handelskammer Ulm hat im Anhörungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB zum Vorentwurf des oben genannten Bebauungsplans - auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen - nachfolgende Anmerkungen vorzubringen.</p> <p>Die Wirtschaft ist von den beabsichtigten Planungen in besonderem Maße betroffen. Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität schafft die grundlegenden Voraussetzungen für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Deshalb setzen wir in Wahrnehmung der Interessen ihrer Unternehmen für eine angemessene Verkehrsinfrastruktur ein.</p> <p>Vorliegende Planungsunterlagen geben nur einen groben Rahmen der beabsichtigten Planung wieder. Details sind den Unterlagen nicht zu entnehmen. Wir beschränken uns bei unseren Anmerkungen daher auf die textlichen Angaben in der Begründung und die im Umlauf befindlichen Entwurfspläne zur künftigen</p>	<p>Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität und der dafür geeigneten Verkehrsinfrastruktur entspricht den Zielen der städtischen Verkehrs- und Stadtplanung.</p> <p>Bei dem vorliegenden Verfahrensschritt handelt es sich um die sog. frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange. Zweck dieses ersten Verfahrensschritts ist es, noch vor Erstellung der Entwurfsplanung auf möglichst breiter Basis Informationen einzuholen,</p>

<p>Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße (Anlage_1_zu_GD_383_16.pdf, Sitzung Gemeinderats am 12.10.2016). Für eine endgültige Stellungnahme sind jedoch konkret ausgearbeitete Pläne notwendig.</p> <p>Zwischenzeitlich wurde am 12.10.2016 vom Gemeinderat der Stadt der Antrag (GD 383/16) verabschiedet. D.h. es wurde seitens des Gemeinderats die von der Verwaltung vorgeschlagene Lösung mit drei Fahrspuren verabschiedet (zwei Spuren auf der westlichen und eine Spur auf der östlichen Seite). Im Vorfeld der Abstimmung haben neben der IHK Ulm die Ulmer City Marketing, der Handelsverband Baden-Württemberg, die Ulmer Ärzte, die Handwerkskammer Ulm, die IHK Schwaben, sowie direkt betroffene Unternehmen (Bus- sowie Taxibetriebe) große Bedenken gegen die geplante Verringerung der Fahrspuren vorgebracht.</p> <p>Entscheidend für die Planung einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur ist die Frage, welche Verkehrsmittel die Stadtbewohner, Besucher, Kunden, Pendler und Lieferverkehre künftig nutzen werden.</p> <p>Die der Entscheidung des Gemeinderats zugrundeliegende Verkehrsprognose geht offensichtlich davon aus, dass bis 2030 der Pkw-Verkehr deutlich abnehmen wird. Vergleicht man das Ergebnis der Verkehrszählung von 2006 und die Prognose des Gutachtens für das Bauvorhaben "Sedelhöfe" aus dem Jahr 2013 mit der Prognose 2030, wird trotz 7000 zusätzlicher Fahrzeugbewegungen durch die neuen Tiefgaragen von einem Rückgang von knapp 9000 Fahrzeugbewegungen ausgegangen. Für uns ist nicht nachvollziehbar, wie es in den nächsten Jahren zu einer Verkehrsabnahme in dieser Größenordnung kommen soll, da im Bahnhofsbereich Bauprojekte (Sedelhöfe, Bahnhofstiefgarage) anstehen, die künftig mehr Verkehr in diesen Bereich lenken. Zudem halten wir eine solche Veränderung des Verkehrsverhaltens für ihr ländlich geprägtes Umland aus heutiger Sicht nicht für realistisch.</p> <p>Offensichtlich wird ein "edukatorischer Effekt" unterstellt, den wir nicht teilen. Wir gehen viel mehr davon aus, dass die potentiellen Besucher ihre Wahl des Verkehrsmittels nicht ändern, sondern andere, leichter erreichbare Standorte anfahren werden.</p>	<p>um diese rechtzeitig in den Planungsprozess aufnehmen zu können. Darauf aufbauend wird der konkrete Entwurf erarbeitet. Dieser wird im Rahmen der öffentlichen Auslegung erneut zur Diskussion gestellt.</p> <p>Nach eingehender Diskussion hat der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 12.10.2016 einen Grundsatzbeschluss gefasst, wonach die Friedrich-Ebert-Straße künftig mit einer Fahrspur in Richtung Norden und zwei Fahrspuren in Richtung Süden über den Bahnhofplatz geführt werden soll. Dieser Entscheidung bildet die Grundlage für die weiteren Planungsschritte im Bereich Bahnhofplatz/Friedrich-Ebert-Straße.</p> <p>Die individuelle Entscheidung für ein Verkehrsmittel hängt von der Qualität des Angebots ab. Anlass für das vorliegende Verfahren ist die planungsrechtliche Sicherung der ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof im Zuge des Ausbaus des Straßenbahnnetzes. Ziel der Planung ist es, die verschiedenen Verkehrsarten an dieser wichtigen Mobilitätsdrehscheibe noch besser miteinander zu verknüpfen und verträglich in den Stadtraum einzufügen.</p> <p>Zur Vorbereitung der Grundsatzentscheidung des Gemeinderats hat die Verwaltung zwei unabhängige Verkehrsgutachter mit der Untersuchung der Verkehrsleistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße beauftragt. Grundlage für die Analysen ist eine sog. dynamische Verkehrsflussimulation, in die alle Einflussfaktoren und Randbedingungen auf den städtischen Verkehr, d.h. städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen wie z.B. der Neubau der Sedelhöfe, Anzahl der verfügbaren Parkplätze, Änderungen im großräumigen Verkehrsnetz, Entwicklung des ÖPNV, prognostizierte Bevölkerungszuwächse u.v.m. eingespeist werden. Die Simulationssoftware ist trotz der Verwendung von Annahmen und Vereinfachungen in der Lage, das Verkehrsaufkommen und dessen Verteilung mit gewissen Unsicherheiten realitätsnah abzubilden; dies zeigen Erfahrungswerte.</p> <p>Es ist nicht korrekt, dass mit der dem Grundsatzbeschluss des Gemeinderats zugrunde liegenden Planung der Pkw-Verkehr geschwächt und auf diese Weise ein edukatorischer Effekt erzielt werden soll. Die beauftragten Verkehrsgutachter haben unabhängig voneinander bestätigt, dass die Reduktion des Straßenquerschnitts um eine Fahrspur keinen erheblichen Einfluss auf die Flüssigkeit des Verkehrs hat. Es geht bei den zur Diskussion stehenden Maßnahmen also keineswegs</p>
--	---

Die durch die Verkehrsuntersuchung attestierte (bereits eingeschränkte) Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten Zinglerberg/Neue Straße sowie Neutorstraße/Olgastraße ist nicht mehr gegeben, sofern die Annahmen der Prognose 2030 nicht zutreffen. Die Veränderung in der Wahl der Verkehrsmittel soll laut Prognose bis zum Jahr 2030 eintreten. Die Straßenbahn mit der großen Haltestelle, die Sedelhöfe, die Bahnhofstiefgarage, sowie die Friedrich-Ebert-Straße dürften bis spätestens 2021 im endgültigen Zustand fertig gestellt sein. Die der Prognose 2030 zugrunde liegende Veränderung des Verkehrsverhaltens kann bis zum Jahr 2021 noch nicht eingetreten sein. Allein schon aus diesem Grund erachtet es die IHK als sinnvoll, zunächst zwei Fahrspuren je Richtung zu schaffen. Sofern sich der prognostizierte Effekt einstellt, wäre eine nachträgliche Reduzierung möglich.

Bei den Verkehrszahlen wurden außerdem die Spitzenstunden des werktäglichen Verkehrs betrachtet. Die Verwaltung geht davon aus, dass das samstägliche Verkehrsaufkommen nicht über die werktägliche Spitze hinaus geht (Beschlussvorlage GD 337/16). Für die Attraktivität der Innenstadt sind die Samstage und Brückentage, sowie die Oster- und Weihnachtswochen entscheidend. Bei der werktäglichen Spitze ist ein Großteil des Verkehrs auf Pendler zurückzuführen, die normalerweise immer dieselben Wegstrecken fahren und dementsprechend mit der Verkehrssituation vertraut sind. An den entscheidenden Tagen sind vermehrt Personen aus dem Umland unterwegs, um die Innenstadt zu besuchen. Diese Personengruppe hat erfahrungsgemäß ein anderes Fahrverhalten (u.a. aufgrund der Ortskenntnis, sowie einem Parkplatzsuchverkehr). Dies wird bei einer einspurigen Lösung im Osten zu noch größeren Problemen führen. Dies gilt insbesondere für den Knoten Zinglerberg/Neue Straße mit der sehr kurzen Strecke für die Verflechtung des Verkehrs.

Hinzu kommt, dass sich die aus dem Parkhaus

darum den MIV zu schwächen; vielmehr soll das Angebot des ÖPNV verbessert und für einen potenziell größeren Nutzerkreis attraktiver gemacht werden.

Begrenzender Faktor für den Verkehrsdurchfluss auf der Friedrich-Ebert-Straße sind die Verkehrsknoten Neutorstraße im Nordosten und Neue Straße/Zinglerberg im Süden. Diese Knoten sind bereits heute an der Grenze der Belastbarkeit angelangt. Maßgebliche Verbesserungen zugunsten eines höheren Verkehrsdurchflusses sind dort nicht mehr möglich. Den fachgutachterlichen Stellungnahmen zufolge kann der Verkehr, der diese Knoten maximal passieren kann, auch bei einspuriger Verkehrsführung verlässlich über die Friedrich-Ebert-Straße abgewickelt werden. Insofern ist die Frage, inwieweit die Zweifel des Einwenders an den prognostizierten Verkehrszahlen und Zeithorizonten für das zukünftige Verkehrsaufkommen berechtigt sind, in diesem Zusammenhang unerheblich. Der Vorschlag, zunächst 4 Fahrspuren zu bauen und ggf. ab 2030 Fahrspuren zurückzubauen ist nicht realistisch. Eine solche Maßnahme wäre mit erheblichem Aufwand (Anpassung der Bordsteine, Oberflächen, Entwässerung, Signalanlagen usw.), erneuten Verkehrsprovisorien während der Bauzeit und beträchtlichen Kosten verbunden. Wenige Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahmen am Bahnhofplatz wäre ein derartiger Aufwand ökonomisch unsinnig und nicht zu vermitteln.

Die Aussage der Verwaltung, wonach das samstägliche Verkehrsaufkommen in der Spitze die werktägliche Spitzenstunde nicht übersteigt, beruht nicht etwa auf Annahmen sondern ist das Ergebnis konkreter Verkehrszählungen und langjähriger Erfahrungen. Für die Bemessung der Verkehrswege ist überhaupt nur die werktägliche Spitzenstunde von Belang; das Verkehrsaufkommen zu den anderen Tageszeiten liegt deutlich darunter und ist daher unproblematisch. Auch durchschnittliche Samstage erreichen nicht den max. Ausschlag des werktäglichen Verkehrsaufkommens. Hier kommt zugute, dass sich das Tagesmaximum an Samstagen auf eine längere Zeitspanne verteilt und dementsprechend unter der werktäglichen Spitze bleibt. Ziel einer ressourcenbewussten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur kann allerdings nicht sein, die Verkehrswege auf wenige Sonderereignisse im Jahr auszurichten und über einen Großteil des Jahres überdimensionierte Verkehrsanlagen vorzuhalten. Bereits heute kann es etwa an Adventssamstagen zu problematischen Verkehrsverhältnissen kommen; dies wird auch künftig der Fall sein.

Die Zusammenführung der Fahrspuren wurde

Deutschhaus und der neuen Tiefgarage in Richtung Norden ausfahrenden Fahrzeuge ohne große Aufstellfläche bzw. Einfädelspur auf einer Fahrspur treffen würden. Erhebliche Verkehrsverzögerungen und Rückstaus in den Knoten Zinglerberg/Neue Straße wären die Folge. Deshalb sprechen wir uns für vier Fahrspuren in der Friedrich-Ebert-Straße aus. Zwei Spuren je Richtung sorgen für einen deutlich flüssigeren Verkehr, da dadurch für die Ausfahrten des Parkhauses Deutschhaus und der Tiefgarage unter dem Bahnhofsvorplatz je eine Spur zum Einfädeln in den fließenden Verkehr zur Verfügung steht.

Weiterer Lösungsansatz:

Geplant ist neben der Änderung des direkten Bahnhofsvorplatzes eine deutliche Verbreiterung der Haltestellen auf je sieben Meter inmitten der Friedrich-Ebert-Straße. Aus unserer Sicht ist diese Haltestellenbreite sehr großzügig bemessen. Nach "DIN 18024-1 - Flächen" sollten z.B. Begegnungsflächen für Rollstuhlbenutzer mindestens 200 cm breit und 250 cm tief sein. Zudem dient der Bahnhofsvorplatz vorwiegend als Mobilitätsdrehscheibe, indem die Nutzer rasch von einem zum anderen Verkehrsmittel wechseln. Dadurch wird dieser Bereich aus Sicht der Industrie- und Handelskammer auch künftig nur untergeordnet einen Aufenthaltsraum darstellen. Wir regen daher an, die Haltestellenbreite zu verringern. Selbst bei sechs Metern wäre noch ein großzügiger Aufenthaltsbereich, sowie ausreichende Begegnungsflächen vorhanden und die Haltestellen wären im Vergleich zu heute dennoch rund doppelt so breit. Bei einer solchen Reduktion würden zwei Meter Raum gewonnen. Damit wäre aus unserer Sicht die Beibehaltung von vier Fahrspuren möglich und es könnte ein ausreichend bemessener Fahrradstreifen auf der Ostseite angelegt werden. Dadurch wäre der gesamte Bahnhofsbereich für die Zukunft weiter leistungsfähig aufgestellt.

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) sowie Taxiaufstellflächen:

Eng verbunden mit der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist zudem die Frage der künftigen Anbindung und Größe des ZOB. Die Lage, Größe, Funktionalität und Erreichbarkeit eines ZOB sind entscheidend für die Attraktivität und Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels Bus, sowie für die Anbindung des Umlandes.

Aus der Sitzungsvorlage ist eine deutliche Verschiebung der Zufahrt zum ZOB nach Süden auf Höhe Einfahrt des Parkhauses Deutschhaus zu erkennen. Damit würde im Vergleich zum bisherigen Zustand eine deutliche Verkleinerung einhergehen. Zudem würde sich die Busspur für die Zufahrt zum ZOB auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße zwischen den Einfahrtsbereichen des Deutschhauses und der Tiefgarage befinden.

selbstverständlich in die den Verkehrsgutachten zugrunde liegende, mikroskopische Verkehrsflusssimulation eingespeist. Danach sind hier keine signifikanten Behinderungen der Verkehrsleistungsfähigkeit zu erwarten.

Die Haltestelle Hauptbahnhof ist der wichtigste Umsteigeknoten im Ulmer ÖPNV-Netz. Die heutigen Bahnsteige genügen den aktuellen Anforderungen in keinster Weise. Zu Spitzenstunden etwa nach Schulschluss sind die Zustände zum Teil prekär. Eine wesentliche Verbreiterung ist – gerade vor dem Hintergrund des Netzausbaus – unerlässlich. Dies sieht auch der Fördergeber des Straßenbahnprojekts so und hat die Zusage der Fördermittel an die Verbreiterung der Bahnsteige geknüpft. Der vorgeschlagene Ansatz der Mindestmaße für Begegnungsflächen nach DIN ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend. Die Bahnsteige müssen zugleich ausreichend Fläche für wartende Fahrgäste, für stoßweise aus den Fahrzeugen strömende Fahrgäste, für Fahrgastunterstände, Treppen und Aufzüge aus der Passage, Fahrleitungsmasten, Fahrplananzeigen, Automaten und sonstige technische Infrastruktur bieten. Zudem ist entlang der Fahrbahnkanten je ein halber Meter der Bahnsteige als Sicherheitsabstand frei zu halten.

Der ZOB ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens.

Mit dem vorliegenden Entwurf wird keine Vorentscheidung für die künftige Größe und Organisation des ZOB getroffen. Der Bebauungsplanentwurf setzt großzügige Ein- und Ausfahrtsbereiche fest, die ausreichend Spielraum für eine künftige Entscheidung – sei es zugunsten eines ZOB in der bisherigen Größe/Lage oder sei es zugunsten einer kompakteren Variante – be-

den, was eine weitere Störungsanfälligkeit nach sich ziehen würde. Dies gilt es zu vermeiden.

Aus unserer Sicht muss der ZOB in seiner bisherigen Größe und Leistungsfähigkeit beibehalten werden. Nur dadurch kann der ÖPNV gestärkt werden. Bereits heute zeigen sich durch die Verkleinerung und Verlagerung eines Teils der Linien in den "ZOB West" große Probleme im Betriebsablauf. Die deutlich längeren Fußwege aus dem provisorischen "ZOB West" zum Bahnhofsvorplatz sind für Fahrgäste sehr unattraktiv. Ein ZOB in der bisherigen Größe bedingt dabei die Wiederherstellung der bisherigen Zufahrt, die entgegen der Planungsvorlage, wie sie dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegen hat, wieder im ursprünglichen Bereich liegen muss. Die Zufahrt wie sie in Anlage 4.1 zu GD 337/16 dargestellt ist, ist für die Flüssigkeit des Verkehrs deutlich besser geeignet. Den Bussen steht zwischen der Ausfahrt der Tiefgarage und der Straßenbahntrasse eine separate Aufstellfläche zur Verfügung. Mit dieser Lösung werden zudem die Probleme bei der Verflechtung der verschiedenen Verkehre im Knoten Zinglerberg/Neue Straße deutlich reduziert. Eine künftige Aufteilung des ZOB in einen östlichen und westlichen Bereich muss unbedingt vermieden werden. Auch die regionalen Linien vom Umland müssen alle in direkter Nachbarschaft zur Innenstadt, zum Bahnhof und zu den weiteren Umstiegsmöglichkeiten liegen. Nur damit ist der ZOB kundenorientiert. Ein geteilter ZOB wird langfristig zum Rückgang der Fahrgäste führen, was wiederum eine Steigerung des MIV bedeutet. Der ZOB ist gleichberechtigt zum Nahverkehr der SWU.

Auch die Taxis gehören zu einem attraktiven Nahverkehr einer Stadt. Die Taxizentrale hat dazu folgendes mitgeteilt: "Rund 500 Personen werden durch die Ulmer Taxis täglich befördert, wozu auch Patienten und mobilitätseingeschränkte Personen zählen, die per Zug oder Bus anreisen. Allein ca. 50 Fahrgäste täglich sind aufgrund ihres gesundheitlichen Zustands auf pünktliche Beförderung zu medizinischen Maßnahmen angewiesen (Dialyse-, Chemo- oder Strahlentherapiepatienten). Zudem werden für die Universitätsklinik und die Blutspendezentrale Ulm täglich viele Transportfahrten (Blutkonserven, pathologisches Material, etc.) durchgeführt, die einen zuverlässigen und schnellen Weitertransport (u.a. per Schnellzug) bedingen. Für die Standplätze ist die Nähe zum Bahnhof und ZOB daher besonders wichtig." In vorliegenden Plänen ist bislang nicht dargestellt, wie dies gelöst werden soll und die Taxis berücksichtigt werden.

Betrachtung von Umweltbelangen:

reit halten. Auch in Hinblick auf die Busabbiegespur aus Fahrtrichtung Süden sind im vorliegenden Bebauungsplanentwurf beide Szenarien weiterhin möglich und verkehrstechnisch überprüft. Die Abgrenzung des Geltungsbereichs wurde zum vorliegenden Verfahrensschritt korrigiert und entsprechend begründet.

Die Stellungnahme zur Größe, Lage und Organisation des zentralen Omnibusbahnhofs wird zur Kenntnis genommen. Der ZOB ist wie erwähnt nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Der Sachverhalt ZOB ist zu komplex, als dass er lediglich als Anhang zur Diskussion um die Friedrich-Ebert-Straße abgehandelt werden könnte. Hier wird zu gegebener Zeit ein eigenständiger Diskussionsprozess mit den verschiedenen Interessenvertretern und den politischen Entscheidungsträgern angestoßen werden.

Ausgangspunkt für das vorliegende Bebauungsplanverfahren ist die Notwendigkeit des Ausbaus der ÖPNV-Haltestelle und der daraus resultierenden Anpassungen der Friedrich-Ebert-Straße. Der Bahnhofplatz selbst ist nicht Teil des Plangebiets. Der Bebauungsplan hat für den Taxiverkehr also nur insoweit Relevanz, als eine Zufahrt auf den Platz auch künftig grundsätzlich gesichert ist. Eine entsprechende Festsetzung für den nördlichen Platzbereich wurde in den vorliegenden Planentwurf aufgenommen. Wie der Taxiverkehr in den Bahnhofplatz integriert werden kann, wird abschließend in der Diskussion um die Gestaltung des Bahnhofplatzes zu entscheiden sein. Selbstverständlich werden die Taxiunternehmer in diesen noch anstehenden Diskurs einbezogen.

<p>In der Diskussion wurden bislang die negativen Auswirkungen auf die Umwelt vernachlässigt. In der Luftreinhaltung spielt die Verkehrsflüssigkeit die entscheidende Rolle, um die Schadstoffbelastung zu senken. Bei flüssigem Verkehr ist u.a. der Stickstoffdioxidausstoß um 29 bis 55 Prozent geringer als bei Stopp & Go (Gutachten des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI, 2011). Auch Untersuchungen der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg auf der Hohenheimer Straße in Stuttgart belegen dies. Mit nur noch einer Fahrspur im Osten wird jedoch die Qualität des Verkehrsablaufs deutlich schlechter. Dies zeigen die Untersuchungsergebnisse zur Qualität des Verkehrsablaufs der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft (Folie 19/22, Präsentation Bürgerdialog, Juli 2016, Stadthaus Ulm): U.a. steigt die mittlere Anzahl der Halte des Verkehrs an insgesamt drei Lichtsignalanlagen im Streckenabschnitt Friedrich-Ebert-Straße "Süd - Nord" deutlich bei einer einspurigen Variante. Die erforderlichen Verflechtungsvorgänge beeinträchtigen zusätzlich die Flüssigkeit des Verkehrs. Auch dadurch erhöht sich die Schadstoffbelastung, was der Zielsetzung zur Luftreinhaltung zuwiderläuft.</p>	<p>Es ist sicherlich richtig, dass der von den Verkehrsgutachtern prognostizierte, etwas ungünstigere Verkehrsfluss auf der Friedrich-Ebert-Straße in Stoßzeiten tendenziell zu einem größeren Ausstoß von Autoabgasen führt. Daraus eine Verschlechterung der Umweltbelange in toto abzuleiten, greift aber zu kurz. Anlass für die Planung ist der Ausbau der ÖPNV-Haltestelle infolge des Netzausbaus für die Straßenbahn. Dieser enorme Kraftakt zugunsten des Ulmer ÖPNV hat nicht zuletzt das Ziel, die MIV-Netze zu entlasten und damit den Schadstoffausstoß durch Individualverkehr zu verringern. Zudem eröffnet der Flächen Gewinn infolge des Verzichts auf eine Fahrspur die Möglichkeit für eine zusätzliche Radwegeverbindung in Fahrtrichtung Norden. Dies ist ein weiterer Baustein im städtischen Aktionsplan zur Stärkung des Radverkehrs – und damit zur Reduzierung des emittierenden Individualverkehrs. Nicht zuletzt kann bei Aufgabe einer Fahrspur entlang der östlichen Platzkante eine zusätzliche Baumreihe gepflanzt werden – mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Gesamt-Ökobilanz.</p>
<p><u>SUB/V Umweltrecht und Gewerbeaufsicht mit Schreiben vom 07.11.2016 (Anlage 5.10)</u></p> <p>„SUB/V (Umweltrecht und Gewerbeaufsicht) nimmt zu dem Bebauungsplanverfahren wie folgt Stellung:</p> <p>Naturschutz:</p> <p>Hinweis: Im Südwestlichen Randbereich befindet sich der geschützte Grünbestand / Landschaftsbestandteil "Ulm" Nr. 53 "Grünbereich am Busbahnhof" (Satzung des BMA Ulm zum Schutz von Grünbeständen auf der Gemarkung Ulm, Flur Ulm vom 01.02.1985 idF. Vom 04.10.2006). Sollte dieser Bereich tangiert werden, ist vorab Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde erforderlich. Die entsprechende Teilfläche wäre aus der Schutzsatzung herauszunehmen.“</p>	<p>Die westliche Grenze des Geltungsbereichs wurde mit dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf begradigt. Somit wird der geschützte Grünbestand durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht tangiert.</p>

7. Unter Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen wurde der Entwurf für die ÖPNV-Trasse, die Haltestelle und die angrenzenden Verkehrswege ausgearbeitet und dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf mit Stand vom 28.04.2017 zugrunde gelegt. Das beauftragte Büro für Stadtplanung hat in Abstimmung mit der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht auf der Grundlage des Ergebnisses der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange den Entwurf des Bebauungsplans "Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße" vorbereitet, der mit der beiliegenden Begründung inklusive des Umweltberichts vom 28.04.2017 öffentlich ausgelegt werden kann.

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 31. Jan. 2017					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA					



MF:

BUND-Kreisverband Ulm Pfauengasse 28 89073 Ulm

Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e. V.
Friends of the Earth
Germany

Landesverband
Baden-Württemberg

Kreisverband Ulm

Tel. 0731/66695
Fax 0731/66696

24.01.2017 bundulm@bund.net
www.bund-ulm.de

Stadt Ulm
Herrn Bürgermeister von Winning
Marktplatz 1
89073 Ulm

26. Jan. 2017 LN → SUB

Stellungnahme zum Bebauungsplan „Friedrich-Ebert-Straße, Ulm“

Sehr geehrter Herr Bürgermeister von Winning,

seit Beginn der Beteiligung zur Gestaltung des Bahnhofsumfeldes hat sich der BUND-Kreisverband im Sinne einer Planung beteiligt, die einer möglichst umweltverträglichen Lösung für die vielen Bedürfnissen der betroffenen Nutzer Rechnung trägt. Im eigenen Arbeitskreis „Stadtentwicklung“ haben sich dazu BUND-Mitglieder ausführlich ausgetauscht. Die Ergebnisse dieser Diskussionen sind Basis für unsere Stellungnahme.

Gestaltung der Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr:

Von Beginn an plädieren wir für **eine** durchgehende Fahrspur in jeder Richtung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Friedrich-Ebert-Straße. Diese eine durchgehende Fahrspur sollte dort von ausreichend bemessenen Abbiegespuren begleitet werden, wo Einfahrten in Parkhäuser, Taxisstände und „kiss and ride“ Bereiche entstehen. Dadurch wird gewährleistet, dass der Verkehr auf dieser einen, durchgehenden Spur flüssig bleibt und nur von den Fußgängerampeln unterbrochen wird. Diese Ampeln sollen synchron geschaltet werden, so dass ein breiter Bereich zum Queren der Fahrbahn entsteht. Die im zentralen Bereich einzige Fahrspur ist dann zügig und sicher überquerbar und übersichtlich. Besonders die dadurch entstehende Möglichkeit, Radwege im Osten und Westen der Fahrbahnen anzulegen und den ÖPNV-Bahnsteigen eine angemessene Breite zu geben, erscheint uns als großer Gewinn.

Wir fordern ausreichend Platz für den öffentlichen Personennahverkehr:

Insbesondere vor Schulbeginn und nach Schulschluss ist die räumliche Situation an den Bus- und Straßenbahnhaltestellen derzeit nicht zu verantworten. Hier muss ausreichend Platz für einen sicheren Aufenthalt für alle ÖPNV-Teilnehmer geschaffen werden.

Gestaltung des Umfeldes des Bahnhofes mit Bäumen und Grünanlagen:

Dazu gehört eine freundliche Gestaltung, bei der auch schattenspendende Großbäume eine Rolle spielen. Durch unsere Argumente und die Aktion „Bäume für die Bahnhof-City“ wissen wir, dass dazu große Zustimmung in der Bevölkerung besteht.

bitte wenden

Hausanschrift:
BUND-Kreisverband Ulm
Pfauengasse 28
89073 Ulm

Bankverbindung:
IBAN:
DE34 6305 0000 0007 6838 91
BIC: SOLADES1ULM

Vereinsregister
BUND-LV Baden-Württemberg:
Amtsgericht Radolfzell 101

Steuernummer
BUND-KV Ulm:
88040/79503
Finanzamt Ulm

Der BUND ist ein anerkannter
Naturschutzverband nach § 63
Bundesnaturschutzgesetz. Spenden
an den BUND sind steuerabzugsfähig.
Erbschaften und Vermächtnisse
an den BUND sind von der
Erbschaftsteuer befreit.
Wir informieren Sie gerne!

Erreichbarkeit der Geschäfte in der Innenstadt wird besser sein als je zuvor:

Natürlich beschäftigen uns auch die Stimmen einiger Händler, die sich Sorgen um die Erreichbarkeit ihrer Geschäfte machen. Wenn die neu geschaffenen Parkmöglichkeiten in den Sedelhöfen und in der Bahnhofs-Vorplatz-Tiefgarage fertiggestellt sind, wird es zusammen mit dem Deutschhaus ein bislang noch nie dagewesenes Parkplatzangebot direkt am Ende der Fußgängerzone geben. Ähnliche Sorgen des Handels haben sich schon bei Vorgängerprojekten wie dem „autofreien Münsterplatz“ als unbegründet erwiesen. Kein Kunde der dort ansässigen Geschäfte ist darauf angewiesen mit dem PKW direkt vor der Ladentüre vorzufahren. Auch eine zweite Fahrspur würde hier nicht helfen, zum Be- und Entladen von Ware wäre sie erst recht nicht geeignet! Sperrige Ware wird - wenn in der Fußgängerzone gekauft - auch heute schon meist angeliefert.

Wir meinen, dass durch ein intelligentes Parkleitsystem der Parkplatzzuchverkehr von Norden und von Süden kommend erst gar nicht durch die Friedrich-Ebert-Straße fahren wird. In diesem Zusammenhang fordern wir mit Nachdruck Parkhäuser in der Schillerstraße mit direktem Zugang zum Steg und einer künftigen durchgehenden Unterführung zu errichten.

Bei allen Überlegungen zur Erreichbarkeit des innerstädtischen Handels ist zu berücksichtigen dass ein attraktiver und nachhaltiger ÖPNV umso weniger genutzt wird und unwirtschaftlich wird, je leichter die Innenstadt mit dem PKW angesteuert werden kann.

Attraktive Gestaltung des Bahnhofsumfeldes für Fußgänger und Radfahrer:

Die Debatte um zwei, drei oder vier durchgehende Fahrspuren darf von den übrigen Themen der Neugestaltung nicht ablenken. Fußgänger, die den Bahnhof verlassen, sollten auch in Zukunft die Bahnsteige des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) trocken erreichen können. Daher begrüßen wir auch neue Überlegungen, die lange Dachstruktur des Siegerentwurfes zu Gunsten eines Daches vom Bahnhofsgebäude zur ÖPNV-Haltestelle und den Taxis mit angrenzenden Dächern über den Bahnsteigen des ÖPNV abzuändern. Das weit gesteckte Ziel ist für uns ein durchgehendes Fußgängeruntergeschoss von der Bahnhofstraße bis zur Schillerstraße und die Verlängerung des bestehenden Posttunnels für Radfahrer ebenfalls bis ins Dichterviertel. Nur so macht die als Fahrradstraße geplante Zeitblomstraße Sinn.

Freundliche Grüße



Dr. Martin Denoix
Kreisvorsitzender Ulm



Daniela Fischer
Regionalgeschäftsführerin

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 10. Okt. 2016					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA	<i>ca</i>				

Regionalverband Donau-Iller ■ Schwambergerstr. 35 ■ 89073 Ulm

Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung,
Umwelt, Baurecht
89070 Ulm



Telefon: 0731 / 17608-17
Telefax: 0731 / 17608-3917
E-Mail: martin.samain@rvdi.de
Homepage: www.rvdi.de

Ihr Aktenzeichen: SUB I - Ka
Ihr Schreiben vom: 29.09.2016

Unser Zeichen: Sam/Se
Datum: 07.10.2016

Bebauungsplan "Bahnhofplatz - Friedrich-Ebert-Straße", Stadt Ulm

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Bebauungsplan „Bahnhofplatz - Friedrich-Ebert-Straße“ äußert sich der Regionalverband wie folgt:

Nach Plansatz B IX 4.1 des Regionalplans soll im Verdichtungsbereich Ulm/Neu-Ulm die Einbeziehung der Schiene in den Nahverkehr verstärkt angestrebt und insbesondere die Erreichbarkeit der zentraler Einrichtungen verbessert werden.

In der Begründung führt der Plansatz aus, dass alles daran gesetzt werden soll, die Einpendler in das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm vermehrt zur Benutzung von Nahverkehrsmitteln, insbesondere der Schiene, zu veranlassen. Am Bahnhofplatz soll eine bestmögliche Verknüpfung der Verkehrsträger, insbesondere des Schienenpersonen-nahverkehrs und des Öffentlichen Nahverkehrs, angestrebt werden.

Wir begrüßen den Bebauungsplan unter Bezug auf den o. g. Plansatz. Darüber hinaus bestehen aus regionalplanerischer Sicht keine Anregungen.

Mit freundlichen Grüßen


Martin Samain
Stv. Verbandsdirektor

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 20. Okt. 2019					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA					



Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH Postfach 3867 89028 Ulm

Stadt Ulm
SUB I - Ka
Münchner Str. 2
89073 Ulm

Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH
Karlsruhe 1-3
89073 Ulm

Planung Netze und Anlagen
Koordination
N 11/K
Ulli-Philipp Rommel/Corinna Kurtz
Telefon 0731 / 166-18 28
Telefax 0731 / 166-18 19
ulliphilipp.rommel@ulm-netze.de

13.10.2016

Bebauungsplan "Bahnhofplatz - Friedrich-Ebert-Straße", Ulm

hier: Stellungnahme der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH im Rahmen der Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“ bestehen seitens der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH keine Einwände, da unsere Belange bereits in der Planung zum Neubau der Sedelhöfe, des Neubaus der Tiefgarage am Hbf und dem Bau der Linie 2 berücksichtigt sind.

Je nach Ausgestaltung der zukünftigen Straßenausbauplanung mit Baumstandorten, Anzahl der Fahrspuren, Fundamente für Dachkonstruktionen, Stadtmöblierung usw. sind evtl. weitere Umlegungsmaßnahmen unserer Versorgungsleitungen notwendig.

Wir bitten um enge Einbeziehung in den weiteren Planungsablauf.

Freundliche Grüße

Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH

i. V.

Martin Engels

i. A.

Florian Meier

Anlage
Bestandspläne Strom, Erdgas, Trinkwasser



ERLEBEN, WAS VERBINDET.

DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH

Olgastraße 63, 89073 Ulm

Stadt Ulm / SUB

z. Hd. Herrn Kastler

Münchner Straße 2

89070 Ulm

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 28. Okt. 2016					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA	En				

REFERENZEN Herr Kastler, Ihr Schreiben vom 29.09.2016
ANSPRECHPARTNER PTI 22 PB5, Ruben Miess
TELEFONNUMMER 0731 100 84721
DATUM 24.10.2016
BETRIFFT SUB I - Ka; Bebauungsplan „Bahnhofplatz - Friedrich-Ebert-Straße“, in Ulm

Sehr geehrter Herr Kastler,

vielen Dank für die Zusendung ihrer Planunterlagen zu o.g. Bauvorhaben.

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Im betroffenen Bereich befinden sich hochdimensionierte/hochwertige TK-Linien der Telekom, welche nicht beeinträchtigt werden dürfen. Diese befinden sich im hauptsächlich im östlichen Bereich entlang der Friedrich-Ebert-Straße im Gehsteigbereich und bestehen aus bis zu 40 Rohren (siehe beiliegender Lageplan). Eine Verlegung/Veränderung der Trasse ist sowohl technisch, als auch wirtschaftlich nicht zu realisieren. Hinzu kommen weitere Querungen (rohrverlegt) zu Anbindung der verschiedenen Einrichtungen (Post, Bahnhof, ...). Unsere Leitungen liegen gewöhnlich auf einer Tiefe von ca. 0,60 – 0,80m und im öffentlichen (Gehsteig-)Bereich. Sollten Umliegungen oder Änderungen notwendig sein, sind die entstehenden Kosten vom Auslöser zu tragen. Zur genauen Ortung unserer Leitungen empfehlen wir bauseits Suchschlitze zu tätigen.

Wir bitten Sie unsere Aufwendungen bei der Umsetzung der Maßnahme so gering wie möglich zu halten und unsere Anlagen nach den Regeln der Technik zu berücksichtigen.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“, Ausgabe 2013 zu beachten. Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die

DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH

Hausanschrift: Technik Niederlassung Südwest, Olgastr. 63, 89073 Ulm

Postanschrift: Olgastr. 63, 89073 Ulm

Telefon: +49 731 100-0; E-Mail: info@telekom.de; Internet: www.telekom.de

Konto: Postbank Saarbrücken (BLZ 590 100 66), Kto.-Nr. 248 586 68; IBAN: DE17 5901 0066 0024 8586 68; SWIFT-BIC: PBNKDEFF590

Aufsichtsrat: Dr. Thomas Knoll (Vorsitzender); Geschäftsführung: Dr. Bruno Jacobfeuerborn (Vorsitzender), Carsten Müller, Dagmar Vöckler-Busch

Handelsregister: Amtsgericht Bonn HRB 14190, Sitz der Gesellschaft Bonn; USt-IdNr. DE 814645262

Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden.
Wir bitten Sie, uns über Beginn und Ablauf bei einer eventuellen Baumaßnahme so früh wie möglich,
mindestens 16 Kalenderwochen vor Baubeginn, schriftlich zu informieren, damit wir unsere Maßnahmen mit
Ihnen und den anderen Versorgungsunternehmen rechtzeitig koordinieren können.
Diesbezügliche Informationen richten Sie an unsere örtlich zuständige PTI. Die Anschrift lautet:

Deutsche Telekom Technik GmbH
Technik Niederlassung Südwest
PTI 22 Ulm, PB 5
Olgastr. 63
89073 Ulm

oder Telefon (0731) 100-84721.

Wir bitten Sie der bauausführenden Firma mitzuteilen, vor Beginn der Maßnahme unseren aktuellen
Leitungsbestand über unsere zentrale Trassenankunft Planauskunft.Suedwest@telekom.de zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.



Peter Mangold

i. A.



Ruben Miess

Von: Durst, Reiner [Reiner.Durst@polizei.bwl.de]
Gesendet: Montag, 24. Oktober 2016 13:42
An: Kastler, Heinrich (Stadt Ulm)
Cc: Metzler, Ute (Stadt Ulm)
Betreff: Anhörung zum Bebauungsplan Bahnhofplatz - Friedrich-Ebert-Straße

Sehr geehrter Herr Kastler,

zur o.a. Anhörung nehmen wir Stellung

aus verkehrlicher Sicht:

In dem zur Anhörung vorgelegten Planungsstadium, in dem die tatsächliche Verkehrsführung des IV noch gar nicht feststeht, ist eine Stellungnahme zu Verkehrsfragen schwer. Zu gegebener Zeit werden wir diese zur konkreten Planung der Verkehrsführung abgeben. Eckpunkte werden sicherlich sein

- sichere Querungsmöglichkeiten sein, die in räumlicher und zeitlicher Ausdehnung den starken Fußgängerströmen angemessen Rechnung tragen und so normgerechtes Verhalten fördern. Das gilt für die Querung der Spur(en) des IV und des ÖPV in gleichem Maße.
- Zugleich sollten eigenmächtige Fußgängerquerungen an anderen Stellen wirksam baulich unterbunden werden.
- Bereits in der Planungsphase sollte festgelegt werden, wie durch bauliche Gestaltung, Gestaltung der Ampelphasen und ggf. auch durch stationäre Überwachungsanlagen Geschwindigkeitsüberschreitungen wirksam entgegen gewirkt werden soll. Der bisherige Ausbauzustand schenkte diesem Kriterium keine angemessene Beachtung, er begünstigte vielmehr die Neigung zu unangemessenen/überhöhten Geschwindigkeiten.
- Die Zuführungen des Verkehrs zu den Parkhäusern müssten so ausgebildet werden, dass Rückstaus auf die Durchgangsfahrbahn(en) und weitgehend verhindert werden. Sonst stauen sich die vorausgehenden Knoten mit jeweils hohen Verkehrsbelastungen (Neue Straße und Neutorstraße) zu. Hier sollten auch Erfahrungen aus der beengten derzeitigen Bauphase einfließen.

aus kriminalpräventiver Sicht:

Beim vorgelegten Planungsstand bestehen noch keine Anregungen/Einwände.

Freundliche Grüße

Reiner Durst
Polizeipräsidium Ulm
Führungs- und Einsatzstab
Einsatz/Verkehr
Münsterplatz 47
89073 Ulm

Tel. 0731 188 2134

Internet: www.polizei-ulm.de

E-Mail Dienstzweig: ulm.pp.fest.e.v@polizei.bwl.de (Bitte für Anhörungen verwenden, da Sichtung auch bei meiner Abwesenheit erfolgt)

E-Mail persönlich: reiner.durst@polizei.bwl.de (keine Sichtung bei Abwesenheit)

Kastler, Heinrich (Stadt Ulm)

Von: Scheschkewitz, Dr. Jonathan (RPS) [Jonathan.Scheschkewitz@rps.bwl.de]
Gesendet: Mittwoch, 26. Oktober 2016 16:45
An: Kastler, Heinrich (Stadt Ulm)
Cc: Grunert, Iris (RPS)
Betreff: Bebauungsplan, Stadt Ulm Stadtteil Mitte, Bahnhofplatz - Friedrich-Ebert-Straße
Anlagen: Ausschnitt_Planungsgebiet.jpg

Sehr geehrter Herr Kastler,

zum o.g. Genehmigungsverfahren wird von Seiten des Landesamtes für Denkmalpflege - Archäologischen Denkmalpflege wie folgt Stellung genommen:

Das Plangebiet befindet sich im Bereich der spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadtbefestigung. Aufgrund der historisch überlieferten Lage sind folgende Abschnitte von dem Vorhaben betroffen: Die Kontermauer der spätmittelalterlichen Stadtbefestigung, die in 1530er Jahren nach Plänen Dürers errichteten und 1802 geschleifte Eckbastei sowie ggf. im Erdboden erhaltene Überreste der zwischen 1617 und 1622 errichteten und 1801/02 abgegangenen Brunnenbastion "Scharfeck", der um 1620 errichteten und 1801/2 geschleiften Blaubastion „Schleifmühle“ und der Courtine (dem geraden Wall zwischen zwei Bastionen). Trotz der modernen Unterkellerung der im späten 19./frühen 20. Jahrhundert entstandenen und im 2. Weltkrieg zerstörten Bebauung im Bereich der Promenade am Bahnhofvorplatz sowie den modernen Leitungen können sich auch noch in größeren Tiefen Reste der Wall- und Bastionsgründungen erhalten haben. Bei der dargestellten Befestigung handelt es sich um Kulturdenkmale gemäß § 2 DSchG.

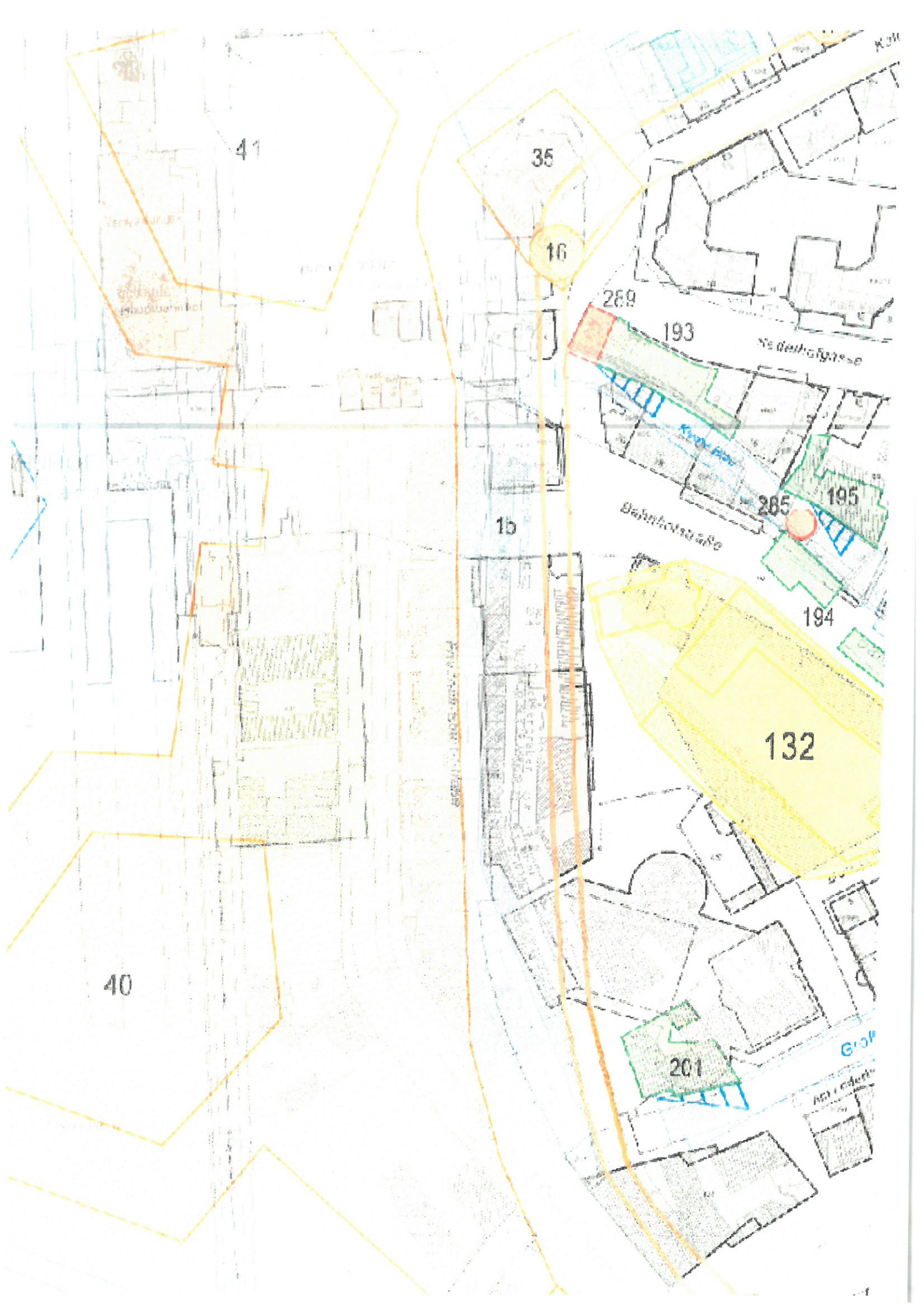
An der Erhaltung der ausgewiesenen archäologischen Kulturdenkmale besteht grundsätzlich ein öffentliches Interesse. Bedenken gegen die Festsetzung von den Bauvorhaben im Plangebiet können daher nur unter Auflagen zurückgestellt werden, die Erhalt und Sicherung, bzw. Dokumentation und Bergung sicherstellen sollen. Bei Bodeneingriffen über 80 cm ist nach Lage der Dinge davon auszugehen, dass das Vorhaben voraussichtlich nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut hat. Deshalb müssen die Planungen in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart (LAD), vertreten durch Herrn Dr. Jonathan Scheschkewitz (0711 904 45 146; jonathan.scheschkewitz@rps.bwl.de) durchgeführt werden, um frühzeitig Konfliktpunkte feststellen und substanzschonende Lösungen erarbeiten zu können. Um dem allgemeinen Interesse an der Erhaltung von Kulturdenkmälern bei nicht vermeidbaren Eingriffen bestmöglich gerecht zu werden, müssen dort die Erdarbeiten archäologisch begleitet werden, um ggf. angetroffenen Überreste der Festung und der spätmittelalterlichen Befestigung fachgerecht bergen und bzw. dokumentieren zu können. Ziel dieser Maßnahme ist es, wenigstens den dokumentarischen Wert des Kulturdenkmals als kulturhistorische Quelle für künftige Generationen zu erhalten.

Wir bitten, diese Hinweise in die Planunterlagen einzufügen.

Mit freundlichen Grüßen

Jonathan Scheschkewitz

Dr. Jonathan Scheschkewitz
Landesamt für Denkmalpflege im
Regierungspräsidium Stuttgart
Ref. 84.2 Regionale Denkmalpflege, Schwerpunkte, Inventarisierung
Fachbereich Mittelalter- und Neuzeitarchäologie
Berliner Straße 12
73728 Esslingen am Neckar



41

35

16

289

193

Neu-Bahnhofstraße

1b

Bahnhofstraße

195

194

132

40

201

Groß



Deutsche Bahn AG • DB Immobilien • Bahnhofstraße 5 • 76137 Karlsruhe

Stadt Ulm
SUB V
89070 Ulm

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 31. Okt. 2016					
HAL	I	II	III	IV	V
zDA					

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
Region Südwest
Bahnhofstraße 5
76137 Karlsruhe
www.deutschebahn.com

3 und 6 bis Mathystraße

Barbara Schreiber
Telefon 0721 938-3675
Telefax 069 26091 3386
barbara.ba.schreiber@
deutschebahn.com
Zeichen FS-R-SW-L(A) Sr
AZ: TÖB -KAR-16-10583

27.10.16

Ihre Zeichen: SUB i - Ka

Ihr Schreiben vom: 29.09.16

Bebauungsplan „Bahnhofplatz – Friedrich–Ebert- Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren:

Gegen die Neuaufstellung/Änderung des o. g. Bebauungsplan bestehen von Seiten der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der TöB-Belange keine Einwendungen, wenn folgende Hinweise und Anregungen beachtet und berücksichtigt werden.

Immissionen aus dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahn sind entschädigungslos zu dulden, hierzu gehören auch Bremsstaub, Lärm und Erschütterungen. Schutzmaßnahmen gegen Einwirkungen aus dem Bereich der Eisenbahn haben auf Kosten des Bauherrn zu erfolgen.

In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Beleuchtungsanlagen von Parkplätzen, Wegen, Werbung und dergleichen, sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind in ihrer Farbgebung und Strahlrichtung so anzuordnen, dass jegliche Signalverwechslung und Blendwirkung ausgeschlossen ist. Sollte sich nach der Inbetriebnahme eine Blendung herausstellen, so sind vom Bauherrn entsprechende Abschirmungen anzubringen.

...

Deutsche Bahn AG
Sitz Berlin
Registergericht
Berlin-Charlottenburg
HRB 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Prof. Dr. Utz-
Hellmuth Felcht

Vorstand:
Dr. Rüdiger Grube,
Vorsitzender

Berthold Huber
Dr.-Ing. Volker Kefer
Dr. Richard Lutz
Ronald Pofalla
Ulrich Weber

Unser Anspruch:



Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter

Bei Planungen und Baumaßnahmen im Umfeld der Bahnlinie ist die Deutschen Bahn AG frühzeitig zu beteiligen. Bei der Bauausführung sind ggf. Bedingungen zur sicheren Durchführung des Bahnbetriebs zu beachten, da Kabel und Leitungen auch außerhalb von DB-eigenem Gelände verlegt sein können.

Falls noch nicht geschehen, bitten wir im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange das Eisenbahn-Bundesamt zu beteiligen. Zuständige Stelle in diesem Falle :
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe

Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.


Deutsche Bahn AG

i.V.



Gerhard Heibroek

i.A.



Barbara Schreiber



Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 02. Nov. 2016					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA	U				

Handwerkskammer Ulm • Olgastraße 72 • 89073 Ulm

Stadt Ulm
SUB
89070

**Geschäftsbereich
Unternehmensberatung**

Bebauungsplan „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“

28. Oktober 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: mae.pl
BB16br4301

die vorliegenden Planungsunterlagen geben nur einen groben Rahmen der beabsichtigten Planung wieder. Details sind den Unterlagen leider nicht zu entnehmen. Unsere Anmerkungen beziehen sich daher auf die textlichen Angaben in der Begründung und die im Umlauf befindlichen Entwurfspläne zur künftigen Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße. Für eine genauere Stellungnahme sind jedoch konkret ausgearbeitete Pläne notwendig.

Ansprechpartnerin:
Elisabeth Maeser
Telefon 0731 1425-6370
Telefax 0731 1425-9370
e.maeser@hwk-ulm.de

Das regionale Handwerk wird von den Planungen in besonderem Maße dadurch betroffen sein, dass sich in der Verkehrsführung rund um den Hauptbahnhof Ulm Veränderungen ergeben. Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität schafft die grundlegenden Voraussetzungen für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Deshalb plädieren wir im Interesse unserer Mitgliedsbetriebe für eine angemessene Verkehrsinfrastruktur in der Stadt.

Handwerkskammer
Ulm
Olgastraße 72
89073 Ulm

info@hwk-ulm.de
www.hwk-ulm.de

Sparkasse Ulm
IBAN DE86 6305 0000 0000 0120 98
BIC (Swift-Code) SOLADES1ULM

Wie der Presse zu entnehmen war, wurde am 12.10.2016 vom Gemeinderat der Stadt der Antrag GS 383/16 verabschiedet. Konkret wurden nun drei Fahrspuren im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße, die von der Verwaltung vorgeschlagen wurden, vom Gemeinderat verabschiedet. - zwei Spuren auf der westlichen und eine Spur auf der östlichen Seite -.

Volksbank Ulm-Biberach
IBAN DE35 6309 0100 0001 7570 08
BIC (Swift-Code) ULMVDE66

Im Vorfeld der Abstimmung haben viele Verbände und Unternehmen, unter anderem auch wir, große Bedenken gegen die geplante Verringerung der Fahrspuren vorgebracht. Nach wie vor weisen wir auf unsere grundsätzlichen Bedenken zur Rücknahme einer Fahrspur im Bereich einer der wichtigsten Mobilitätsdrehscheiben des Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm hin.

Entscheidend für die Planung einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur ist die Frage, welche Verkehrsmittel die Stadtbewohner, Besucher, Kunden, Pendler



sowie Dienstleitungs- und Lieferverkehre künftig nutzen werden. Hier unterscheiden sich die Meinungen und Prognosen verschiedener Gutachter deutlich. Fakt ist, dass durch die Bauprojekte „Sedelhöfe“ und Tiefgarage am Bahnhof sicherlich nicht mit weniger Individualverkehr, besonders aus dem ländlich geprägten Umland, zu rechnen ist.

Müssen diese Individualverkehre zurückgehen, wären enorme, auch finanzielle, Anstrengungen in eine deutliche Verbesserung des ÖPNV notwendig. Es besteht bereits heute ein großer Nachholbedarf an verbesserten und attraktiven Anbindungen an den ÖPNV. Der ÖPNV ist derzeit keineswegs flexibel und zeigt, dass er, so wie gestaltet, nicht in der Lage ist Individualverkehre spontan aufzunehmen. Bestes Beispiel sind die vielen zeitlichen Verzögerungen im Kfz-Verkehr aufgrund der nur vorübergehenden Baustellen in der Friedrich-Ebert-Straße. Würden bereits heute mehr Personen auf den ÖPNV umsteigen, könnten die täglichen Staus im Stadtgebiet gesenkt werden.

Eng verbunden mit der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist zudem die Frage der künftigen Anbindung und Größe des ZOB. Die Lage, Größe, Funktionalität und Erreichbarkeit eines ZOB sind mit entscheidend für die Attraktivität und Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels Bus sowie für die Anbindung des Umlandes. Dieses Verkehrsmittel wird auch stark von Schülern und Berufsschülern frequentiert und muss für diese Nutzergruppe ebenfalls Vorteile und Anreize bieten gegenüber einer individuellen Anfahrt gerade zum Schulzentrum Kuhberg. Die künftige Anziehungskraft und Nutzung der Line 2 ist hiermit stark verknüpft. Aus der Sitzungsvorlage ist eine deutliche Verschiebung der Zufahrt zum ZOB nach Süden hin zu erkennen. Damit würde im Vergleich zur bisherigen Größe eine deutliche Verkleinerung einhergehen. Zudem befindet sich in dieser Lösung die Busabbiegespur auf der Friedrich-Ebert-Straße im Ausfahrtsbereich des Parkhauses, was eine weitere Störungsanfälligkeit nach sich ziehen wird. Dies gilt es zu vermeiden. Aus unserer Sicht muss der ZOB in seiner bisherigen Größe beibehalten werden.

Wird es bei einer einspurigen Lösung im Osten bleiben ist mit großen Problemen gerade für die Kfz-Zufahrt zum Hauptbahnhof zu rechnen, da sich vor dem Parkhaus Deutschaus zwei Fahrspuren auf eine verengen sowie sich die Abbiegeverkehre zum Parkhaus und um ZOB an dieser Stelle überschneiden. Besonders die Verengung der beiden Fahrspuren, die mit hohem Fahrzeugaufkommen vom Zinglerberg kommen, wird hier regelmäßig zu Schwierigkeiten führen. Für Zielverkehre zum Hauptbahnhof ist dies eine deutliche Verschlechterung und wird die Attraktivität Bahn nicht unterstützen. Fahrgäste wollen pünktlich zum Zug kommen und können nicht noch regelmäßige Staus, die zeitlich schlecht einzuschätzen sind, einplanen. Für alle Nutzer des Bahnhofs aus dem westlichen Stadtgebiet und Umland bringt dies deutliche Verschlechterungen. Wann und wie die Anfahrt zum Hauptbahnhof über die Schillerstraße



möglich sein wird und ob diese zu einer deutlichen Entzerrung dieser Problematik führt ist offen. Die Alternative kann bei drei Fahrspuren nur sein, dass eine Fahrspur auf die Westseite gelegt wird und auf der Ostseite zwei Spuren erhalten bleiben. So kann auch ein entsprechend breiter Fuß- und Radweg entlang der westlichen Straße entstehen. Ein Radweg auf Bahnhofseite (Westseite) ist sicherlich zweckmäßiger.

Wir sprechen uns weiterhin für vier Fahrspuren in der Friedrich-Ebert-Straße aus. Zwei Spuren sorgen für einen deutlich flüssigeren Verkehr, da dadurch für die Ausfahrten des Parkhauses Deutschhaus und der Tiefgarage je eine Spur zum Einfädeln in den fließenden Verkehr zur Verfügung steht.

Mit freundlichen Grüßen

Elisabeth Maeser

Dipl.-Ing. (FH)

Fachbereichsleitung Umwelt und Infrastruktur



Standortpolitik

IHK Ulm | Postfach 24 60 | 89014 Ulm

Stadt Ulm
SUB
Münchner Strasse 2
89070 Ulm

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 04. Nov. 2016					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA	0				

31. Oktober 2016

Bebauungsplan „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“

Frühzeitige Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Industrie- und Handelskammer Ulm hat im Anhörungsverfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB zum Vorentwurf des oben genannten Bebauungsplans - auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen - nachfolgende Anmerkungen vorzubringen.

Die Wirtschaft ist von den beabsichtigten Planungen in besonderem Maße betroffen. Die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität schafft die grundlegenden Voraussetzungen für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Deshalb setzen wir uns in Wahrnehmung der Interessen unserer Unternehmen für eine angemessene Verkehrsinfrastruktur ein.

Vorliegende Planungsunterlagen geben nur einen groben Rahmen der beabsichtigten Planung wieder. Details sind den Unterlagen nicht zu entnehmen. Wir beschränken uns bei unseren Anmerkungen daher auf die textlichen Angaben in der Begründung und die im Umlauf befindlichen Entwurfspläne zur künftigen Gestaltung der Friedrich-Ebert-Straße (Anlage_1_zu_GD_383_16.pdf, Sitzung Gemeinderat am 12.10.2016). Für eine endgültige Stellungnahme sind jedoch konkret ausgearbeitete Pläne notwendig.

Zwischenzeitlich wurde am 12.10.2016 vom Gemeinderat der Stadt der Antrag (GD 383/16) verabschiedet. D.h. es wurde seitens des Gemeinderats die von der Verwaltung vorgeschlagene Lösung mit drei Fahrspuren verabschiedet (zwei Spuren auf der westlichen und eine Spur auf der östlichen Seite). Im Vorfeld der Abstimmung haben neben der IHK Ulm die Ulmer City Marketing, der Handelsverband Baden-Württemberg, die Ulmer Ärzte, die Handwerkskammer Ulm, die IHK Schwaben sowie direkt betroffene Unternehmen (Bus- sowie Taxibetriebe) große Bedenken gegen die geplante Verringerung der Fahrspuren vorgebracht.

Entscheidend für die Planung einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur ist die Frage, welche Verkehrsmittel die Stadtbewohner, Besucher, Kunden, Pendler und Lieferverkehre künftig nutzen werden.

1/4

Die der Entscheidung des Gemeinderats zugrundeliegende Verkehrsprognose geht offensichtlich davon aus, dass bis 2030 der Pkw-Verkehr deutlich abnehmen wird. Vergleicht man das Ergebnis der Verkehrszählung von 2006 und die Prognose des Gutachtens für das Bauvorhaben „Sedelhöfe“ aus dem Jahr 2013 mit der Prognose 2030, wird trotz 7000 zusätzlicher Fahrzeugbewegungen durch die neuen Tiefgaragen von einem Rückgang von knapp 9000 Fahrzeugbewegungen ausgegangen. Für uns ist nicht nachvollziehbar, wie es in den nächsten Jahren zu einer Verkehrsabnahme in dieser Größenordnung kommen soll, da im Bahnhofsbereich Bauprojekte (Sedelhöfe, Bahnhofstiefgarage) anstehen, die künftig mehr Verkehr in diesen Bereich lenken. Zudem halten wir eine solche Veränderung des Verkehrsverhaltens für unser ländlich geprägtes Umland aus heutiger Sicht nicht für realistisch. Offensichtlich wird ein "edukatorischer Effekt" unterstellt, den wir nicht teilen. Wir gehen vielmehr davon aus, dass die potentiellen Besucher ihre Wahl des Verkehrsmittels nicht ändern, sondern andere, leichter erreichbare Standorte anfahren werden.

Die durch die Verkehrsuntersuchung attestierte (bereits eingeschränkte) Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten Zinglerberg/Neue Straße sowie Neutorstraße/Olgastraße ist nicht mehr gegeben, sofern die Annahmen der Prognose 2030 nicht zutreffen. Die Veränderung in der Wahl der Verkehrsmittel soll laut Prognose bis zum Jahr 2030 eintreten. Die Straßenbahn mit der großen Haltestelle, die Sedelhöfe, die Bahnhofstiefgarage sowie die Friedrich-Ebert-Straße dürften bis spätestens 2021 im endgültigen Zustand fertig gestellt sein. Die der Prognose 2030 zugrunde liegende Veränderung des Verkehrsverhaltens kann bis zum Jahr 2021 noch nicht eingetreten sein. Allein schon aus diesem Grund erachten wir es als sinnvoll, zunächst zwei Fahrspuren je Richtung zu schaffen. Sofern sich der prognostizierte Effekt einstellt, wäre ein nachträgliche Reduzierung möglich.

Bei den Verkehrszahlen wurden außerdem die Spitzenstunden des werktäglichen Verkehrs betrachtet. Die Verwaltung geht davon aus, dass das samstägliche Verkehrsaufkommen nicht über die werktägliche Spitze hinaus geht (Beschlussvorlage GD 337/16). Für die Attraktivität der Innenstadt sind die Samstage und Brückentage sowie die Oster- und Weihnachtswochen entscheidend. Bei der werktäglichen Spitze ist ein Großteil des Verkehrs auf Pendler zurückzuführen, die normalerweise immer dieselben Wegstrecken fahren und dementsprechend mit der Verkehrssituation vertraut sind. An den entscheidenden Tagen sind vermehrt Personen aus dem Umland unterwegs, um die Innenstadt zu besuchen. Diese Personengruppe hat erfahrungsgemäß ein anderes Fahrverhalten (u.a. aufgrund der Ortskenntnis sowie einem Parkplatzsuchverkehr). Dies wird bei einer einspurigen Lösung im Osten zu noch größeren Problemen führen. Dies gilt insbesondere für den Knoten Zinglerberg/Neue Straße mit der sehr kurzen Strecke für die Verflechtung des Verkehrs. Hinzu kommt, dass sich die aus dem Parkhaus Deutschhaus und der neuen Tiefgarage in Richtung Norden ausfahrenden Fahrzeuge ohne große Aufstellfläche bzw. Einfädelspur auf einer Fahrspur treffen würden. Erhebliche Verkehrsverzögerungen und Rückstaus in den Knoten Zinglerberg/Neue Straße wären die Folge.

Deshalb sprechen wir uns für vier Fahrspuren in der Friedrich-Ebert-Straße aus. Zwei Spuren je Richtung sorgen für einen deutlich flüssigeren Verkehr, da dadurch für die Ausfahrten des Parkhauses Deutschhaus und der Tiefgarage unter dem Bahnhofsvorplatz je eine Spur zum Einfädeln in den fließenden Verkehr zur Verfügung steht.

Weiterer Lösungsansatz

Geplant sind neben der Änderung des direkten Bahnhofsvorplatzes eine deutliche Verbreiterung der Haltestellen auf je sieben Meter inmitten der Friedrich-Ebert-Straße. Aus unserer Sicht ist diese Haltestellenbreite sehr großzügig bemessen. Nach „DIN 18024-1 - Flächen“ sollten z.B. Begegnungsflächen für Rollstuhlbenutzer mindestens 200 cm breit und 250 cm tief sein. Zudem dient der Bahnhofsvorplatz vorwiegend als Mobilitätsdrehscheibe, indem die Nutzer rasch von einem zum anderen Verkehrsmittel wechseln. Dadurch wird dieser Bereich aus unserer Sicht auch künftig nur untergeordnet einen Aufenthaltsraum darstellen. Wir regen daher an, die Haltestellenbreite zu verringern. Selbst bei sechs Metern

wäre noch ein großzügiger Aufenthaltsbereich sowie ausreichende Begegnungsflächen vorhanden und die Haltestellen wären im Vergleich zu heute dennoch rund doppelt so breit. Bei einer solchen Reduktion würden zwei Meter Raum gewonnen.

Damit wäre aus unserer Sicht die Beibehaltung von vier Fahrspuren möglich und es könnte ein ausreichend bemessener Fahrradstreifen auf der Ostseite angelegt werden. Dadurch wäre der gesamte Bahnhofsbereich für die Zukunft weiter leistungsfähig aufgestellt.

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) sowie Taxiaufstellflächen:

Eng verbunden mit der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist zudem die Frage der künftigen Anbindung und Größe des ZOB. Die Lage, Größe, Funktionalität und Erreichbarkeit eines ZOB sind entscheidend für die Attraktivität und Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels Bus sowie für die Anbindung des Umlandes.

Aus der Sitzungsvorlage ist eine deutliche Verschiebung der Zufahrt zum ZOB nach Süden auf Höhe Einfahrt des Parkhauses Deutschhaus zu erkennen. Damit würde im Vergleich zum bisherigen Zustand eine deutliche Verkleinerung einhergehen. Zudem würde sich die Busspur für die Zufahrt zum ZOB auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße zwischen den Einfahrtbereichen des Deutschhauses und der Tiefgarage befinden, was eine weitere Störungsanfälligkeit nach sich ziehen würde. Dies gilt es zu vermeiden.

Aus unserer Sicht muss der ZOB in seiner bisherigen Größe und Leistungsfähigkeit beibehalten werden. Nur dadurch kann der ÖPNV gestärkt werden. Bereits heute zeigen sich durch die Verkleinerung und Verlagerung eines Teils der Linien in den „ZOB West“ große Probleme im Betriebsablauf. Die deutlich längeren Fußwege aus dem provisorischen „ZOB West“ zum Bahnhofsvorplatz sind für Fahrgäste sehr unattraktiv.

Ein ZOB in der bisherigen Größe bedingt dabei die Wiederherstellung der bisherigen Zufahrt, die entgegen der Planungsvorlage, wie sie dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegen hat, wieder im ursprünglichen Bereich liegen muss. Die Zufahrt wie sie in Anlage 4.1 zu GD 337/16 dargestellt ist, ist für die Flüssigkeit des Verkehrs deutlich besser geeignet. Den Bussen steht zwischen der Ausfahrt der Tiefgarage und der Straßenbahntrasse eine separate Aufstellfläche zur Verfügung. Mit dieser Lösung werden zudem die Probleme bei der Verflechtung der verschiedenen Verkehre im Knoten Zinglerberg/Neue Straße deutlich reduziert.

Eine künftige Aufteilung des ZOB in einen östlichen und westlichen Bereich muss unbedingt vermieden werden. Auch die regionalen Linien vom Umland müssen alle in direkter Nachbarschaft zur Innenstadt, zum Bahnhof und zu den weiteren Umstiegsmöglichkeiten liegen. Nur damit ist der ZOB kundenorientiert. Ein geteilter ZOB wird langfristig zum Rückgang der Fahrgäste führen, was wiederum eine Steigerung des MIV bedeutet. Der ZOB ist gleichberechtigt zum Nahverkehr der SWU.

Auch die Taxis gehören zu einem attraktiven Nahverkehr einer Stadt. Die Taxizentrale hat dazu folgendes mitgeteilt: "Rund 500 Personen werden durch die Ulmer Taxis täglich befördert, wozu auch Patienten und mobilitätseingeschränkte Personen zählen, die per Zug oder Bus anreisen. Allein ca. 50 Fahrgäste täglich sind aufgrund ihres gesundheitlichen Zustands auf pünktliche Beförderung zu medizinischen Maßnahmen angewiesen (Dialyse-, Chemo- oder Strahlentherapiepatienten). Zudem werden für die Universitätsklinik und die Blutspendezentrale Ulm täglich viele Transportfahrten (Blutkonserven, pathologisches Material, etc.) durchgeführt, die einen zuverlässigen und schnellen Weitertransport (u.a. per Schnellzug) bedingen. Für die Standplätze ist die Nähe zum Bahnhof und ZOB daher besonders wichtig."

In vorliegenden Plänen ist bislang nicht dargestellt, wie dies gelöst werden soll und die Taxis berücksichtigt werden.

Betrachtung von Umweltbelangen:

In der Diskussion wurden bislang die negativen Auswirkungen auf die Umwelt vernachlässigt. In der Luftreinhaltung spielt die Verkehrsflüssigkeit die entscheidende Rolle, um die Schadstoffbelastung zu senken. Bei flüssigem Verkehr ist u.a. der Stickstoffdioxidausstoß um 29 bis 55 Prozent geringer als bei Stopp & Go (Gutachten des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI, 2011). Auch Untersuchungen der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg auf der Hohenheimer Straße in Stuttgart belegen dies. Mit nur noch einer Fahrspur im Osten wird jedoch die Qualität des Verkehrsablaufs deutlich schlechter. Dies zeigen die Untersuchungsergebnisse zur Qualität des Verkehrsablaufs der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft (Folie 19/22, Präsentation Bürgerdialog, Juli 2016, Stadthaus Ulm): u.a. steigt die mittlere Anzahl der Halte des Verkehrs an insgesamt drei Lichtsignalanlagen im Streckenabschnitt Friedrich-Ebert-Straße „Süd – Nord“ deutlich bei einer einspurigen Variante. Die erforderlichen Verflechtungsvorgänge beeinträchtigen zusätzlich die Flüssigkeit des Verkehrs. Auch dadurch erhöht sich die Schadstoffbelastung, was der Zielsetzung zur Luftreinhaltung zuwiderläuft.

Mit freundlichen Grüßen



Simon Pflüger

SUB V-407/16-Sw

07.11.2016

Nst.: 6045

SUB I

Bebauungsplan "Bahnhofplatz - Friedrich-Ebert-Straße"

SUB V nimmt zu dem Bebauungsplan wie folgt Stellung:


Naturschutz

Hinweis:

im südwestlichen Randbereich befindet sich der geschützte Grünbestand/Landschaftsbestandteil "Ulm" Nr. 53 "Grünbereich am Busbahnhof" (Satzung des BMA Ulm zum Schutz von Grünbeständen auf der Gemarkung Ulm, Flur Ulm vom 01.02.1985 idF. vom 04.10.2006). Sollte dieser Bereich tangiert werden, ist vorab Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde erforderlich. Die entsprechende Teilfläche wäre aus der Schutzsatzung herauszunehmen.

Aus den Aufgabenbereichen Bodenschutz und Altlasten, Arbeits- und Umweltschutz sowie Wasserrecht werden keine Einwendungen gegen den Bebauungsplan erhoben.

I. A.



Schwarz