



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	25.08.2017		
Geschäftszeichen	SUB III-Ri/KOST		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 26.09.2017	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 307/17

Betreff: Masterplan Citybahnhof Ulm
1. Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Fortentwicklung der Planung
- Bericht -

- Anlagen:**
- 1 Fortentwickelte Planung Bahnhofplatz, Visualisierung und Einbauten (Anlage 1)
(Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow Architekten mit Hummert Architekten)
 - 1 Parkhaus am Bahnhof, Eingangsgebäude (Anlage 2)
(Hochstrasser Architekten)
 - 1 Fahrleitungssystem (Anlage 3)
(SWU mit Fa. OMEXOM)

Antrag:

1. Den Bericht über die weiterentwickelte Planung für den Bahnhofplatz als Grundlage für die weitere Projektentwicklung zur Kenntnis zu nehmen.
2. Die Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow Architekten mit Hummert Architekten mit den anstehenden Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 5 (Ausführungsplanung) zu beauftragen.

Jescheck

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3, C 3, OB, VGV	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Beschlusslage

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.07.2013 (GD 254/13)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Realisierungswettbewerb Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 06.05.2014 (GD 112/14)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Bericht zum Ergebnis des Realisierungswettbewerbs
Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.06.2014 (GD 214/14)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Vergabebeschluss zum VOF-Wettbewerbsverfahren für den
Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.03.2015 (GD 119/15)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zum
Wettbewerb „Neugestaltung des Bahnhofplatzes“
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.04.2016 (GD 143/16)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Fortentwicklung der
Planung, Bericht
- Gemeinderat am 12.10.2016 (GD 383/16)
Neugestaltung des Bahnhofplatzes - Entscheidung über die zukünftige verkehrliche
Organisation
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.10.2016 (GD 386/16)
Neugestaltung des Bahnhofplatzes – Lage der Überdachung auf dem Bahnhofplatz

Anstehender Beschluss:

- Bebauungsplan Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“ – erneute Auslegung
FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.09.2017 (GD 308/17)

2. Anlass

Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat in seiner Sitzung vom 09.07.2013 die Durchführung eines Realisierungswettbewerbs zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes beschlossen und die Inhalte der Wettbewerbsausschreibung festgelegt (vgl. GD 254/13). Auf dieser Grundlage wurde ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt und mit der Vergabe eines 1. Preises an die Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow Architekten, Ulm mit Hummert Architekten, Dortmund abgeschlossen (vgl. GD 112/14 und 215/14). Im Anschluss daran hat die Verwaltung auf der Grundlage des 1. Preises einen umfangreichen Dialog mit der Öffentlichkeit geführt (vgl. GD 119/15).

Seit dem Jahr 2013 haben sich die Voraussetzungen im Planungsumfeld wesentlich verändert (grundlegende Umplanung des Parkhauses am Bahnhof, Neukonzeption der Sedelhöfe durch DC, Verzögerungen bei der Neuentwicklung des Hauptbahnhofs). Zudem wurden im Rahmen des Bürgerdialogs über das Wettbewerbsergebnis zahlreiche Anregungen vorgebracht (u.a. Stärkung der Aufenthaltsqualität, Begrünung des Platzes, Verbesserung des Witterungsschutzes, Einrichtung eines Radweges auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße). Diese neuen Erkenntnisse haben die Verwaltung dazu veranlasst, einzelne Aspekte der Planung zur Gestaltung des Bahnhofplatzes erneut auf den Prüfstand zu stellen und Varianten zu untersuchen (vgl. GD 143/16).

Unter diesen neuen Voraussetzungen hat die Arge Hummert Hullak Rannow ein Planungskonzept entwickelt, das auf die zunächst vorgesehene, weit ausgreifende Überdachung der ÖPNV-Haltestelle verzichtet; stattdessen sind ein großzügiges Dach vor dem Haupteingang des Bahnhofsgebäudes und nachgeordnete Fahrgastunterstände auf der Haltestelle vorgesehen; diesen neuen Ansatz hat der Fachbereichsausschuss per Grundsatzbeschluss auf den Weg gebracht (GD 386/16). Bereits zuvor hatte der Gemeinderat entschieden, dass die Friedrich-Ebert-Straße den Bahnhofplatz künftig mit insgesamt 3 Fahrspuren queren soll (GD 383/16).

Auf dieser Grundlage haben die Architekten ihre Konzeption weiterentwickelt. Die Planung hat inzwischen einen Stand erreicht, in dem Aussagen zu allen wesentlichen gestalterischen und funktionalen Aspekten getroffen werden. Bevor der Entwurf nun weiter vertieft und die Ausführungsplanung angestoßen wird, soll die Planung in den Gremien diskutiert und der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

3. Weiterentwickelte Planung

Die Planung des Bahnhofplatzes setzt sich mit komplexen stadträumlichen, funktionalen und gestalterischen Sachverhalten auseinander. Diese sind eng miteinander verzahnt und beeinflussen sich gegenseitig in hohem Maß. Dabei sind konträre Sachverhalte zu prüfen und gegeneinander abzuwägen. Im Folgenden sollen die entwurfsrelevanten Parameter thematisch sortiert und die Hintergründe für die jeweiligen Planungsentscheidungen erläutert werden.

3.1. Grundkonzeption, Wegeführung und Platzoberfläche

Die grundlegenden Zielsetzungen für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes haben sich seit der Wettbewerbsentscheidung nicht geändert: Anstelle des bisherigen, an der Verkehrsstraße ausgerichteten Durchgangsraums mit der Anmutung einer überbreiten Straße soll ein repräsentativer Stadtraum als Bindeglied zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt entstehen. Die zentrale Herausforderung bei der Umgestaltung und Neuorganisation ist es, den Bahnhofplatz unter Berücksichtigung aller funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse in seiner Bedeutung als öffentlicher Stadtraum zu stärken. Der vorliegende Entwurf (s. Anlage 1) verfolgt dieses Ziel mit den folgenden Mitteln:

- Der Platz erhält zwischen den raumdefinierenden Platzkanten eine homogene, die Verkehrsstraßen überspringende Oberflächengestaltung. Dabei werden möglichst einheitliche Materialien für Platzfläche und Bahnsteige (z.B. Naturstein oder Betonwerkstein) bzw. IV- und ÖPNV-Trasse (z.B. farblich abgestimmter Ortbeton oder Asphalt) angestrebt.
- Der Platz ist möglichst frei von Schwellen und Höhensprüngen. Straßen- und ÖPNV-Trassen werden quasi in die homogene Platzfläche eingeschnitten, deren Kanten auf das technisch notwendige Mindestmaß reduziert. Das Platzniveau wird an seiner Westseite so weit angehoben, dass künftig auf die Treppenanlage vor dem Bahnhofsportal verzichtet und die Halle barrierefrei betreten werden kann.
- Querbeziehungen zwischen Hauptbahnhof und Innenstadtseite (z.B. Blickachsen, Fugenverläufe) werden begünstigt; funktionale oder gestalterische Barrieren, die diese Querbeziehungen stören oder behindern, werden nach Möglichkeit vermieden.
- Grundsätzlich soll die Platzgestaltung größtmögliche Bewegungsfreiheit gewährleisten, d.h. die vielfältigen Wegebeziehungen am Bahnhofplatz sicherstellen und die räumliche Orientierung befördern. Die Zahl der Platzeinbauten wird daher auf ein notwendiges Maß reduziert, wichtige Wege- und Blickbeziehungen werden von Einbauten freigehalten. Lediglich die Querung der IV-/ÖPNV-Trasse muss gebündelt werden: Das Verkehrsaufkommen auf der Friedrich-Ebert-Straße und die dichte

Taktfolge des ÖPNV einerseits, starke Fußgängerströme zu den Stoßzeiten andererseits erfordern signalisierte und barrierefreie Fußgängerüberwege. Diese befinden sich jeweils an den Enden der ÖPNV-Haltestelle und dienen zugleich der Erschließung der Bahnsteige. Der nördliche Überweg bindet den Hauptbahnhof in direkter Linie an den künftigen Albert-Einstein-Platz und in dessen Verlängerung an die Bahnhofstraße an. Der südliche Überweg setzt den Fußgängersteg aus dem Dichterviertel axial in Richtung Innenstadt fort. Die Überwege sind mit 8 m bzw. 5 m Breite sehr großzügig dimensioniert.

3.2. Einbauten auf dem Platz

Grundsätzlich definiert sich der Bahnhofplatz über seine Raumkanten. Mit dem Bau der Sedelhöfe und der Aussicht auf eine Neuentwicklung des Grundstücks Bahnhofplatz 7 wird die östliche Raumkante in absehbarer Zeit wesentlich aufgewertet. Abhängig von der noch ausstehenden Entscheidung über die künftige Organisation des ZOB besteht zudem die Chance, auch an der südlichen Platzseite eine adäquate Raumkante zu schaffen.

Einbauten auf dem Platz sind den platzdefinierenden Raumkanten grundsätzlich untergeordnet; durch gezielte Verortung im Raum unterstützen sie die städtebaulichen und gestalterischen Zielsetzungen:

- Überdachung vor dem Bahnportal

Zentrales Bauwerk auf dem Platz ist die Überdachung vor dem Portal des Hauptbahnhofs. Dieses dient zunächst dem Witterungsschutz für Passanten zwischen Empfangshalle und Bahnunterführung. Darüber hinaus fokussiert das Dach stadträumlich auf das zentrale Gebäude am Platz und schafft einen geschützten Ort, der Ankommenden Gelegenheit zur Orientierung und Abreisenden einen Treffpunkt bietet.

Die großzügige Überdachung lagert auf vier vom Bahnhofsgebäude unabhängigen Stützen. Auf den Stützen ruht außermittig jeweils ein quadratischer, über die Diagonalen gefalteter Schirm mit metallischer Oberfläche und innenliegendem, unsichtbarem Dachtragwerk. Die vier geometrischen Schirme bilden gemeinsam eine fugenlose, an Ober- und Unterseite dreidimensional bewegte Dachfläche mit schmalen Dachrändern (s. Anlage 2); diese überspannt eine Grundfläche von ca. 27 x 27 m und hat eine Höhe von ca. 8 m. Abhängig von Oberflächenbearbeitung und Wahl der Beleuchtung könnten auf den gefalteten Flächen vielfältige Lichteffekte und Reflexionen entstehen. Im Zuge der weiteren Entwurfsbearbeitung werden dazu Varianten und Details entwickelt.

- Eingangsgebäude des Parkhauses am Bahnhof

Unter die Überdachung vor dem Bahnportal schiebt sich quasi von Süden her das Eingangsbauwerk des Parkhauses am Bahnhof (s. Anlage 3). In dem Gebäude mit einer Kantenlänge von ca. 11 x 17,5 m und einer Höhe von ca. 6 m binden die Aufzüge und das Treppenhaus des Parkhauses an die Platzebene an. Vergleichbar mit der Situation auf dem Hans-und-Sophie-Scholl-Platz wird das Gebäude offen und transparent gestaltet. Die hochwertige Ausführung und die prominente Lage des Gebäudes nahe dem Bahnportal unterstreichen den mit dem Parkhaus verbundenen Anspruch: Hier soll keine gängige Tiefgarage mit den sonst üblichen räumlichen Defiziten sondern vielmehr ein großzügig an den öffentlichen Raum angebundenes und gestalterisch ausdifferenziertes Parkhaus entstehen.

- Fahrgastunterstände

Auf den Bahnsteigen der ÖPNV-Haltestelle werden Fahrgastunterstände eingerichtet. In der Ausgangsplanung, die im Jahr 2014 aus der Wettbewerbsentscheidung

hervorging, war noch ein die gesamte ÖPNV-Haltestelle überwölbendes Dach vorgesehen. In der anschließenden Diskussion des Entwurfs in der Öffentlichkeit und den Gremien kamen Zweifel auf, ob ein derart dominantes, den Platz der Länge nach teilendes Bauwerk den städtebaulichen Zielvorstellungen gerecht werden kann. Zudem wurde deutlich, dass das Dach einerseits große Flächen überdecken würde, die keinen Witterungsschutz benötigen, andererseits bei Schlagregen keinen ausreichenden Witterungsschutz für die Fahrgäste auf den Bahnsteigen sicherstellen könnte. Der Fachbereichsausschuss hat sich infolgedessen per Grundsatzbeschluss für die Verlagerung der Überdachung von der Haltestelle vor das Bahnportal und stattdessen für großzügige, aber räumlich nachgeordnete Fahrgastunterstände auf den Bahnsteigen ausgesprochen.

Die Arge Hummert Hullak Rannow hat diesen neuen Ansatz nun konsequent umgesetzt. Mit der Verlagerung des Daches von der Haltestelle auf den Platz liegt der räumliche Schwerpunkt vor dem Bahnportal (s.o.), der visuelle Bezug zwischen Bahnhof- und Innenstadtseite bleibt ungestört. Für die Fahrgastunterstände auf den Bahnsteigen hat die Arge ein modulares System aus gläsernen Elementen entwickelt (s. Anlage 2): Durch die freie Anordnung der Module kann nun ganz gezielt auf den Bedarf in den einzelnen Bahnsteigabschnitten reagiert werden. In den jeweils vorderen Abschnitten, also dort, wo im Regelbetrieb das größte Fahrgastaufkommen zu erwarten ist, werden die Module gereiht und zu durchgängigen Wartebereichen angeordnet. Zu den jeweiligen Enden der Bahnsteige, die lediglich für die Rendezvous-Verkehre zu Randzeiten mit geringem Fahrgastaufkommen von Bedeutung sind, nimmt die Dichte der Unterstände sukzessive ab.

Daraus ergibt sich das Bild einer lockeren Anordnung von Haltestelleneinbauten, die stadträumlich bewusst zurückgenommen, dabei aber bedarfsorientiert und flexibel sind. So können zudem alle technisch notwendigen Aufbauten auf den Bahnsteigen (Be-/Entlüftungsröhre Passage, Aufzugsschächte usw.) in die gläsernen Module integriert werden.

Das stringente Ordnungsprinzip der Platzanlage und seiner Oberflächen wird durch die bewusst freie Anordnung dieser variablen Stadtmöbel kontrastiert. Neben der erwähnten funktionalen Flexibilität hat dieser Ansatz den Vorteil, dass wichtige Blickbeziehungen, etwa zwischen dem Ausgang der Bahnhofstraße und dem Bahnhofsgebäude, frei von formalen Zwängen offen gehalten werden können. Trotz der großen räumlichen Durchlässigkeit ist die witterungsgeschützte Fläche für wartende Fahrgäste auf den Bahnsteigen beachtlich: Mit einer Gesamtlänge von 60 m übertreffen die geplanten Fahrgastunterstände das bisherige Angebot auf den beiden Bahnsteigen um 24 m. Darüber hinaus sind die Module deutlich tiefer als herkömmliche Fahrgastunterstände, so dass die geplante witterungsgeschützte Fläche insgesamt etwa um das Zweifache über dem Status quo vor Beginn der Bauarbeiten liegt.

Darüber hinaus können Varianten dieser Kuben auch jenseits der Bahnsteige als Funktionsträger dienen. An den beiden Hauptwegen in Richtung Innenstadt nahe den Fußgängerüberwegen ist jeweils ein Würfel als Projektionsfläche für Stadtinformationen und Wegweiser vorgesehen. Im Bereich der Taxistellplätze könnte ein weiterer Kubus als Wartehäuschen für Taxifahrer oder Fahrgäste dienen. Das Verhältnis von Gleichartigkeit und Variation zwischen den einzelnen Modulen wird im Zuge der Ausführungsplanung auszutariert sein.

3.3. Platzbegrünung

Im Zuge der Diskussion um das Ergebnis des Wettbewerbs Bahnhofplatz wurde von Seiten der Öffentlichkeit und aus den Reihen der Gemeinderatsfraktionen der dringende Wunsch

nach einer stärkeren Präsenz von Bäumen auf dem Platz geäußert. Die zunächst vorgeschlagenen randständigen Baumreihen wurden vielfach als unzureichend erachtet. Die Architekten haben auf diese Anregungen reagiert und dem Thema der Platzbegrünung deutlich größeres Gewicht eingeräumt. Unterschiedliche Formationen von Bäumen reagieren nun auf unterschiedliche Platzsituationen und schaffen qualitative Vielfalt.

- Nördlicher Bahnhofplatz: individuelle Charakterbäume

Durch die verschiedenen Bauphasen auf dem Bahnhofplatz hindurch kann immerhin ein Bestandsbaum dauerhaft gehalten werden. Es handelt sich um eine große Platane im nördlichen Platzbereich. Dieser charakterstarke Baum soll nun um weitere Bäume erster Ordnung zu einer losen Baumgruppe ergänzt werden. Die Bäume stehen in freier Anordnung in der Platzfläche und zonieren den Raum zwischen Hauptpost und Bahnhofsgebäude. Die weniger attraktiven Bahnhofsnebengebäude in der nordwestlichen Platzecke geraten dadurch in den Hintergrund und verlieren ihre Präsenz am Platz. Taxifahrer, die in diesem Bereich Präsenzplätze erhalten sollen, profitieren zudem vom Schatten der Bäume.

- Südlicher Bahnhofplatz: Baumhain

Im Zentrum des südlichen Platzbereichs zwischen Eingangsgebäude Parkhaus und Bahnhofsteg soll ein geometrischer Baumhain in einem gemeinsamen Pflanzfeld mit wassergebundener Oberfläche entstehen. Es handelt sich hierbei um etwas kleinere Bäume, die nicht individuell, sondern als Gruppe wirken. Auf diese Weise wird innerhalb der übergreifenden Platzfläche ein intimerer Ort abgegrenzt, der sich etwa für Außenbewirtschaftung durch die nahe Hotelgastronomie eignet. Die Wahl einer etwas kleineren Baumart hat zudem den Vorteil, dass diese mit dem eingeschränkten Wurzelraum über der Tiefgaragendecke besser zurechtkommt und folglich das Pflanzfeld planeben in die Platzfläche integriert werden kann.

- Östliche Platzkante

Durch die Entscheidung, die Friedrich-Ebert-Straße in Fahrtrichtung Nord auf eine Fahrspur zu reduzieren, hat sich die Chance ergeben, entlang der östlichen Platzkante in bestimmten Abschnitten Bäume zu pflanzen. Der Untergrund ist allerdings stark gestört durch Leitungstrassen, so dass eine gleichmäßige Baumreihe nicht möglich sein wird. Leitungsfreie Zonen existieren im Bereich vor den Häusern Friedrich-Ebert-Straße 12 und 16 (C&A), Bahnhofstraße 17, eingeschränkt vor dem Haus Bahnhofplatz 7 sowie vor Haus 2 der Sedelhöfe. Somit kann das Grün, das sich bislang ausschließlich auf der Westseite des Platzes konzentrierte, über die Verkehrsstrasse hinweg auch auf die Ostseite des Platzes gebracht und infolgedessen die Wahrnehmbarkeit des ganzen Platzes als eine Einheit unterstützt werden. Sowohl nach Süden entlang der Friedrich-Ebert-Straße als auch nach Norden am Übergang in die Olgastraße setzen neue Baumreihen diese linearen Baumstellungen fort.

3.4. Technische Infrastruktur

Neben den Elementen, die die räumliche und gestalterische Qualität des Platzes prägen, gibt es eine Reihe infrastruktureller Einbauten, die notwendigerweise in den Platz integriert werden müssen. Ziel ist es, diese Bauteile auf ein notwendiges Mindestmaß zu reduzieren und gestalterisch verträglich in die Gesamtkonzeption einzubinden.

- Fahrleitungen für die Straßenbahn

Nachdem die Idee einer großen Überdachung der Haltestelle zugunsten eines Daches vor dem Bahnhofsportal aufgegeben wurde, müssen die Fahrleitungen für die Straßenbahn offen über die Haltestelle geführt werden. Architekten und Verwaltung

haben in enger Zusammenarbeit mit der SWU und deren Fachplaner ein System entwickelt, das den Aufwand der Überspannungen möglichst gering hält. Im gesamten Bereich des Bahnhofplatzes wird von dem ansonsten gängigen System der sog. Hochkette (Abspannungen bzw. Kabelstränge in zwei Lagen übereinander) auf das System der Einfachfahrleitung mit Verstärkerseil gewechselt (s. Anlage 4). Zwischen den Masten wird anstelle der sonst üblichen zwei Abspannungsseile nur ein Seil gespannt. Tragseil und Fahrdraht werden entlang der Trasse im engen Abstand von nur 30 cm übereinander geführt. Ergebnis ist eine geordnete und auf ein Minimum reduzierte Leitungsführung im Überkopf-Bereich.

– Masten

Fahrleitungen, Straßenbeleuchtung und Verkehrssignale benötigen Masten. Ziel des Entwurfs ist es, möglichst viele Funktionen auf möglichst wenigen Masten zu bündeln. Für die Fahrleitungsmasten auf der Haltestelle wurde ein vergleichsweise enger Abstand mit schlanken Mastquerschnitten gewählt. Dies ermöglicht die Kombination mit Leuchtkörpern und gewährleistet eine flächige Ausleuchtung der Bahnsteige; auf eigene Laternenmasten auf der Haltestelle kann somit verzichtet werden. Zudem werden der erste und der letzte Fahrleitungsmast im Haltestellenbereich so platziert, dass an diesen Masten gleichzeitig die Lichtsignale für die Fußgängerüberwege regelkonform angebracht werden können. Beleuchtungsmasten auf der Platzfläche jenseits der Haltestelle werden auf solche Bereiche beschränkt, die nicht bereits von Fassaden oder von der Platzüberdachung ausgeleuchtet werden können. Ein differenziertes Beleuchtungskonzept wird im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt werden.

– Be- und Entlüftung Parkhaus und Passage

Die Luftzirkulation für das Parkhaus unter dem Platz wird über Lüftungsschächte organisiert, die von unten auf den Bahnhofplatz münden. Diese Schächte werden planeben mit Lüftungsgittern abgedeckt und in das Fugenraster des Platzes integriert. Zu- und Abluftschächte der Passage müssen aus technischen Gründen dagegen ca. 3 m über Grund geführt werden. Diese Schachtbauwerke bzw. Lüftungsrohre können, wie zuvor beschrieben, unauffällig in die Kuben auf der Haltestelle integriert werden.

– Aufzüge

Perspektivisch soll die Bahnhofspassage zusätzlich zu den geplanten Treppenaufgängen auch über Aufzüge direkt an die Bahnsteige der ÖPNV-Haltestelle angebunden werden. Bei der Ausführung der Passage werden die notwendigen Schächte bereits berücksichtigt. Diese sind so positioniert, dass die Aufzüge in Zukunft ebenfalls in das modulare System der Glaskuben auf den Bahnsteigen integriert werden können und nicht etwa als solitäre Hindernisse die Bewegungsabläufe auf den Bahnsteigen stören. Auf den Einbau der Aufzugstechnik wird zunächst jedoch verzichtet. Öffentliche Aufzüge entstehen aktuell sowohl auf der Bahnhofseite (im Parkhaus am Bahnhof) als auch auf der Innenstadtseite (am Haus 1 der Sedelhöfe unmittelbar am Fußgängerüberweg). Sowohl von der Innenstadtseite als auch von der Bahnhofseite bestehen auf Platzebene barrierefreie Übergänge zur den ÖPNV-Bahnsteigen. Alle denkbaren Wegebeziehungen zwischen Innenstadt, Sedelhöfe, ÖPNV-Haltestelle, Parkhaus am Bahnhof und Hauptbahnhof stehen somit ohne Umwege barrierefrei zur Verfügung. Bedarf für die Aufzüge aus der Bahnhofspassage auf die ÖPNV-Bahnsteige wird erst entstehen, wenn die Bahnhofspassage unter dem Hauptbahnhof hindurch direkt an die Gleisunterführung der DB angebunden wird. Zugreisende könnten dann auf Ebene 1 direkt von den DB-Gleisen zu den ÖPNV-Gleisen wechseln. Diese niveaugleiche Anbindung ist weiterhin

Planungsziel, den jüngsten Signalen seitens der DB zufolge aber nicht kurzfristig umsetzbar.

3.5. Radverkehr

Erklärtes Ziel der städtischen Verkehrspolitik ist die Förderung von Bike&Ride-Verknüpfungen, also der intelligenten Kombination von Radverkehr und öffentlichem Verkehr (Bus und Bahn). Mit dem Hauptbahnhof und dem ZOB gruppieren sich die beiden zentralen Einrichtungen des ÖV um den Bahnhofplatz. Dieser muss nun so organisiert werden, dass das Umsteigen von dem einen auf das andere Verkehrsmittel möglichst reibungsfrei und auf kurzen Wegen gewährleistet wird. Zum Einen müssen die öffentlichen Verkehrsmittel also gut mit dem Fahrrad erreichbar sein, zum Anderen müssen komfortable Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl verfügbar sein.

– Radverkehrsführung

Mit der Entscheidung des Gemeinderats, auf eine IV-Fahrspur in Fahrtrichtung Norden zu verzichten, konnte entlang der Ostseite des Platzes ein straßenbegleitender Radweg in die Planung aufgenommen werden. Dieser wird auf dem Niveau und dem Belag des Gehweges geführt; dadurch verbreitert sich optisch die Vorzone vor den Fassaden, der visuelle Abstand zwischen IV-Trasse und Platzkante wird größer.

Für die Fahrtrichtung Süden, also entlang der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße, wurde die Anregung des ADFC, ebenfalls eine vom Individualverkehr abgegrenzte Radverkehrsführung einzurichten, in die Planung aufgenommen: Anstelle des zunächst vorgesehenen Radschutzstreifens auf Fahrbahnniveau wird die Radverkehrsanlage nun ebenfalls auf das Niveau des Platzes angehoben. Analog zur Ostseite ist nun auch in Fahrtrichtung Süden ein Radweg geplant. Auf diese Weise ist der Radverkehr vom motorisierten Verkehr durch einen niedrigen Bordstein getrennt. Mit einer Breite von 1,85 m ist der Radweg großzügiger dimensioniert als der zunächst angedachte 1,50 m breite Schutzstreifen. Zudem hat diese Lösung der Vorteil, dass auch der Schwerverkehr die Friedrich-Ebert-Straße unabhängig vom Radverkehr nutzen kann. Mit einer Breite von 3,25 m ist der rechte Fahrstreifen für LKWs und Busse ausreichend dimensioniert; die bislang vorgesehene Mitbenutzung des Radschutzstreifens durch den Schwerverkehr ist damit hinfällig. Darüber hinaus wird mit dieser Lösung das städtebauliche Ziel, die Straßenbreite in Fahrtrichtung Süden auf die für den motorisierten Verkehr notwendigen Fahrstreifen (3,25 m + 3,00 m) zu reduzieren, erreicht.

Ein Zweirichtungsradweg entlang des westlichen Fahrbahnrandes, wie in früheren Konzeptionen vorgeschlagen, hat sich im Zuge der vertieften Planung als nicht praktikabel erwiesen. Ein Zweirichtungsradweg bedarf einer Breite von 2,50 m. Somit wäre ein Trassenquerschnitt von 3,25 m + 3,00 m für die Kfz-Fahrs Spuren zzgl. des Zweirichtungsradwegs erforderlich; dies entspricht einer Gesamtbreite von 8,75 m. Die Verkehrsstrasse westlich der ÖPNV-Haltestelle würde folglich sehr nah an das Eingangsgebäude zum Parkhaus und den Treppenabgang in die Passage heranreichen und den Fußgängerbereich zwischen Radweg und aufgehenden Bauteilen erheblich beschränken. Engstellen insbesondere an den Stützen der Bahnofsüberdachung von nurmehr 1,25 m Durchgangsbreite würden in diesem Bereich zu einer für Fußgänger unkomfortablen Situation und u.U. zu Konflikten mit dem fließenden Radverkehr führen. Noch schwerer wiegt der Umstand, dass der Radverkehr an den Fußgängerüberwegen per Ampelsignal auch entgegen der auf dieser Seite allgemeinen Fahrtrichtung angehalten werden müsste. Zudem hätte der Radweg in Richtung Norden im Bereich des Übergangs zur Olgastraße keine Fortsetzung. Für eine Fortführung des Zweirichtungsradwegs bis zum Theater fehlt

der notwendige Platz. Radfahrende in Richtung Olgastraße müssten zwangsläufig den entgegenkommenden Radverkehr aus der Olgastraße queren und auf den nördlichen Gehweg wechseln. Dies führte gerade an dieser räumlichen Engstelle zu nicht vertretbaren Komplikationen für Radfahrende und Fußgänger. Des Weiteren wäre der Zweirichtungsradweg zwingend mit einer Benutzungspflicht verbunden. Da auf der Ostseite bereits ein benutzungspflichtiger Radweg eingerichtet wird, würde dies eine beidseitige Benutzungspflicht für dieselbe Richtung bedeuten, die aus rechtlichen Gründen nicht realisiert werden kann. Von der Anordnung benutzungspflichtiger Zweirichtungsradwege bzw. links angelegter Radwege in Gegenrichtung Innerorts wird aufgrund der Gefahrenlagen in den einschlägigen Verordnungen abgeraten. In Hinblick auf die vorgenannten ortsspezifischen Gegebenheiten wurde die Idee des Zweirichtungsradwegs nicht weiterverfolgt.

– Fahrradparken

Der Bedarf an Fahrradstellplätzen im Bahnhofsumfeld ist groß; er beläuft sich einer überschlägigen Bedarfsprognose bis zum Jahr 2030 des VAR Planungsbüros Darmstadt zufolge auf ca. 1.100 Stellplätze. Vor Beginn der Bauarbeiten auf dem Bahnhofplatz gab es ca. 440 Fahrradstellplätze. Diese waren, insbesondere im nördlichen Bereich, in aller Regel deutlich überbelegt. Hinzu kommt eine Verpflichtung im Zusammenhang mit der Projektentwicklung Sedelhöfe, wonach zusätzlich 400 Fahrradstellplätze zur Deckung des dort entstehenden Bedarfs im Bahnhofsumfeld unterzubringen sind. Die ursprüngliche Idee einer in das Parkhaus integrierten Fahrradabstellanlage unter dem Bahnhofplatz ist seit der Grundsatzentscheidung für ein verkleinertes Parkhaus keine reelle Option mehr. Die Konzentration einer so großen Anzahl an Fahrradstellplätzen zentral vor dem Hauptbahnhof würde dagegen die Umsetzung der vorgenannten stadträumlichen Ziele unmöglich machen. Vor diesem Hintergrund wird nun eine Verteilung der Fahrradstellplätze auf mehrere Standorte im unmittelbaren Bahnhofsumfeld angestrebt. Die Standorte sollen einerseits auf die Radverkehrsachsen zum Bahnhof, andererseits auf die Zugänge zum Bahnhofsgebäude bzw. zu den Bahnsteigen ausgerichtet werden. Nach heutigem Stand eignen sich insbesondere folgende Standorte:

1. Fahrradparkhaus zwischen Bahnhofplatz und ZOB:

Dieser Standort könnte den Radverkehr von Süden und Südosten abfangen. Über den Bahnhofsteg und die geplanten Abgänge vom Steg auf die Bahnsteige wären die Züge von dort auf kurzem Wege erreichbar. Sollte die Diskussion um die Neuorganisation des ZOB zeigen, dass an der Südseite des Bahnhofplatzes ein Baufeld generiert werden kann, ließe sich in die dortige Bebauung ein Fahrradparkhaus integrieren und bei Bedarf um Fahrrad-affine Nutzungen (Werkstatt, Verleih usw.) erweitern. In Falle einer Entscheidung gegen eine Bebauung am Südrand des Bahnhofplatzes müsste der ZOB auf der entsprechend größeren Fläche so organisiert werden, dass eine zusammenhängende Fläche von Verkehrsfunktionen freigehalten und für eine überdachte Fahrradabstellanlage herangezogen werden könnte.

2. Fahrradabstellanlage in einem Parkhaus der DB an der Schillerstraße:

Die Verwaltung steht mit der Deutschen Bahn in Verhandlung über den Bau eines Parkhauses an der Schillerstraße südlich des Bahnhofstegs mit der Option einer direkten Anbindung an diesen. Die Verwaltung hat an die DB bereits die Absicht adressiert, in dieses Parkhaus eine Fahrradabstellanlage zu integrieren. Die DB hat sich diesem Vorschlag gegenüber aufgeschlossen gezeigt. In dieser Abstellanlage könnten Radfahrende aus Richtung Westen (Weststadt, Söflingen, Blaustein) die Räder parken

und - ohne Umweg über den Bahnhofplatz – direkt über den Steg und die neuen Abgänge zu den Bahnsteigen gelangen.

3. Fahrradstellplätze im nördlichen Bereich des Bahnhofplatzes

Zusätzlich zu den geschützten Fahrradabstellanlagen wird es weiterhin Bedarf an Fahrradbügeln in Nähe zu einem der Eingänge ins Bahnhofsgebäude und in Verlängerung der Fahrradachse Zeitblomstraße geben. Geeignete Standorte im Umfeld des Bahnhofs werden im Zuge der weiteren Ausarbeitung identifiziert und in den gestalterischen Gesamtrahmen eingebunden. Ein Schwerpunkt wird dabei im Bereich des nördlichen Bahnhofplatzes liegen. Dort stehen zum einen größere zusammenhängende Flächen, etwa unter den Bäumen oder entlang der Expressguthalle, zur Verfügung. Zum anderen können insbesondere von Norden/Nordosten kommende Radfahrende von dort auf kurzem Wege über den nördlichen Nebeneingang ins Bahnhofsgebäude gelangen.

4. Weitere Fahrradabstellplätze im Umfeld

Angesichts des großen Bedarfs wird es notwendig sein, zusätzlich zu den konzentrierten Abstellanlagen kleinere Einheiten von Fahrradbügeln dezentral im Umfeld des Bahnhofplatzes aufzustellen. Diese Bügel sind flexibel und können bedarfsgerecht aufgestellt und ggf. wieder abgebaut werden. Die Architekten werden im Zuge der Ausführungsplanung hierzu einen Vorschlag machen und die Anzahl der Abstellplätze bilanzieren.

3.6. Motorisierter Verkehr, Taxistellplätze

Über die verkehrlichen Anforderungen und die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich des Bahnhofplatzes wurde bereits im vergangenen Jahr intensiv debattiert. Die vorliegende Planung basiert auf der Entscheidung des Gemeinderats für eine insgesamt dreispurige Verkehrsführung über den Bahnhofplatz. Über diesen innerörtlichen Durchgangsverkehr hinaus soll der motorisierte Verkehr auf dem Bahnhofplatz auf notwendige Funktionen beschränkt und überflüssiger Verkehr vom Platz verbannt werden.

– „Kiss & Ride“

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass v.a. in den Stoßzeiten die Abwicklung eines funktionierenden Hol-/Bringverkehrs auf dem Bahnhofplatz kaum möglich ist. In einer Sackgassensituation führen die unkoordinierten Fahrbewegungen ankommender, haltender, einparkender, wendender und ausfahrender Fahrzeuge unweigerlich zu gegenseitigen Behinderungen.

Mit dem Bau des Parkhauses unter dem Bahnhofplatz und dessen unmittelbarer Anbindung an die Bahnhofspassage besteht nun die Chance, diesen dauerhaften Misstand zu beseitigen. Künftig kann der Hol-/Bringverkehr im 1. Untergeschoss des Parkhauses abgewickelt werden. Die Zu- und Ausfahrten des Parkhauses bestehen zu beiden Fahrtrichtungen, ein unterirdischer Kreisverkehr ordnet die einfahrenden Verkehrsströme. Bahnreisende können dann auf Ebene 1 in der Nähe des Zugangs zur Bahnhofspassage bequem abgesetzt oder aufgenommen werden. Anschließend können die Fahrzeuge das Parkhaus über den unterirdischen Kreisverkehr und die Auffahrtsrampen in beide Richtungen verlassen und geordnet in den Verkehr einfädeln. Über entsprechende Freiminuten könnte für diesen Zweck erforderlichenfalls eine kostenlose Zu- und Ausfahrt an den Schrankenanlagen eingerichtet werden.

Darüber hinaus können künftig auch am Westzugang des Bahnhofstegs an der Schillerstraße Hol-/Bring-Verkehre abgewickelt werden. Die Deutsche Bahn wird den Steg mit Aufzügen und Treppenanlagen direkt an die Bahnsteige anbinden. Diese

Abkürzung dient künftig insbesondere den Bahnreisenden aus Westen und Süden als eine bequeme Alternative ohne Umweg über die Friedrich-Ebert-Straße. Auf diese Weise kann der Bahnhofplatz und seine Zufahrten von Teilen des Quell-/Zielverkehrs entlastet werden.

– Taxiverkehr

Taxen sind Teil des öffentlichen Verkehrs und bedürfen eines gut erreichbaren Standorts am Hauptbahnhof. Solange die unterirdische Durchbindung von den Bahngleisen unter dem Bahnhofsgebäude hindurch zur Bahnstufenterrasse und dem Parkhaus am Bahnhof nicht umgesetzt werden kann, ist eine unterirdische Abwicklung des Taxiverkehrs ungeeignet. Bis auf Weiteres wird eine Taxi-Präsenz auf dem Bahnhofplatz notwendig sein. Um den Bahnhofplatz möglichst von Stellplätzen frei zu halten, werden die Aufstellplätze für Taxis in zwei Bereiche aufgeteilt: Auf dem Platz selbst werden lediglich ca. 4 Präsenzplätze vorgesehen. Diese befinden sich im nördlichen Platzbereich in kurzer Distanz zu den Bahnhofseingängen. Darüber hinaus werden entlang der Westfassade des Postgebäudes Nachziehplätze für Taxis eingerichtet. Die Nachziehplätze befinden sich damit bereits auf der platzabgewandten Seite und belasten den Bahnhofplatz nicht. Präsenz- und Nachziehplätzen liegen in Sichtweite nah beieinander, so dass die Abwicklung des Taxiverkehrs problemlos möglich ist. Die öffentlichen Stellplätze in diesem Bereich werden aufgegeben; der Stellplatzbedarf wird durch das neue Parkhaus am Bahnhof kompensiert.

– DB-Parkplatz und Bundespolizei

Nördlich des Hauptbahnhofs befindet sich ein großer Parkplatz für Kunden der Deutschen Bahn. Es besteht Hoffnung, dass die DB diesen Parkplatz aufgeben wird, sobald sie das Parkhaus an der Schillerstraße errichtet hat. Bis dahin muss die Erschließung des Parkplatzes jedoch gewährleistet werden. Darüber hinaus verfügt die Bundespolizei durch ihre Niederlassung im Bahnhofsgebäude im Bereich des nördlichen Nebeneingangs über Stellplätze für Einsatzfahrzeuge. Diese werden auch nach dem Umbau des Platzes wieder bereitzustellen sein. Zur Erschließung der genannten Parkplätze sowie der Taxistellplätze muss im nördlichen Bereich des Bahnhofplatzes weiterhin eine Zufahrt für motorisierten Verkehr von der Friedrich-Ebert-Straße aus eingerichtet werden. Im Unterschied zur bisherigen Situation soll aber keine abgesetzte Fahrtrasse mehr ausgebildet werden; die Fahrzeuge queren künftig die Platzfläche. Die Fahrgasse wird gestalterisch in den Platz integriert und durch Elemente der Platzmöblierung definiert. Diese optische Zurückstufung der Fahrgasse signalisiert, dass die Zufahrt einem eingeschränkten Nutzerkreis vorbehalten ist.

– Andienung

Die Andienung der westlichen Platzanrainer funktioniert einerseits von Norden über die zuvor beschriebene Fahrgasse im nördlichen Platzbereich, andererseits aus südlicher Richtung über den ZOB unter dem Bahnsteig hindurch zur Anlieferungszone des IC-Hotels. Auf diese Weise können Querverkehre in den stark frequentierten Fußgängerbereichen vor dem Bahnhofsgebäude vermieden werden.

Die Post wird wie bisher über die Zeitblomstraße beliefert. Kunden der Post können bequem im Parkhaus am Bahnhof parken und von dort und auf relativ kurzem Wege zu den Postschaltern gelangen. Von Parkplätzen unmittelbar vor der Post wird abgesehen, weil ansonsten der bestehende verkehrliche Missstand, der zwangsläufig durch Parksuchverkehre in einer Sackgassensituation verursacht wird, aufs Neue einsetzen würde. Inwieweit die Post über die Zeitblomstraße auch für den

Kundenverkehr erschlossen werden könnte, wird im Zuge der vertieften Ausarbeitung mit den Betroffenen zu klären sein.

4. Kosten und Finanzierung

Der gesamte Platzbereich steht unter der gestalterischen Oberleitung der Arge Hummert Hullak Rannow Architekten. Für den Bereich der Verkehrsanlagen, also der IV- und ÖPNV-Trassen und der Haltestellensteige zeichnet in technischer Hinsicht auf Grund der besonderen Anforderungen, insbesondere zur Gradientenplanung der Straßenbahn, die SWU verantwortlich.

Der Fördergeber der Linie 2 hat im Förderbescheid grundsätzlich Mittel zum Ausbau der Haltestelle und zur Anpassung der Straßen und Gehwege bewilligt. Die Realisierung des Bahnhofplatzes wird zwar nicht mehr im Abrechnungszeitraum des laufenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes GVFG erfolgen können; jedoch sehen SWU und Verwaltung gute Chancen, auch hierfür im Rahmen eines fortgeschriebenen GVFG erhebliche Fördermittel generieren zu können, die zügige Realisierung voraussetzt.

Mehrausgaben für die Verkehrsanlagen, die einem erhöhten Qualitätsanspruch geschuldet sind und über den förderfähigen Standard der Linie 2 hinaus gehen, werden getrennt erhoben und über das Projekt Bahnhofplatz abgerechnet. Stadt und SWU werden sich hierzu im Zuge der weiteren Projektentwicklung zu einer Kostentragung vereinbaren.

Die Erneuerung der Platzflächen und die Anhebung des Platzes zum Bahnhofsgebäude und zum InterCity-Hotel hin erfordern Anpassungsarbeiten auch am umgebenden Gebäudebestand und an den Freiflächen. Die Verwaltung wird dazu in Gesprächen sowohl mit der UWS als Eigentümerin des Hotels als auch der DB Station & Service als Eigentümerin des Bahnhofs eintreten, um vertragliche Vereinbarung zur Kostentragung bzw. Gestattungen zum Bauen auf Bahngelände abzuschließen.

Die Bahnhofspassage mit ihren Zugangsbauwerken vor dem Hauptbahnhof und auf den ÖPNV-Bahnsteigen ist Teil des Parkhausprojekts und daher nicht im Rahmen des Projekts City-Bahnhof zu finanzieren.

Für die Realisierung des Projekts sieht der aktuelle Haushaltsplan bei Projekt 7.54100039 "City-Bahnhof" Finanzmittel im Gesamtumfang von 12.000 T € vor. Diese Zahl geht noch auf die ursprüngliche Planung aus dem Jahr 2013 zurück. Aufgrund des Planungsfortschritts und der verschiedenen zwischenzeitlich erfolgten Konkretisierungen wurde daher im Vorfeld zur Diskussion der Investitionsstrategie ein Gesamtbetrag von 15.590 T € ermittelt, welche in die Zusammenstellung der Verwaltung Einzug gefunden hat.

Dieser Gesamtbetrag betrifft solche Kosten, welche originär weder dem Projekt der Straßenbahnlinie 2, noch dem Projekt Parkhaus am Bahnhof zuzurechnen sind. Durch entsprechende vertragliche Vereinbarungen wurden und werden hier die unterschiedlichen Zuständigkeiten der in diesem Bereich tätigen verschiedenen Bauherren klar definiert.

Die dargestellten 15.590 T € stellen eine Kostenschätzung auf Basis der aktuell zur Verfügung stehenden Informationen und Kalkulationsmöglichkeiten dar. Eine belastbarere Aussage ist erst nach Vorliegen der endgültigen Entwurfsplanung und eine darauf aufbauende Kostenberechnung möglich. Die Verwaltung wird dann über die Rahmenbedingungen inkl. Kostenberechnung für die Realisierung berichten und dem Gemeinderat den endgültigen Planungsstand für eine Realisierung zur Abstimmung vorlegen.

5. Weiteres Vorgehen

Die Projekte Parkhaus am Bahnhof, Neubau ÖPNV-Haltestelle und -trasse sowie Erneuerung des Bahnhofplatzes sind sowohl technisch-planerisch als auch bauzeitlich eng miteinander

verknüpft. Mit dem Fortschreiten des Rohbaus der Passage, der Garage und der Erschließungsrampen stehen sukzessive oberirdisch einzelne Baufelder zur Verfügung. Voraussichtlich bereits ab Ende 2018 werden daher die Gleisbauarbeiten der neuen Straßenbahntrasse beginnen können. Die gemeinsame Projektleitung von SUB und KOST ist dazu im regelmäßigen Austausch mit allen betroffenen Projekten.

Das Ineinandergreifen der von der SWU beauftragten Verkehrsanlagen und der stadtseitig beauftragten Planungen des Bahnhofplatzes erfordert es, die Planungsterminpläne zu synchronisieren und die Ausschreibungen der Bauleistungen gemeinsam zu veröffentlichen. Nur so kann gewährleistet werden, dass am Ende flächendeckend auf dem gesamten Platz dieselben Qualitäten zur Ausführung kommen und ein geordneter Bauablauf ermöglicht wird. Die Ausschreibungen sind für Mitte 2018 geplant. Stadt und SWU werden sich hierzu gesondert vereinbaren. Bis ca. Ende 2019 soll dann die neue Haltestelle fertiggestellt und die Friedrich-Ebert-Straße weitgehend erneuert werden. Ab Ende 2019 könnten dann auch die Arbeiten zum Aufbau der neuen Platzflächen beginnen.

Nach Abschluss der Vorplanung treten die beauftragten Architekten nun in die Leistungsphasen Entwurfs- und Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe ein. Der Abschluss dieser Leistungsphasen ist für das 2. Quartal 2018 geplant. Auf dieser Grundlage soll dann der Baubeschluss herbei geführt werden.

Teile des Bahnhofplatzes insbesondere ein Grundstücksstreifen vor dem Hotel und dem Empfangsgebäude liegen auf Grundstücken der DB AG. Hierzu sind vertragliche Vereinbarungen mit der Bahn und der UWS zu schließen.