



Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen zum Verfahren

Die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde in der Zeit vom 12.06. bis zum 14.07.2017 durchgeführt. Im Zuge dessen gingen zwei Stellungnahmen zum geplanten Bauvorhaben ein. Öffentliche und private Belange wurden gemäß § 1 Abs. 7 BauGB folgendermaßen gegeneinander und untereinander abgewogen:

Folgende Äußerungen wurden vorgebracht:	Stellungnahmen der Verwaltung:
<p><u>ADFC Kreisverband Ulm/Alb-Donau mit Schreiben vom 17.07.2017 (Anlage 5.1)</u></p> <p>„(...)</p> <p>1. Der ADFC begrüßt ausdrücklich, dass durch die Reduzierung von vier auf drei Fahrspuren auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße Raum für einen Radfahrstreifen geschaffen wurde, der sehr gut ausgeführt ist. Im Bereich des Deutschhauses ist zwar nur ein Schutzstreifen eingeplant, jedoch ist dies kein Manko für die Funktionsfähigkeit, da es sich nur um einen kurzen Abschnitt handelt und er an die Qualität eines Radfahrstreifens nahe herankommt.</p> <p>Allerdings endet der Radfahrstreifen an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße /Keltergasse. Eine Weiterfahrt durch die Olgastraße ohne vernünftige Infrastruktur ist für Radfahrende unzumutbar. Daher wird die Keltergasse als Fahrradverbindungsstrecke unabdingbar. Dies ist bei den weiteren Planungen für die Keltergasse zu berücksichtigen.</p> <p>2. Der auf der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße für den durchgehenden Radverkehr geplante Schutzstreifen hingegen ist unzulänglich. Hier ist nur mit einer geringen Akzeptanz der Radfahrenden zu rechnen. Viele werden auf den Bahnhofplatz ausweichen. Begründung: Die PKW-Verkehrsbelastung auf der Friedrich-Ebert-Straße liegt über der Grenze, bis zu der eine Radwegeführung im Mischverkehr bzw. auf Schutzstreifen noch als sinnvoll erachtet wird. Wenn aus Platzgründen eine separate Verkehrsführung nicht möglich ist, müssen die Schutzstreifen so angelegt sein, dass sie möglichst nahe an die Qualität eines Radfahrstreifens herankommen, d.h. der Auto- und Fahrradverkehr müssen weitgehend unabhängig von-</p>	<p>Der Straßenquerschnitt der Olgastraße ermöglicht mit 6,00 m Breite theoretisch die Anlage von Schutzstreifen. Dies wird jedoch aktuell nicht verfolgt. Dementsprechend müssen Radfahrende ab der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/ Keltergasse auf der Fahrbahn oder dem freigegebenen Gehweg entlang der Olgastraße fahren; alternativ bietet sich die als Nebenroute im Radnetz der Stadt Ulm gekennzeichnete Keltergasse an. Die Keltergasse wird nach Abschluss der Sedelhöfe-Baustelle neu gestaltet. Die Belange des Radverkehrs werden in der Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Anregung des ADFC, auch an der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße eine vom Individualverkehr abgegrenzte Radverkehrsführung einzurichten, wurde in die Planung aufgenommen: Anstelle des zunächst geplanten Radschutzstreifens auf Fahrbahnniveau wird die Radverkehrsanlage nun auf das Niveau des Platzes angehoben. Analog zur Ostseite ist nun auch in Fahrtrichtung Süden ein Radweg vorgesehen. 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 geplante 1,50 m breite Schutzstreifen. Zudem hat die nun gewähl-</p>

einander abgewickelt werden ohne sich gegenseitig zu blockieren oder zu gefährden. Um dies zu gewährleisten, und im Hinblick darauf, dass die allermeisten Kfz in den letzten Jahren um ca. 20 cm breiter geworden sind, muss die Gesamtbreite des Schutzstreifens plus des angrenzenden Restfahrstreifens mindestens 4,20 m betragen. Dies ist im vorliegenden Bebauungsplan nicht gegeben. Sollte diese geplante Radverkehrsführung beibehalten werden (...), wäre hier ein Radfahrstreifen anzulegen. Dies ist aus Platzgründen möglich.

Für den Quell-/Zielverkehr der Radfahrenden zum/vom Hauptbahnhof soll laut Entwurf der Bahnhofplatz in alle Richtungen freigegeben werden. Zu erwarten ist, dass neben dem hohen Quell- und Zielverkehr viele Radfahrende, insbesondere vom Ehinger Tor kommende, den Platz vor dem Bahnhofsgebäude auch für die Durchfahrt zu Zielen in der Neutorstraße und darüber hinaus nutzen werden. In der Friedrich-Ebert-Straße gibt es zudem nur eingeschränkt die Möglichkeit, die Straßenseite zu wechseln. Selbst wenn die Fußgängerübergänge für Radfahrende freigegeben würden, ist dies keine komfortable Lösung. Auf Grund des sehr hohen Radverkehr- und Fußgängeraufkommens ist daher auf der Bahnhofseite, neben dem Radfahrstreifen auf der Ostseite, eine sichere und leistungsgerechte Zweirichtungsunterstützung für die Radfahrenden notwendig."

te Lösung der Vorteil, dass auch der Schwerverkehr auf der Friedrich-Ebert-Straße unabhängig vom Radverkehr den Bahnhofplatz queren kann. Mit einer Breite von 3,25 m ist der rechte Fahrstreifen auch 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.

Mit der Entscheidung für die dreistreifige Verkehrsführung konnte der neu gewonnene Raum auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße in einen benutzungspflichtigen Radweg umgewandelt werden; auf diesem wird in Zukunft der von Süden nach Norden durchgehende Radverkehr fließen. Der von Süden kommende Radverkehr auf der Westseite ist dagegen vornehmlich Quell-/Zielverkehr zum Bahnhof (An-/ Abfahrt zu den Fahrradabstellanlagen). Ein Großteil der von Süden kommenden Radfahrenden zum HBF wird künftig die geplante Fahrradabstellanlage südlich des Bahnhofplatzes ansteuern. Abhängig von der Diskussion um die Neuorganisation des ZOB wird diese Abstellanlage entweder in einem neuen Gebäude am Südrand des Bahnhofplatzes oder in einem separaten Fahrradparkhaus auf einer noch zu definierenden Fläche am Rande des ZOB untergebracht werden. Die Veranlassung, den Platz mit dem Rad zu queren, wird infolgedessen wesentlich verringert.

Ein Zweirichtungsradweg entlang des westlichen Fahrbahnrandes, wie vorgeschlagen, bedarf einer Breite von 2,50 m. Somit wäre ein Trassenquerschnitt von 3,25 m + 3,00 m für die Kfz-Fahrspuren 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 an den Stützen der Bahnhofsüberdachung von nurmehr 1,25 m Durchgangsbreite würden in diesem Bereich zu einer für Fußgänger unkomfortablen Situation und u.U. zu Konflikten mit dem nahen 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.

	<p>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 nicht realisiert werden kann. Von der Anordnung benutzungspflichtiger Zweirichtungsradwege bzw. links angelegter Radwege in Gegenrichtung innerorts wird aufgrund der Gefahrenlagen abgeraten (vgl. VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und Satz 4). Aufgrund der vorgenannten, ortsspezifischen Gegebenheiten wird die Idee des Zweirichtungsradwegs nicht weiterverfolgt.</p>
<p><u>Regionale Planungsgruppe (RPG) West</u> <u>mit Schreiben vom 22.08.2017 (Anlage 5.2)</u></p> <p>„(...)“ Wir begrüßen es, dass der Radverkehr auf der Cityseite der Friedrich-Ebert-Straße auf einem eigenen Radweg für den Verkehr nach Norden geführt werden soll. Wir halten es jedoch für bedenklich, dass für die Fahrräder auf der Bahnhofseite nur ein Schutzstreifen für den Verkehr nach Süden zur Verfügung gestellt werden soll.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen auf der benachbarten Fahrbahn ist sehr hoch und schließt auch Schwerverkehr ein. Im Gegensatz zur einspurigen Verkehrsführung begünstigt die zweisepurige Verkehrsführung eher eine schnelle Fahrweise, was für die Fahrräder ein zusätzliches Risiko bedeutet. Wir schlagen deshalb vor, dass der Fahrradverkehr auch auf der Bahnhofseite auf einem eigenen Radweg geführt wird (s. dazu beiliegende Skizze). Um zu vermeiden, dass die Fahrräder in Richtung Norden den Fußgängerbereich auf dem Bahnhofplatz kreuzen müssen, sollte dies ein Zweirichtungsradweg sein.</p>	<p>Die Anregung, auch an der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße eine vom Individualverkehr abgegrenzte Radverkehrsführung einzurichten, wurde in die Planung aufgenommen. Anstelle des zunächst geplanten Radschutzstreifens auf Fahrbahnniveau wird die Radverkehrsanlage nun auf das Niveau des Platzes angehoben. Analog zur Ostseite ist nun auch in Fahrtrichtung Süden ein Radweg vorgesehen. 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 geplante 1,50 m breite Schutzstreifen.</p> <p>Ein Zweirichtungsradweg entlang des westlichen Fahrbahnrandes, wie vorgeschlagen, bedarf einer Breite von 2,50 m. Somit wäre ein Trassenquerschnitt von 3,25 m + 3,00 m für die Kfz-Fahrspuren 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 Trep-</p>

<p>Für den Zielverkehr zum Bahnhof sollten aus allen Richtungen (West, Süd, Nord) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen werden. Dieser Verkehr würde dann nicht mehr in den Fußgängerbereich auf dem Bahnhofplatz gehen. Den Durchgangsverkehr würde dann der vorgeschlagene Radweg komplett aufnehmen.“</p>	<p>penabgang in die Passage heranreichen und den Fußgängerbereich zwischen Radweg und aufgehenden Bauteilen erheblich beschränken. Engstellen an den Stützen der Bahnhofüberdachung 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 nicht realisiert werden kann. Die Anordnung benutzungspflichtiger Zweirichtungsradwege bzw. links angelegter Radwege in Gegenrichtung innerorts widersprechen aufgrund der Gefahrenlagen den Empfehlungen der einschlägigen Verordnungen. Aufgrund der vorgenannten, ortsspezifischen Gegebenheiten wird die Idee des Zweirichtungsradwegs nicht weiterverfolgt.</p> <p>Ein Großteil der von Süden kommenden Radfahrenden zum HBF wird künftig die geplante Fahrradabstellanlage südlich des Bahnhofplatzes ansteuern. Abhängig von der Diskussion um die Neuorganisation des ZOB wird diese Abstellanlage entweder in einem neuen Gebäude am Südrand des Bahnhofplatzes oder in einem separaten Fahrradparkhaus auf einer noch zu definierenden Fläche am Rande des ZOB untergebracht werden. Die Veranlassung, den Platz mit dem Rad zu queren, wird infolgedessen wesentlich verringert. Auch im Norden des Platzes und westlich der Gleisanlagen an der Schillerstraße wird es künftig Fahrradabstellanlagen geben, die die Notwendigkeit, die zentrale Platzfläche vor dem Hauptbahnhof zu queren, wesentlich reduzieren.</p>
--	--

Parallel dazu wurden gem. § 4 Abs. 2 BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt werden, unterrichtet und zur Äußerung aufgefordert. Folgende Stellen wurden 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
- 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
- Eisenbahnbundesamt
- Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm

Insgesamt 8 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben Anregungen / Einwände zum Verfahren vorgebracht. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden gemäß § 1 Abs. 7 BauGB folgendermaßen gegeneinander und untereinander abgewogen:

Folgende Äußerungen wurden vorgebracht:	Stellungnahmen der Verwaltung:
<p><u>Eisenbahnbundesamt</u> <u>mit Schreiben vom 12.06.2017 (Anlage 5.3)</u></p> <p>Das Eisenbahnbundesamt weist darauf hin, dass Flächen einer Eisenbahn des Bundes nicht überplant werden dürfen und macht darauf aufmerksam, dass das Eisenbahnbundesamt nicht die Vereinbarkeit der Planung aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen prüft.</p> <p>Ferner weist der Einwender auf mögliche Abhängigkeiten und das Abstimmungserfordernis mit der Vorhabenträgerin des Großprojekts Neubaustrecke Stuttgart-Ulm hin.</p>	<p>Die vorliegende Planung umfasst ausschließlich Flächen der Stadt Ulm und tangiert weder Grundstücke noch Betriebsanlagen der Deutschen Bahn. Parallel zum Eisenbahnbundesamt wurde die DB Station & Service GMBH als Eigentümerin des Hauptbahnhofes und damit als Anliegerin des Bahnhofplatzes gehört.</p> <p>Die Stadt befindet sich in regelmäßigem Austausch mit den Verantwortlichen für das Großprojekt Stuttgart Ulm GmbH und stimmt sowohl die planerischen als auch die bauleistungsrechtlichen Themen eng mit der Projektleitung ab.</p>
<p><u>Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm</u> <u>Mit Schreiben vom 05.07.2017 (Anlage 5.4)</u></p> <p>„Im Geltungsbereich des B-Planes ist ein RW-Kanal vorhanden, in den Oberflächenwasser nach entsprechender Vorbehandlung eingeleitet werden kann. Zur Schmutzwasserabfuhr ist bisher kein Kanal vorhanden. Sollte zukünftig Schmutzwasseranfall (WC-Anlage, Bebauung) möglich sein, so sind die EBU früh-</p>	<p>Der geschilderte Umstand ist der Verwaltung bekannt. Sobald die Entscheidungen um die Größe und die Organisation des ZOB – und davon abhängig über die Möglichkeit einer Bebauung am Südrand des Bahnhofplatzes – getroffen sind, wird die Verwaltung gemeinsam mit EBU die ggf.</p>

<p>zeitig zu informieren, damit der Kanal in das Gesamtprojekt Bahnhofplatz eingespielt werden kann.“</p>	<p>notwendigen Schritte zur Sicherstellung einer Schmutzwasserableitung einleiten. Bereits im Vorfeld hat EBU die Voraussetzungen für eine Ableitung in diesem Bereich geprüft und die grundsätzliche Machbarkeit bestätigt.</p>
<p><u>Deutsche Telekom Technik GmbH</u> <u>mit Schreiben vom 07.07.2017 (Anlage 5.5)</u></p> <p>„(...) Unsere Stellungnahme vom 24.10.2016 gilt unverändert weiter. Wir bitten um weitere Einbeziehung/Abstimmung in die weiteren Planungen, da sich im Bereich wichtige / hochdimensionierte Anlagen befinden. (...)“</p>	<p>Die Stellungnahme vom 24.10.2016 verweist auf bestehende Leitungen der Telekom innerhalb des Geltungsbereichs. Die Telekom bittet um Eingriffsminimierung und verweist auf möglicherweise anfallende Kosten. Die Verwaltung hat in ihrer Stellungnahme zu diesem Schreiben die Abstimmungsbereitschaft erklärt und in Hinblick auf ggf. anfallende Kosten auf die entsprechenden Konzessionsverträge verwiesen (vgl. Anlage 5.4. zum Auslegungsbeschluss).</p>
<p><u>Regierungspräsidium Freiburg</u> <u>Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau</u> <u>mit Schreiben vom 12.07.2017 (Anlage 5.6)</u></p> <p>„Anlässlich der Offenlage des o.g. Bebauungsplanes verweisen wir auf unsere frühere Stellungnahme vom 20.10.2016 zur Planung. Die dortigen Ausführungen (insbesondere die geotechnischen Hinweise und Anregungen, die bislang weder im Abwägungsergebnis Beachtung fanden noch in die Planunterlagen übernommen wurden, gelten sinngemäß auch weiterhin für die modifizierte Planung.“</p>	<p>Die Stellungnahme vom 20.10.2016 enthält Hinweise und Anregungen ohne abwägungsrelevante Sachverhalte. Die Stellungnahme wurde daher nicht im Rahmen der Abwägung aufgeführt, selbstverständlich aber an die Vorhabenträgerin zur Kenntnisnahme und Beachtung im weiteren Planungsprozess weitergeleitet.</p>
<p><u>Polizeidirektion Ulm, Schreiben vom 12.07.2017</u> <u>(Anlage 5.7)</u></p> <p>„(...) Im bisherigen Ausbauzustand wurde die Fahrbahn häufig eigenmächtig abseits der Furten gequert - auch über Absperrketten hinweg. Wir empfehlen, künftig die beiden Fußgängerfurten in Hinblick auf Breiten und Grünphasendauer so leistungsstark wie möglich zu gestalten. Um zugleich unnötige Einbußen für den Kfz-Verkehr zu vermeiden, regen wir zu prüfen an, ob eine Detektion des Fußgängeraufkommens eine lastabhängige Phasensteuerung ermöglicht. (...). Wir bitten auch zu prüfen, ob sich die Signale zur Anforderung der ÖPV-Priorisierung für die Steuerung der Furtsignale und damit auch der Erreichbarkeit der Haltestelle bei Einfahren der Busse/Straßenbahnen gewinnbringend nutzen lassen.</p>	<p>Die Fußgängerfurten an den beiden Enden der ÖPNV-Haltestelle sind mit 5 bzw. 8 m Breite sehr großzügig bemessen. Zudem liegen Sie axial in den Hauptwegeverbindungen der Passanten vom Albert-Einstein-Platz zum Hauptbahnhof einerseits und vom Bahnhofsteg in Richtung Innenstadt andererseits. Die Signalsteuerung an den Fußgängerüberwegen ist eingebunden in ein hochkomplexes Steuerungsnetz entlang der innerstädtischen Verkehrsstrassen und darüber hinaus. Die Planung wurde daher von Beginn an durch ausgewiesene Fachingenieure für solch komplexe Signalsteuerungssysteme begleitet. Ziel ist eine Optimierung der Signalisierung zur bestmöglichen Abwicklung sich überlagernder Verkehrssysteme. Das Verkehrsgutachten zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit berücksichtigt bereits für die Fußgängerfurten einen sog. "Doppelanwurf"; d.h. Fußgänger erhalten pro Phasenumlauf zweimal Grünsignal, der Autofahrer nur einmal.</p>

<p>Eigenmächtigem und gefährlichem Queren würden auch Spritzschutzwände (analog den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs EAÖ 2003) an den Haltestellen der ÖPV-Trasse entgegenwirken, die nur im Bereich der Fußgängerfurten Öffnungen aufweisen. Sie würden nicht nur die Verkehrssicherheit positiv beeinflussen, sondern auch den Komfort für Fahrgäste an den Haltestellen erhöhen. Bei einer Ausführung in Glas wäre kein allzu trennender optischer Effekt zu befürchten. Sie sollten aber so hoch sein, dass sie sich nicht als Sitzgelegenheit oder zum Übersteigen eignen.</p> <p>Die Querung der ÖPV-Trasse durch Fußgänger (ggf. auch Radfahrer) sollte so gestaltet werden, dass keine Sicherheitslücken entstehen. Kritisch sehen wir die bisherige Lösung, nur die Fahrbahn mit Hilfe von Lichtsignalsicherung sicher queren zu können, die ÖPV-Trasse dagegen ohne Signalsicherung queren zu müssen. Besonders beim Gehen im Pulk aber auch für Menschen mit Einschränkungen besteht die Gefahr, die Unterordnung zu verkennen.</p> <p>„Bei der Planung und Anlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen raten wir, nicht mit Mindestmaßen zu arbeiten, sondern zukunftsichere Maße aus den Empfehlungen für Verkehrsanlagen (ERA) zu verwenden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Trend zu breiteren PKW geht. Auf Fahrspuren mit Mindestbreiten kann damit kaum ein angemessener Seitenabstand zum Radverkehr eingehalten werden.</p> <p>Besondere Aufmerksamkeit bitten wir der Absicherung und eindeutigen Erkennbarkeit der Radfurten in allen Einfahrten/Zufahrten zu widmen, die fast alle von zahlreichen Fahrzeugen gequert werden.</p> <p>Die geplante Radverkehrsführung auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße endet bislang vor der Einmündung Keltergasse. Damit kommt der künftigen Gestaltung der Keltergasse große Bedeutung zu. Sie könnte mit geringem Umweg als Radverkehrsführung bis zur Wengengasse dienen, wo sich der Zweirichtungsradweg Richtung Justizgebäude anschließt.</p> <p>Eine zweite Option zur Fortsetzung der östlichen Radverkehrsführung Richtung Zentrum wäre, die dreigliedrige Spureinteilung vor dem Knoten Wengengasse/ Neutorstraße zu hinterfragen. Könnte z.B. die linke Spur zugleich für Geradeaus und Links genutzt werden, entstünde ggf. am rechten Fahrbahnrand Raum, um die Engstelle beim Gebäude Olgastraße 80 mit einer sicheren Radverkehrsführung zu passieren. Zu-</p>	<p>Spritzschutzwände werden schon ihrer eigentlichen Bestimmung wegen in Teilen der Haltestelle zum Einsatz kommen müssen. Inwieweit u.U. einzelne Bereiche ausgespart werden können, wird im Zuge der vertiefenden Planung mit der SWU bzw. mit der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) am Regierungspräsidium abgestimmt werden. Grundsätzlich ist bei der Diskussion um Absperrungen zwischen Verkehrsstraße und Haltestelle zu berücksichtigen, dass der motorisierte Verkehr an den Fußgängerüberwegen an beiden Enden der Haltestelle gleichzeitig angehalten wird. In diesen Phasen kommt der Verkehr zwischen den Überwegen ebenfalls zum Stehen. Von einem erhöhten Gefährdungspotential ist unter diesen Voraussetzungen nicht auszugehen.</p> <p>Die Frage, inwieweit, die ÖPNV-Trasse für Fußgänger gesondert signalisiert werden muss, wird im Zuge der vertiefenden Planung mit der TAB als der zuständigen Aufsichtsbehörde erörtert.</p> <p>Abweichend vom Planungsstand zum Zeitpunkt der Planauslegung sollen nun anstelle des bisherigen Schutzstreifens auf der Westseite auf beiden Straßenseiten von den Fahrbahnen abgesetzte Radweg eingerichtet werden. Das Gefährdungspotenzial der Radfahrenden durch den motorisierten Verkehr kann auf diese Weise minimiert werden. Mit einer Breite von 1,85 m je Richtung sind die Radwege großzügig bemessen.</p> <p>Die Planung wird intensiv durch die städtische Radfahrbeauftragte begleitet. Dabei werden in allen Phasen der Planung die Aspekte der Sicherheit selbstverständlich berücksichtigt.</p> <p>Die Keltergasse ist im Radnetz der Stadt Ulm als Nebenroute gekennzeichnete. Die Gestaltung der Keltergasse befindet sich derzeit in Planung. Die Belange des Radverkehrs werden in der Planung berücksichtigt.</p> <p>Der Knoten Olgastraße/ Neutorstraße/ Wengengasse zählt zu den am meisten belasteten Knoten im Stadtgebiet. Bereits heute gerät die Kreuzung an die Grenzen Ihrer Leistungsfähigkeit. Eine Reduzierung der Fahrspuren würde regelmäßig zu einer Überstauung und damit zum Einbruch der Verkehrsleistungsfähigkeit führen. Die Vorteile für den Radverkehr würden eine</p>
--	---

<p>gleich blieben zwei Fahrspuren für Kfz erhalten.</p> <p>Auf der Bahnhofseite sehen wir Schwachpunkte der Radverkehrsführung. Sie wird aus unserer Sicht dem bereits in beiden Fahrtrichtungen vorhandenen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht, noch weniger einem wachsenden Radverkehr durch die Verbreitung elektrischer Antriebshilfen. Der eher ästhetische Wunsch nach einer weniger dominanten Fahrbahn kann nach unserer Auffassung bei angemessener Güterabwägung nie schwerer wiegen, als die gravierenden Aspekte der Verkehrssicherheit. Zumal es bei der Frage, ob nur ein Schutzstreifen oder ein Radfahrstreifen Platz findet, um überschaubare Unterschiede in der Fahrbahnbreite geht.</p> <p>Zwar lässt die neue Radverkehrsführung auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße eine gewisse Entlastung für die Westseite erwarten, dürfte allerdings in erster Linie den Rad-Durchgangsverkehr von der Neuen Straße aus Richtung Neue Mitte betreffen. Radfahrer mit dem Ziel Bahnhof, Hauptpost oder gar Neutorstraße und dem dahinter liegenden Michels-/Eselsberg werden mit hoher Wahrscheinlichkeit den kurzen Weg auf der Westseite wählen, besonders wenn sie aus Richtung Ehinger Tor/Weststadt kommen – mit oder ohne legale Radverkehrsführung. Was untergeordnetes Radfahren dort aber für die (nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten) starken Fußgängerströme bedeutet, ist unschwer auszumalen. Versäumnisse an dieser Stelle würden insbesondere zu Lasten der noch schwächeren Verkehrsteilnehmer gehen, den Fußgängern. Wenngleich für eine Fahrtrichtung grundsätzlich nicht beidseits einer Straße benutzungspflichtige Radwege vorzusehen sind, stellt sich die Situation in der Friedrich-Ebert-Straße doch sehr speziell dar: Die faktische mittlere Trennung durch ÖPNV-Trasse und Tiefgaragenanschlüsse sowie die am Südende quer verlaufende Einbahnstraße Neue Straße ergeben sehr weit voneinander abgesetzte und daher isoliert zu bewertende Rad- und Fuß-Zuwegungen zur Friedrich-Ebert-Straße. Daher sollte ernsthaft versucht werden, auch für die Westseite eine sichere und verträgliche Radverkehrsführung in beide Richtungen anzubieten. In jedem Fall wichtig wäre eine sichere Querungsmöglichkeit von der östlichen Radwegführung zum Bahnhof/zur Hauptpost und natürlich auch umgekehrt.</p>	<p>derartige Schwächung des motorisierten Verkehrs an einer neuralgischen Stelle nicht rechtfertigen.</p> <p>Anstelle des zunächst geplanten Schutzstreifens in südlicher Fahrtrichtung wird analog zur Ostseite nun auch auf der Bahnhofseite ein Radweg vorgesehen. 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 geplante 1,50 m breite Schutzstreifen. Zudem hat die nun gewählte Lösung den Vorteil, dass auch der Schwerverkehr auf der Friedrich-Ebert-Straße unabhängig vom Radverkehr den Bahnhofplatz queren kann. Mit einer Breite von 3,25 m ist der rechte Fahrstreifen auch für LKWs und Busse ausreichend dimensioniert; die bislang vorgesehene Mitbenutzung des Radfahrstreifens durch den Schwerverkehr ist damit hinfällig.</p> <p>Der von Süden kommende Radverkehr auf der Westseite ist vornehmlich Quell-/ Zielverkehr zum Bahnhof (An-/ Abfahrt zu den Fahrradabstellanlagen). Ein Großteil der von Süden kommenden Radfahrenden zum HBF wird künftig die geplante Fahrradabstellanlage südlich des Bahnhofplatzes ansteuern. Abhängig von der Diskussion um die Neuorganisation des ZOB wird diese Abstellanlage entweder in einem neuen Gebäude am Südrand des Bahnhofplatzes oder in einem separaten Fahrradparkhaus auf einer noch zu definierenden Fläche am Rande des ZOB untergebracht werden. Die Veranlassung, den Platz mit dem Rad zu queren, wird infolgedessen wesentlich verringert. Ein Zweirichtungsradsradweg entlang des westlichen Fahrbahnrandes, wie vorgeschlagen, bedarf einer Breite von 2,50 m. Somit wäre ein Trassenquerschnitt von 3,25 m + 3,00 m für die Kfz-Fahrspuren zzgl. des Zweirichtungsradsradwegs 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 an den Stützen der Bahnhofsüberdachung von nurmehr 1,25 m Durchgangsbreite würden in diesem Bereich zu einer für Fußgänger unkomfortablen Situation und u.U. zu Konflikten mit dem nahen 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 Zweirichtungsradsradwegs</p>
---	---

<p>Vielleicht ergeben sich ja aus einer kreativen Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes noch Möglichkeiten, den Fußgänger-, Radfahrer- und Taxenverkehr verträglich zu kombinieren – wie es in einem verkehrsberuhigten Bereich oder in „shared space“-Ansätzen der Fall ist (...).“</p>	<p>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 nicht realisiert werden kann. Von der die Anordnung benutzungspflichtiger Zweirichtungsradwege bzw. links angelegter Radwege in Gegenrichtung innerorts wird aufgrund der Gefahrenlagen abgeraten (vgl. VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und Satz 4). Aufgrund der vorgenannten, ortsspezifischen Gegebenheiten wird die Idee des Zweirichtungsradwegs nicht weiterverfolgt.</p> <p>Der Vorschlag einer verträglichen Kombination von Fußgänger-, Radfahrer- und Taxenverkehr auf dem Platz entspricht den städtebaulichen Zielen. Die Architekten beschäftigen sich derzeit intensiv mit dieser Frage. Die Vorschläge werden zu gegebener Zeit mit den verantwortlichen Fachbehörden abgestimmt.</p>
<p><u>Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU)</u> <u>mit Schreiben vom 12.07.2017 (Anlage 5.8)</u></p> <p>„(...)“</p> <p>Die geplanten Baumstandorte auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße befinden sich im Bereich der Mittelspannungs-, Niederspannungs-, LWL- und Beleuchtungs-Kabeltrasse. Die geplanten Baumstandorte auf der Nordseite der Friedrich-Ebert-Straße befinden sich im Bereich der Niederspannungs-Kabeltrasse. Diese Baumstandorte müssen verschoben werden. Sollte dies nicht möglich sein, müssen die Kabeltrassen umgelegt werden. Die Kosten für die Umlegung trägt der Verursacher.</p> <p>Je nach Ausgestaltung der zukünftigen Straßenausbauplanung mit Fundamenten für Dachkonstruktionen, Stadtmöblierung usw. sind evtl. weitere Umlegungsmaßnahmen unserer Versorgungsleitungen notwendig. Wir bitten um enge Einbeziehung in den weiteren Planungsablauf.“</p>	<p>Die Bäume sind im Bebauungsplanentwurf lediglich als Hinweise aufgeführt mit dem textlichen Zusatz, dass die einzelnen Standorte zur Anpassung an die örtliche Situation um bis zu 10 m verschoben werden können. In der Begründung zum Bebauungsplan ist ferner erläutert, dass angesichts der zahlreichen Störungen im Untergrund die Festlegung der Baumstandorte noch nicht abgeschlossen ist. Die Darstellung der Bäume ist im Bebauungsplan daher quasi als eine feste Absichtserklärung unter den technisch möglichen Bedingungen zu verstehen. Die endgültige Festlegung der Standorte wird eng mit den Leitungsträgern abgestimmt.</p> <p>Bei der Festlegung des Stadtmobiliars o.ä. wird, soweit es überhaupt relevant in den Untergrund eingreift, darauf geachtet werden, dass keine Konflikte mit bestehenden Leitungsträngen entstehen. Sollte dies im Einzelfall dennoch unvermeidlich sein, wird das weitere Vorgehen rechtzeitig mit der SWU bzw. den übrigen ggf. betroffenen Leitungsträgern abgestimmt.</p>

<p><u>Handwerkskammer Ulm</u> <u>mit Schreiben vom 12.07.2017 (Anlage 5.9)</u></p> <p>„Wie im Schreiben vom 28.10.2016 bereits vorgebracht und erläutert sprechen wir uns weiterhin für eine vierspurige Fahrbahnlösung aus. Wenn der Gemeinderatsbeschluss vom 12.10.2016 aber zwingende Vorgabe für die weitere Planung ist, so kann aus Sicht der handwerklichen Wirtschaftsverkehre rund um den Hauptbahnhof Ulm nur gehofft werden, dass Service- und Dienstleistungen entsprechend den Prognosen der Gutachter erbracht werden können. Ansonsten werden die Kunden die zeitlichen Verzögerungen letztendlich bezahlen müssen. Hohe verkehrliche Nachteile einer Verkehrsart an diesem Knoten werden Betrieben, Kunden und Händlern schaden.“</p>	<p>Die Grundlagen für den Grundsatzbeschluss des Gemeinderats zur Verkehrsführung über den Bahnhofplatz wurden sorgfältig von zwei unabhängigen Fachbüros mit großer verkehrsplanerischer Expertise und unter Zuhilfenahme komplexer datenbasierter Technik erarbeitet. Die daraus resultierende Verkehrssimulation hat gezeigt, dass der Verkehr auf dem Bahnhofplatz auch bei einer Reduktion auf insgesamt zwei Fahrspuren ohne maßgebliche Einschränkungen abgewickelt werden könnte. Mit der nun geplanten Dreispurigkeit wird zusätzliche Flächenkapazität zur Abwicklung des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz bereitgestellt, so dass Verkehrsbehinderungen, die die handwerklichen Wirtschaftsverkehre in der dargestellten Weise behindern könnten, nicht zu erwarten sind. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die gesamte Diskussion über die Flüssigkeit des Verkehrs ohnehin lediglich vergleichsweise kurze Zeiträume während der morgendlichen bzw. abendlichen Spitzenstunde betrifft.</p>
<p><u>Industrie- und Handelskammer (IHK) Ulm</u> <u>mit Schreiben vom 13.07.2017 (Anlage 5.10)</u></p> <p>„Grundsätzlich halten wir an unseren vorgebrachten Punkten im frühzeitigen Beteiligungsverfahren weiter fest. Aus Sicht der Wirtschaft gibt es weiterhin sehr große Bedenken gegen die Grundsatzentscheidung des Gemeinderats zur vorgeschlagenen Variante der Friedrich-Ebert-Straße mit drei Fahrspuren und damit dem Entwurf des vorliegenden Bebauungsplans. Wir bewerten die Ergebnisse der zwei angeführten Gutachten zur Verkehrsentwicklung, die als Grundlage für die Grundsatzentscheidung des Gemeinderats dienen, aus nachfolgenden Gründen weiter mit Skepsis. Im Bereich dieses zentralen Verkehrsknotens werden u.a. die ursprüngliche Zahl sowie neue Parkmöglichkeiten (Bahnhofstiefgarage, Sedelhöfe) geschaffen, die mehr Verkehr in dieses Gebiet lenken. Nach Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm befindet sich hier ein „Tor“ für Pendler von und nach Stuttgart – bei einer Realisierung der Aus-/Neubaustrecke auch von und nach Augsburg. Zudem wird eine Entwicklung hin zur Elektromobilität nicht automatisch zu weniger Verkehr führen. Auch „autonomes Fahren“ dürfte langfristig – trotz Verkehrsflussoptimierung – nicht zu einer Verkehrsreduktion beitragen, weil der Nutzerkreis und die Zahl der Fahrer (v.a. aufgrund der höheren Flexibilität und Unabhängigkeit) und damit</p>	<p>Die beiden Verkehrsgutachten, auf deren Grundlage die Diskussion um die Verkehrsführung auf der Friedrich-Ebert-Straße geführt wurde, beschränken sich nicht etwa auf dem Status quo des städtischen Verkehrs, sondern berücksichtigen selbstverständlich das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Prognosejahr 2030. Sowohl der zu erwartende Stellplatzzuwachs im Umfeld des Bahnhofplatzes, die anstehenden städtebaulichen Entwicklungen als auch die bekannten Infrastrukturentwicklungen wurden bei der Erhebung der Daten berücksichtigt. Auch der Ausbau der Bahnlinie nach Stuttgart - und perspektivisch nach Augsburg – ist keine neue Entwicklung sondern seit vielen Jahren bekannt und hat in den Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 seinen Niederschlag gefunden. Die Gutachter haben dagegen weder die Entwicklung der Elektromobilität noch die Entwicklung autonomer Fahrmodelle in Ansatz gebracht; somit ist die Spekulation, inwieweit aus diesen neuen technischen Möglichkeiten eine relevante Verkehrsreduktion entsteht, in diesem Zusammenhang unerheblich.</p>

auch die Zahl der Fahrten ansteigen werden.

In der Diskussion muss zudem das Wachstum der Stadt Ulm einerseits und des Umlands andererseits genau betrachtet werden. Allein von 2011 bis 2015 nahm die Einwohnerzahl in den Kreisen Alb-Donau, Biberach, Neu-Ulm und Ulm um über 23.000 Personen zu. Auch künftig wird nach Vorausrechnungen der Statistischen Landesämter dieser Trend eines deutlichen Einwohnerzuwachses in der Region bzw. im Verflechtungsbereich Ulm anhalten: bis 2030 soll die Einwohnerzahl der Raumschaft um mehr als 30.000 Personen zunehmen. Diese Entwicklung führt zu einem erheblichen Wachstum des Mobilitätsbedarfs, der nur zu einem gewissen Teil vom ÖPNV abgedeckt werden kann. Dabei spielt dann nicht nur das Mobilitätsverhalten der Einwohner der Stadt Ulm eine Rolle, sondern in hohem Maße das der Bevölkerung von außerhalb. Oft steht dieser keine attraktive ÖPNV-Anbindung zur Verfügung, weshalb sie künftig weiterhin auf den MIV angewiesen ist.

Für die Spitzenstunden des Verkehrs ist dann eine ausreichend dimensionierte Verkehrsinfrastruktur – nicht nur für den MIV, sondern auch für den ÖPNV mit Bussen, der sich auch auf diesen Trassen bewegt – notwendig. Deshalb sprechen wir uns trotz des Grundsatzbeschlusses des Gemeinderats weiter für vier Fahrspuren in der Friedrich-Ebert-Straße aus. Mit zwei Spuren je Richtung stehen zudem für die Ausfahrten des Parkhauses Deutschaus und der Bahnhofstiefgarage je eine Spur zum Einfädeln in den fließenden Verkehr zur Verfügung, was auch in dieser Fahrtrichtung zu einem deutlich flüssigeren Verkehr führen würde. Hinzu kommt eine größere Zahl an Aufstellflächen, die zusätzlich entzerrend wirken.

Selbstverständlich fanden auch die Erkenntnisse in Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung Eingang in die Verkehrsprognosen. Über die Daten des statistischen Landesamts hinaus lässt die Stadt eigene Vorberechnungen der Bevölkerungsentwicklung erstellen und schreibt diese regelmäßig fort. Die Ergebnisse fließen grundsätzlich in alle entwicklungspolitischen Entscheidungen der Stadt ein. Über die erwähnten Einflussfaktoren hinaus haben die Gutachter eine Vielzahl weiterer Komponenten mit Einfluss auf die Verkehrsabläufe, wie etwa der Ausbau der ÖPNV-Netze, erhoben. Zudem wurden die Möglichkeiten der technischen Verkehrssteuerung ausgelotet und auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen angewandt. Die gesammelten Daten wurden mithilfe komplexer Rechenmodelle verarbeitet; die Ergebnisse mündeten schließlich in eine sog. mikroskopische Verkehrssimulation. Dieses Verfahren schöpft die heute verfügbaren, technischen Möglichkeiten für Verkehrsprognosen aus. Die beauftragten Gutachter sind bundesweit tätige und anerkannte Spezialisten auf diesem Gebiet. Beide Gutachter haben unabhängig voneinander die Plausibilität der Ergebnisse bestätigt. Die durch den Einwander geäußerte Skepsis gegenüber den Gutachten ist überhaupt nur insoweit verständlich, als Prognosen per se immer nur Annäherungen an die Realität sein können. Umso wichtiger sind daher eine möglichst breite Erhebung bereits bekannter Daten und darauf aufbauend die Annahme möglichst plausibler Szenarien. Dies ist im vorliegenden Falle mit der gebotenen Sorgfalt geschehen. Darüber hinaus hat der Gemeinderat den verbleibenden Unsicherheiten der Prognosefälle zusätzlich Rechnung getragen, indem er sich in seinem Grundsatzbeschluss - abweichend von der gutachterlichen Empfehlung zugunsten einer Reduktion auf zwei Fahrspuren - für eine Trassenführung mit insgesamt drei Fahrspuren ausgesprochen hat.

Relevant für die Betrachtung der Flüssigkeit des Verkehrs ist ausschließlich die morgendliche bzw. abendliche Spitzenstunde. Zu allen anderen Tageszeiten fließt der Verkehr allen Prognosen zufolge ohnehin ohne relevante Verzögerung über den Bahnhofplatz. Würde im Zuge des Straßenausbaus nun der hohe Standard eines ungehinderten Verkehrsflusses auch zu den Spitzenstunden angesetzt, wären die Verkehrsanlagen für die übrigen 22 Stunden des Tages wesentlich überdimensioniert. Ziel muss daher sein, die Verkehrsanlagen so groß zu dimensionieren, dass die Verkehrsleistungsfähigkeit in allen untersuchten Prognosefällen stets gewahrt bleibt, Überkapazi-

Bei einer zweiten Fahrspur könnte bereits eine mögliche spätere Rücknahme einer Fahrspur eingeplant werden (z.B. über niveaugleichen Bau eines Fahrradstreifens), falls die Verkehrsmodelle der Gutachten mit einer deutlich geringeren Verkehrsstärke eintreten sollten. Eine solche Lösung ließe die Option weiter offen, zwei Fahrspuren zu nutzen, wenn das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung weiter auf einen Individualverkehr ausgerichtet sein sollte – von dem wir aufgrund des Mobilitätsverhaltens einer ländlichen Bevölkerung ausgehen. Sollte später eine Fahrspur nicht ausreichen, um steigende Verkehrsmengen aufzunehmen, so ist ein Rückbau auf zwei Fahrspuren ungleich schwieriger und mit deutlich mehr Aufwand verbunden als ein Rückbau auf eine Fahrspur.

Wir sind uns der heutigen – teils prekären – Situation in Spitzenzeiten im Bereich der Haltestellen durchaus bewusst und stehen daher einer Verbreiterung der Haltestellen offen gegenüber. Jedoch sehen wir weiterhin die deutliche Verbreiterung der Haltestellen auf je sieben Meter inmitten der Friedrich-Ebert-Straße als sehr großzügig bemessen an und halten eine Reduktion der Breite durchaus für gerechtfertigt, um eine zweite Fahrspur nach Norden beizubehalten. Da die Haltestellen auch in ihrer Nord-Süd-Ausdehnung verlängert werden, wird zusätzlich mehr Platz für Fahrgäste zur Verfügung stehen. Die Notwendigkeit einer Haltestellenbreite auf beiden Seiten von sieben Metern, erschließt sich uns nicht. Hierfür fehlt eine nachvollziehbare und detaillierte Begründung. Nach den uns vorliegenden Dokumenten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird durch den Bund für die Außenbahnsteige der Haltestelle

täten in den Verkehrsrandzeiten aber möglichst minimiert werden. Aus Sicht der Verwaltung sind in dieser Abwägung ggf. geringfügige Einbußen bei der Verkehrsflüssigkeit zur Spitzenstunde hinnehmbar. Zum Vergleich: Dieses Vorgehen zur Vermeidung von Überkapazitäten bei Straßenbaumaßnahmen unter finanzieller Beteiligung des Bundes ist überhaupt die Grundvoraussetzung für eine Finanzierungszusage durch die Ministerien. Darüber hinaus zeigt das Gutachten, dass die limitierenden Faktoren für eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrsaufkommens vor allem die beiden Knotenpunkte Zinglerbrücke / Neue Str. / Friedrich-Ebert-Str. und Olgastr. / Neutorstr. / Wengengasse darstellen.

Der Bau einer zusätzlichen bzw. die Rücknahme einer überflüssigen Fahrspur sind gleichermaßen aufwändig. In beiden Fällen müssten über die gesamte Länge die Quergefälle der Straße und die Entwässerungssysteme angepasst werden. Der Vorschlag, die zweite Fahrspur zunächst herzustellen und später ggf. lediglich umzumarkieren und in einen niveaugleichen Radweg umzuwidmen, könnte wohl mit verhältnismäßig geringem Aufwand umgesetzt werden. Dies hätte aber zur Folge, dass bis zu einer solchen Entscheidung an der Ostseite des Bahnhofplatzes keine Fläche für einen Radweg in Fahrtrichtung Nord zur Verfügung stünde. Zudem würde ggf. mehr oder weniger bald nach der aufwändigen Neuorganisation und Umgestaltung des Bahnhofplatzes ein offensichtlich überdimensionierter und sichtbar aus dem Gesamtkonzept fallender Radweg eingerichtet. Anspruch der Planung muss aber sein, von vorne herein einen dauerhaft funktionsfähigen Platz zu gestalten und Nachbesserungen nach aller Möglichkeit zu vermeiden – und nicht etwa, diese von Vorne herein ins Kalkül zu ziehen.

Die SWU hat für die Haltestelle Bahnhofplatz unter Berücksichtigung des Fahrgastaufkommens und in Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde am Regierungspräsidium (TAB) eine notwendige Bahnsteigtiefe von 7 m ermittelt. Diese baut sich jeweils ausgehend von der Bahnsteigkante folgendermaßen auf:

- Ein-/Ausstiegszone Fahrgäste: 2,50 m
- Laufgasse in Längsrichtung: 1,50 m
- Zone für Einbauten (Fahrgastunterstände, Masten usw.) : 2,50 m
- Sicherheitsabstand vom Straßenrand: 0,50 m

Dieser Querschnitt war Grundlage für den Antrag auf Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Die größere Ausdehnung der Haltestelle in Längsrichtung kann eine

Hauptbahnhof eine Breite von 3,50 m als ausreichend angesehen und auch nur insoweit mit Bundesmitteln gefördert. Aus diesen Gründen erschließt sich uns nicht, warum fast doppelt so breite Haltestellen gebaut werden sollen und in der Abwägung darauf verwiesen wird, dass dies auch der Fördergeber des Straßenbahnprojektes so sehe und deshalb die Zusage der Fördermittel an die Verbreiterung der Bahnsteige geknüpft habe. Eine Bahnsteigbreite von sieben Metern ist daher überdimensioniert. Aus diesem Grund halten wir am Vorschlag einer Verringerung der Breite der Haltestellen weiter fest. Auch sechs Meter und damit größtenteils eine Verdopplung der Haltestellenbreite im Vergleich zur heutigen Situation sowie die deutliche Vergrößerung in der Länge, bieten ausreichende Kapazitäten, das Passagieraufkommen zu bewältigen. Mit einer solchen Lösung könnte auch im Osten der Fahrradstreifen in die Fahrbahn integriert werden.

Für die künftige Anbindung bzw. Zu- und Abfahrt des ZOB wurden Bereiche für eine Ein- und Ausfahrt festgelegt. Damit kann auf die noch ausstehende Entscheidung des Gemeinderats zur künftigen Gestaltung des ZOB reagiert werden. In diesem Zusammenhang möchten wir –auch wenn der ZOB nicht Gegenstand des Verfahrens ist - weiterhin anmerken, dass die künftige Ausgestaltung des ZOB direkt mit den Planungen der Friedrich-Ebert-Straße zusammenhängt. Zwischenzeitlich haben wir der Verwaltung eine Untersuchung eines Fachplaners vorgelegt, die eine Lösung für den ZOB mit einer Zufahrt am Bahnsteig für die künftige Leistungsfähigkeit empfiehlt. Dadurch würde den Bussen zwischen der Ausfahrt der Tiefgarage und der Straßenbahntrasse eine größere Aufstellfläche zur Verfügung stehen. Damit wäre auch ein besserer Betriebsablauf gewährleistet, der sich dann auch positiv auf die Fahrpläne auswirkt. Mit dieser Lösung werden zudem die Probleme bei der Verflechtung der verschiedenen Verkehre geringer. Dagegen würde eine Zufahrt in Höhe Aus- bzw. Einfahrt Parkhaus Deutschhaus eine höhere Störungsanfälligkeit nach sich ziehen. Demgegenüber favorisiert die Stadtverwaltung eine deutliche Verkleinerung des ZOB, der weiter nach Süden gerückt wird, wodurch die Attraktivität des ÖPNV nicht erhöht wird. Eine ausführliche Stellungnahme erfolgt im Verfahren für den ZOB.

Zusammenfassung:

Die vorliegende Planung regelt nur einen Teilkomplex der Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof. Vor allem ist weiterhin nicht plausibel dargestellt, wie der MIV künftig um 9.000 Fahrzeugbewegungen täglich reduziert werden soll. Eine Veränderung des Modal Split setzt voraus, dass der ÖPNV, insbesondere aus dem Umland, deutlich attraktiver wird. Die derzeit von der Stadtverwaltung favorisierte Planung für den ZOB trägt dem nicht Rechnung. Gesamthaft betrach-

Reduzierung des Querschnitts nicht wesentlich kompensieren, da einerseits die genannten Funktionen (Ein-/Ausstiegszone, Laufgasse, Fahrgastunterstände, Sicherheitsabstand) unabhängig von der Bahnsteiglänge sichergestellt werden müssen. Andererseits konzentriert sich das Fahrgastaufkommen im Normalbetrieb jeweils auf die vorderen Bereiche der Bahnsteige. Die hinteren Bereiche sind lediglich in den Verkehrsrandzeiten (sog. Rendezvous-Verkehr) von Bedeutung. Was zunächst also üppig bemessen erscheint, ist bei näherer Betrachtung durchaus ambitioniert: Derzeit ringen die Planer des Bahnhofplatzes mit den Vorgaben der SWU/TAB, um auf den Bahnsteigen Fahrgastunterstände platzieren zu können, die dem besonderen Ort bzw. dem hohen Fahrgastaufkommen auch angemessenen sind.

Der ZOB befindet sich nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Die Diskussion um den ZOB ist damit nicht Gegenstand des Verfahrens. Der Bebauungsplan trifft keinerlei Vorfestlegungen in Hinblick auf die künftige Organisation des ZOB, da alle Zufahrtsoptionen gewährleistet bleiben und deren Vereinbarkeit mit der Verkehrssituation in der Friedrich-Ebert-Straße gutachterlich überprüft wurde. Die Verwaltung eruiert derzeit in Gesprächen mit den verschiedenen Interessengruppen die Vor- und Nachteile der verschiedenen Konzepte für den ZOB und wird diese dem Gemeinderat in Kürze zur Abwägung vorlegen.

Die Entscheidungsgrundlagen für die Verkehrsführung der Friedrich-Ebert-Straße wurden von ausgewiesenen Fachgutachtern mit der gebotenen Sorgfalt und Expertise erhoben. Die Gutachten bestätigen die Verkehrsleistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße auch bei Verringerung der Anzahl der Fahrspuren. Der Einwander fokussiert seinerseits sehr stark auf die Flüssigkeit des Individualverkehrs. Eine Mobilitätsdrehscheibe zeich-

<p>tet werden durch den vorliegenden Plan aufgeworfene Probleme nicht gelöst, sondern verschärft.“</p>	<p>net sich aber gerade dadurch aus, dass die verschiedenen Verkehrssysteme gleichermaßen leistungsfähig abgewickelt und miteinander verknüpft werden können. Mit seiner Grundsatzentscheidung für insgesamt drei Fahrspuren auf dem Bahnhofplatz hat der Gemeinderat die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer abgewogen, ohne die Notwendigkeit einer leistungsfähigen IV-Trasse je infrage zu stellen. Von den zusätzlich verfügbaren Flächen infolge der maßvollen Spurreduzierung profitieren künftig der ÖPNV (breitere Bahnsteige), der Radverkehr (Radweg in Fahrtrichtung Nord) und der Fußgängerverkehr (geringere Barriere zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof). Die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhofplatz wird auf diese Weise wesentlich gestärkt.</p>
--	--

ADFC KV Ulm/Alb-Donau Radgasse 8 89073 Ulm

Stadt Ulm
 Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt,
 Baurecht
 Münchnerstr. 2
 89073 Ulm

ADFC Kreisverband Ulm/Alb-Donau
 Radgasse 8, 89073 Ulm

Tel: 0731 / 60 23 888
 eMail: kontakt@ADFC-Ulm.de
www.adfc-ulm.de

Bankverbindung:
 IBAN: DE28 6305 0000 0000 0226 48
 BIC: SOLADES1ULM

17. Juli 2017

Bebauungsplan „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Friedrich-Ebert-Straße gehört zu den wichtigsten Ulmer Fahrradverbindungen und ist Teil des Radvorbehaltnetzes laut beschlossenem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Ulm. Sie ist so zu gestalten, dass ein zügiges und attraktives Radfahren ermöglicht wird. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs nimmt der Kreisverband Ulm/Alb-Donau des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) wie folgt Stellung:

- 1) Der ADFC begrüßt ausdrücklich, dass durch die Reduzierung von vier auf drei Fahrspuren auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße Raum für einen Radfahrstreifen geschaffen wurde, der sehr gut ausgeführt ist. Im Bereich des Deutschhauses ist zwar nur ein Schutzstreifen eingeplant, jedoch ist dies kein Manko für die Funktionsfähigkeit, da es sich nur um einen kurzen Abschnitt handelt und er an die Qualität eines Radfahrstreifens nahe heran kommt. Allerdings endet der Radfahrstreifen an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/Keltermgasse. Eine Weiterfahrt durch die Olgastraße ohne vernünftige Infrastruktur ist für Radfahrende unzumutbar. Daher wird die Keltermgasse als Fahrradverbindungsstrecke unabdingbar. Dies ist bei weiteren Planungen für die Keltermgasse zu berücksichtigen.
- 2) Der auf der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße für den durchgehenden Radverkehr geplante Schutzstreifen hingegen ist unzulänglich. Hier ist nur mit einer geringen Akzeptanz der Radfahrenden zu rechnen. Viele werden auf den Bahnhofplatz ausweichen. Begründung: Die PKW-Verkehrsbelastung auf der Friedrich-Ebert-Straße liegt über der Grenze, bis zu der eine Radverkehrsführung im Mischverkehr bzw. auf Schutzstreifen noch als sinnvoll erachtet wird. Wenn aus Platzgründen eine separate Radverkehrsführung nicht möglich ist, müssen die Schutzstreifen so angelegt werden, dass sie möglichst nahe an die Qualität eines Radfahrstreifens herankommen, d.h. heißt der Auto- und Fahrradverkehr muss weitgehend unabhängig voneinander abgewickelt werden ohne sich gegenseitig zu blockieren oder zu gefährden. Um dies zu gewährleisten und im Hinblick darauf, dass die allermeisten Kfz in den letzten Jahrzehnten um ca. 20 cm breiter geworden sind, muss die Gesamtbreite des Schutzstreifens plus des angrenzenden Restfahrstreifens mindestens 4,20 m betragen. Dies ist im vorliegenden Bebauungsplan nicht gegeben.
 Sollte diese geplante Radverkehrsführung beibehalten werden (Verweis auf Anmerkung 3), wäre hier ein Radfahrstreifen anzulegen. Dies ist aus Platzgründen möglich.

- bitte wenden -

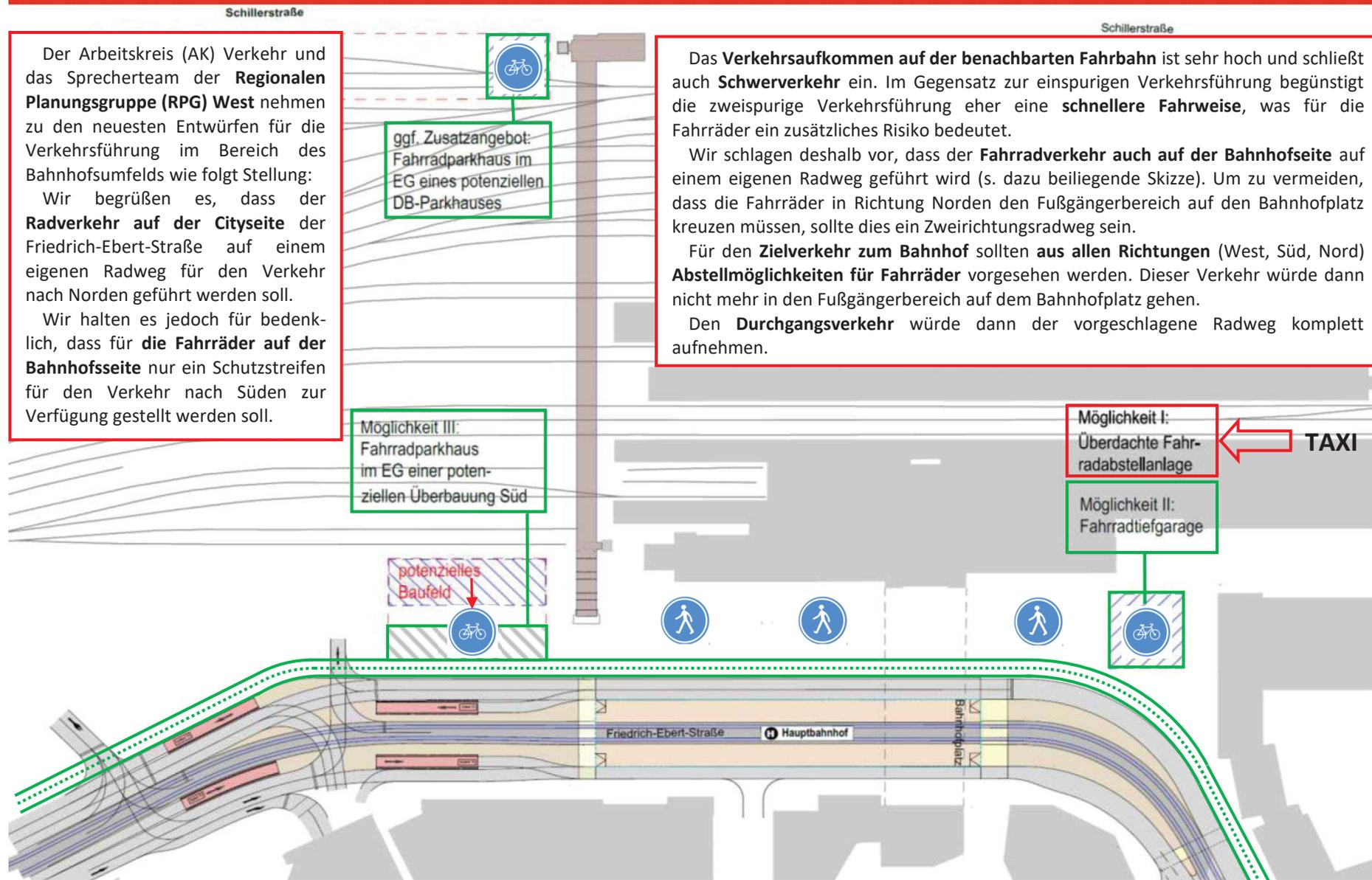
- 3) Für den Quell-/Zielverkehr der Radfahrenden zum/vom Hauptbahnhof soll laut Entwurf der Bahnhofplatz in alle Richtungen freigegeben werden. Zu erwarten ist, dass neben dem hohen Quell- und Zielverkehr viele Radfahrende, insbesondere vom Ehinger Tor kommende, den Platz vor dem Bahnhofsgebäude auch für die Durchfahrt zu Zielen in der Neutorstraße und darüber hinaus nutzen werden. In der Friedrich-Ebert-Straße gibt es zudem nur eingeschränkt die Möglichkeit, die Straßenseite zu wechseln. Selbst wenn die Fußgängerübergänge für Radfahrende freigegeben würden, ist dies keine komfortable Lösung. Auf Grund des sehr hohen Radverkehr- und Fußgängeraufkommens ist daher auf der Bahnhofseite, neben dem Radfahrstreifen auf der Ostseite, eine sichere und leistungsgerechte Zweirichtungsunterstützung für die Radfahrenden notwendig.

Mit freundlichen Grüßen



Katrin Voss-Lubert,
Vorsitzende ADFC-Kreisverband Ulm/Alb-Donau

Grundsätzliche Alternativen für Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld **Mit Vorschlag für Radweg an der Ebertstraße**





Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Eisenbahn-Bundesamt, Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe

Stadt Ulm
SUB
Münchner Straße 2
89070 Ulm

Stadt Ulm					
Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 14. Juni 2017					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA					

Bearbeitung: Petra Eisele
Telefon: +49 (721) 1809-141
Telefax: +49 (721) 1809-699
e-Mail: EiseleP@eba.bund.de
sb1-kar-stg@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 12.06.2017

Kopie an SUB III

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

VMS-Nummer

59141-591pt/015-2017#142

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

Bezug: Ihr Schreiben vom 31.05.2017, SUB-Ka

Anlagen:

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr Schreiben ist am 07.06.2017 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingegangen und wird hier unter dem o.a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für die Beteiligung des EBA als Träger öffentlicher Belange.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundes-eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) berühren.

Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Planung berührt. Bei Beachtung der nachfolgenden Nebenbestimmungen bestehen keine Bedenken:

Ich gehe davon aus, dass die überplanten Flächen auch freigestellt sind.

Hausanschrift:
Südendstraße 44, 76135 Karlsruhe
Tel.-Nr. +49 (721) 1809-0
Fax-Nr. +49 (721) 1809-699
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Ich weise jedoch darauf hin, dass Flächen einer Eisenbahn des Bundes nicht überplant werden dürfen.

Um solche Flächen handelt es sich, wenn

- Grundstücke von einer Entscheidung gemäß § 18 AEG erfasst worden sind,
- das planfestgestellte Vorhaben verwirklicht worden ist,
- die Grundstücke für Bahnbetriebszwecke tatsächlich in Dienst genommen worden sind.

Aus diesem Grund sind diese Flächen aufgrund des Fachplanungsprivilegs aus § 18 AEG i.V.m. § 38 BauGB der kommunalen Planungshoheit entzogen, solange sie nicht gemäß § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden sind.

Bitte beachten Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen (Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, Bahnhofstraße 5, 76137 Karlsruhe) prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicher Weise betroffen. Daher werden die gebotenen Beteiligungen empfohlen, sofern sie nicht bereits stattfinden.

Der Bebauungsplan liegt innerhalb des planfestgestellten Bereichs von S 21.

Wegen der daraus resultierenden Beschränkungen wenden Sie sich bitte an die Vorhabenträgerin des Projekts.

Die Anschrift lautet:

Großprojekt Stuttgart Ulm GmbH

Räpplestr.17

70191 Stuttgart

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Eisele

Entsorgungs-Betriebe
der Stadt Ulm
Che/GS

Ulm, 05.07.2017
Nst.: 6626

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 07. Juli 2017					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA					

SUB I – Herr Kastler

Kopie an SUB III

Öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs „Bahnhofplatz - Friedrich-Ebert-Straße“

Stellungnahme der Entsorgungsbetriebe der Stadt Ulm

Abwasser und Gewässer (Abt I):

Im Geltungsbereich des B-Planes ist ein RW-Kanal vorhanden, in den Oberflächenwasser nach entsprechender Vorbehandlung eingeleitet werden kann. Zur Schmutzwasserableitung ist bisher kein Kanal vorhanden. Sollte zukünftig Schmutzwasseranfall (WC-Anlage, Bebauung,...) möglich sein, so sind die EBU frühzeitig zu informieren, damit der Kanal in das Gesamtprojekt Bahnhofplatz eingespielt werden kann.

Abfall und Stadtreinigung (Abt II):

Keine Einwände.

Kaufmännische Dienste (Abt III):

Keine Einwände.

Fuhrpark und Betriebe (Abt IV):

Keine Einwände.

i.A.


Chericoni



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. 10. Juli 2017					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA					

Kopie an SUB III

REFERENZEN Herr Kastler, Ihr Schreiben vom 31.05.2017
ANSPRECHPARTNER PTI 22 PB5, Ruben Miess
TELEFONNUMMER 0731 100 84721
DATUM 07.07.2017
BETRIFFT SUB - 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:

Unsere Stellungnahme vom 24.10.2016 gilt unverändert weiter.

Wir bitten um weitere Einbeziehung/Abstimmung in die weiteren Planungen, da sich im betroffenen Bereich wichtige/hochdimensionierte Anlagen befinden.

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 der Telekom nicht behindert werden.

Wir bitten Sie, uns über Beginn und Ablauf bei einer eventuellen Baumaßnahme so früh wie möglich, mindestens 24 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

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

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 Trassenauskunft Planauskunft.Suedwest@telekom.de zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.



Peter Mangold

i. A.



Ruben Miess

REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG

LANDESAMT FÜR GEOLOGIE, ROHSTOFFE UND BERGBAU
Albertstraße 5 - 79104 Freiburg i. Br., Postfach, 79095 Freiburg i. Br.

E-Mail: abteilung9@rpf.bwl.de - Internet: www.rpf.bwl.de
Tel.: 0761/208-3000, Fax: 0761/208-3029

Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung,
Umwelt, Baurecht
Münchner Straße 2
89073 Ulm

Freiburg i. Br., 12.07.17
Durchwahl (0761) 208-3046
Name: Frau Koschel
Aktenzeichen: 2511 // 17-05952

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

A Allgemeine Angaben

**Bebauungsplan Nr. 110.5/101 "Bahnhofplatz - Friedrich-Ebert-Straße" im Stadtteil
Mitte der Stadt Ulm (TK 25: 7525 Ulm-Nordwest, 7625 Ulm-Südwest)**

Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Ihr Schreiben Az. SUB - Ka vom 31.05.2017

Anhörungsfrist 14.07.2017

B Stellungnahme

Anlässlich der Offenlage des o. g. Bebauungsplanes verweisen wir auf unsere frühere Stellungnahme (Az. 2511 // 16-09745 vom 20.10.2016) zur Planung.

Die dortigen Ausführungen (insbesondere die geotechnischen Hinweise und Anregungen), die bislang weder im Abwägungsergebnis Beachtung fanden noch in die Planunterlagen übernommen wurden, gelten sinngemäß auch weiterhin für die modifizierte Planung.

Im Original gezeichnet

Anke Koschel
Dipl.-Ing. (FH)

Kastler, Heinrich (Stadt Ulm)

Von: Durst, Reiner [Reiner.Durst@polizei.bwl.de]
Gesendet: Mittwoch, 12. Juli 2017 16:14
An: Kastler, Heinrich (Stadt Ulm)
Cc: ULM.PP.FEST.E.V.AKTENABLAGE; Heß, Bernd
Betreff: 2. Anhörung zum Bebauungsplan Ulm Bahnhofplatz-Friedrich-Ebert-Straße vom 31.5.2017

Sehr geehrte Herr Kastler,

wir hatten bereits im ersten Anhörungsverfahren am 24.10.2016 eine Stellungnahme abgegeben, die nicht nur im Bereich der Kriminalprävention weiter Gültigkeit haben.

Die nun im zweiten Verfahren tiefer gehenden Aussagen zur Verkehrsführung in der Friedrich-Ebert-Straße mögen in dieser Phase vielleicht verfrüht erscheinen. Für einige Punkte müssten aber zeitig die Voraussetzungen vorgesehen werden, bevor entgegenstehende Zwangspunkte geschaffen werden. Manche Maßnahmen bedingen sich zudem gegenseitig oder hängen maßgeblich von der künftigen Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ab.

An dieser zentralen Stelle mit einer Reihe stark frequentierter Einrichtungen kommt nicht nur der Führung des Kfz-Verkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel große Bedeutung zu. Ganz besonderes Augenmerk ist auf die angemessene Berücksichtigung der erheblichen Ströme an Fußgängern und Radfahrenden zu richten. Die Förderung dieser Verkehrsarten hat Ulm proklamiert und die Aktionsbündnisse „FahrRad in Ulm“ und „Zu Fuß in Ulm“ ins Leben gerufen. Günstige Weichenstellungen in diesem Bereich wirken auch positiv auf die Attraktivität des ÖPV, für den der zu Grunde liegende Bau der Linie 2 neue Perspektiven eröffnet.

Im bisherigen Ausbauzustand wurde die Fahrbahn häufig eigenmächtig abseits der Furten gequert - auch über Absperrketten hinweg. Wir empfehlen wir, künftig die beiden Fußgängerfurten im Hinblick auf Breiten und Grünphasendauer so leistungsstark wie möglich zu gestalten. Um zugleich unnötige Einbußen für den Kfz-Verkehr zu vermeiden, regen wir zu prüfen an, ob eine Detektion des Fußgängeraufkommens eine lastabhängige Phasensteuerung ermöglicht. Diese Option wird zum Beispiel in Laupheim beim Krankenhaus in der Bronner Straße genutzt. Wir bitten auch zu prüfen, ob sich die Signale zur Anforderung der ÖPV-Priorisierung für die Steuerung der Furtsignale und damit auch der Erreichbarkeit der Haltestelle bei Einfahren der Busse/Straßenbahnen gewinnbringend nutzen lassen.

Eigenmächtigem und gefährlichem Queren würden auch Spritzschutzwände (analog den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ 2003) an den Haltestellen der ÖPV-Trasse entgegen wirken, die nur im Bereich der Fußgängerfurten Öffnungen aufweisen. Sie würden nicht nur die Verkehrssicherheit positiv beeinflussen, sondern auch den Komfort für Fahrgäste an den Haltestellen erhöhen. Bei einer Ausführung in Glas wäre kein allzu trennender optischer Effekt zu befürchten. Sie sollten aber so hoch sein, dass sie sich nicht als Sitzgelegenheit oder zum Übersteigen eignen.

Die Querung der ÖPV-Trasse durch Fußgänger (ggf. auch Radfahrer) sollte so gestaltet werden, dass keine Sicherheitslücken entstehen. Kritisch sehen wir die bisherige Lösung, nur die Fahrbahn mit Hilfe von Lichtsignalsicherung sicher queren zu können, die ÖPV-Trasse dagegen ohne Signalsicherung queren zu müssen. Besonders beim Gehen im Pulk aber auch für Menschen mit Einschränkungen besteht die Gefahr, die Unterordnung zu verkennen.

Bei der Planung und Anlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen raten wir, nicht mit Mindestmaßen zu arbeiten, sondern zukunftssichere Maße aus den Empfehlungen für

Radverkehrsanlagen (ERA) zu verwenden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Trend zu immer breiteren Pkw geht. Auf Fahrspuren mit Mindestbreiten kann damit kaum ein angemessener Seitenabstand zum Radverkehr eingehalten werden.

Besondere Aufmerksamkeit bitten wir der Absicherung und eindeutigen Erkennbarkeit der Radfurten in allen Einmündungen/Zufahrten zu widmen, die fast alle von einer zahlreichen Fahrzeugen gequert werden.

Die geplante Radverkehrsführung auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße endet bislang vor der Einmündung Keltergasse. Damit kommt der künftigen Gestaltung der Keltergasse große Bedeutung zu. Sie könnte mit geringem Umweg als Radverkehrsführung bis zur Wengengasse dienen, wo sich der Zweirichtungsradweg Richtung Justizgebäude anschließt.

Eine zweite Option zur Fortsetzung der östlichen Radverkehrsführung Richtung Zentrum wäre, die dreigliedrige Spureinteilung vor dem Knoten Wengengasse/Neutorstraße zu hinterfragen. Könnte z.B. die linke Spur zugleich für Geradeaus und Links genutzt werden, entstünde ggf. am rechten Fahrbahnrand Raum, um die Engstelle beim Gebäude Olgastraße 80 mit einer sicheren Radverkehrsführung zu passieren. Zugleich blieben zwei Fahrspuren für Kfz erhalten.

Auf der Bahnhofseite sehen wir Schwachpunkte der Radverkehrsführung. Sie wird aus unserer Sicht dem bereits in beiden Fahrtrichtungen vorhandenen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht, noch weniger einem wachsenden Radverkehr durch die Verbreitung elektrischer Antriebshilfen. Der eher ästhetische Wunsch nach einer weniger dominanten Fahrbahn kann nach unserer Auffassung bei angemessener Güterabwägung nie schwerer wiegen, als die gravierenden Aspekte der Verkehrssicherheit. Zumal es bei der Frage, ob nur ein Schutzstreifen oder ein Radfahrstreifen Platz findet, um überschaubare Unterschiede in der Fahrbahnbreite geht.

Zwar lässt die neue Radverkehrsführung auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße eine gewisse Entlastung für die Westseite erwarten, dürfte allerdings in erster Linie den Rad-Durchgangsverkehr von der Neuen Straße aus Richtung Neue Mitte betreffen. Radfahrer mit dem Ziel Bahnhof, Hauptpost oder gar Neutorstraße und dem dahinter liegenden Michels-/Eselsberg werden mit hoher Wahrscheinlichkeit den kurzen Weg auf der Westseite wählen, besonders wenn sie aus Richtung Ehinger Tor/Weststadt kommen – mit oder ohne legale Radverkehrsführung. Was ungeordnetes Radfahrern dort aber für die (nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten) starken Fußgängerströme bedeutet, ist unschwer auszumalen. Versäumnisse an dieser Stelle würden insbesondere zu Lasten der noch schwächeren Verkehrsteilnehmer gehen, den Fußgängern.

Wenngleich für eine Fahrtrichtung grundsätzlich nicht beidseits einer Straße benutzungspflichtige Radwege vorzusehen sind, stellt sich die Situation in der Friedrich-Ebert-Straße doch sehr speziell dar:

Die faktische mittlere Trennung durch ÖPNV-Trasse und Tiefgaragenanschlüsse sowie die am Südende quer verlaufende Einbahnstraße „Neue Straße“ ergeben sehr weit voneinander abgesetzte und daher isoliert zu bewertende Rad- und Fuß-Zuwegungen zur Friedrich-Ebert-Straße. Daher sollte ernsthaft versucht werden, auch für die Westseite eine sichere und verträgliche Radverkehrsführung in beide Richtungen anzubieten.

In jedem Fall wichtig wäre eine sichere Quermöglichkeit von der östlichen Radwegführung zum Bahnhof/zur Hauptpost und natürlich auch umgekehrt.

Vielleicht ergeben sich ja aus einer kreativen Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes noch Möglichkeiten, den Fußgänger-, Radfahrer- und Taxenverkehr verträglich zu kombinieren - wie es in einem verkehrsberuhigten Bereich oder in „shared space“-Ansätzen der Fall ist. Faktische Durchmischungen der Verkehrsarten finden z.B. in den verkehrsberuhigten Bereichen auf der Achse zwischen Herrenkellergasse bis Sterngasse oder auch am Lautenberg (Fužo mit

Taxenständen und Radfahrern) statt, wenn auch bei geringerem Aufkommen der einzelnen Verkehrsarten.

Freundliche Grüße

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

Tel. 0731 188 2134

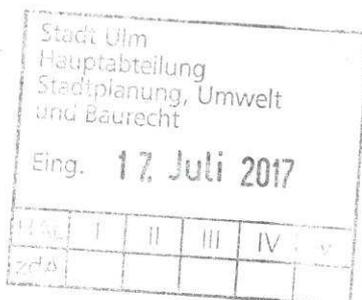
Internet: www.polizei-ulm.de

E-Mail Dienstweig: 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)

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
Karlstraße 1-3
89073 Ulm

Asset-Management & Planung/Projektierung
N 11
Wolfgang Daubner/Alexandra Weber
Telefon 0731 / 166-10 85
Telefax 0731 / 166-18 19
wolfgang.daubner@ulm-netze.de

12.07.2017

Kopie an SUB III

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

hier: Aktuelle 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,

hiermit erhebt die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH Einspruch gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“.

Die geplanten Baumstandorte auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße befinden sich im Bereich der Mittelspannungs-, Niederspannungs-, LWL- und Beleuchtungs-Kabeltrasse.

Die geplanten Baumstandorte auf der Nordseite der Friedrich-Ebert-Straße befinden sich im Bereich der Niederspannungs-Kabeltrasse.

Diese Baumstandorte müssen verschoben werden. Sollte dies nicht möglich sein, müssen die Kabeltrassen umgelegt werden. Die Kosten für die Umlegung trägt der Verursacher.

Je nach Ausgestaltung der zukünftigen Straßenausbauplanung mit Fundamenten 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

ppa.


Hans-Peter Peschl

i. A.


Florian Meier

Anlage
Bestandsplan Strom, Erdgas, Trinkwasser

Ein Unternehmen der
SWU-Gruppe
www.ulm-netze.de
info@ulm-netze.de

Geschäftsführer:
Wolfgang Rabe
Manfred Staib

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
Klaus Eder
Amtsgericht Ulm HRB Nr. 5068
Ust.-ID-Nr. DE239005709

Sparkasse Ulm
BIC SOLADES1ULM
IBAN DE04 6305 0000 0021 0381 30
Kto.-Nr. 21038130
BLZ 630 500 00

**Handwerkskammer
Ulm**Rathaus des Handwerks für die Regionen
Ostwürttemberg, Donau-Iller,
Bodensee-Oberschwaben

Handwerkskammer Ulm • Olgastraße 72 • 89073 Ulm

Stadt Ulm
SUB
89070 Ulm

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 13. Juli 2017					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA					

Kopie an SUB III

**Geschäftsbereich
Unternehmensberatung****Bebauungsplan „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“**

12. Juli 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr Zeichen: SUB-Ka
Unser Zeichen: mae.pl
BB17br2501.docx

Danke für die Möglichkeit der erneuten Stellungnahme.

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

Wie im Schreiben vom 28.10.2016 bereits vorgebracht und erläutert sprechen wir uns weiterhin für eine vierspurige Fahrbahnlösung aus. Wenn der Gemeinderatsbeschluss vom 12.10.2016 aber zwingende Vorgabe für die weitere Planung ist, so kann aus Sicht der handwerklichen Wirtschaftsverkehre rund um den Hauptbahnhof Ulm nur gehofft werden, dass Service- und Dienstleistungen entsprechend der Prognosen der Gutachter erbracht werden können. Ansonsten werden die Kunden die zeitlichen Verzögerungen letztendlich bezahlen müssen. Hohe verkehrliche Nachteile einer Verkehrsart an diesem Knoten werden Betrieben, Kunden und Händler schaden.

Handwerkskammer
Ulm
Olgastraße 72
89073 Ulminfo@hwk-ulm.de
www.hwk-ulm.de

Mit freundlichen Grüßen

Sparkasse Ulm
IBAN DE86 6305 0000 0000 0120 98
BIC (Swift-Code) SOLADES1ULMElisabeth Maeser
Dipl.-Ing. (FH)
Fachbereichsleitung Umwelt und InfrastrukturVolksbank Ulm-Biberach
IBAN DE35 6309 0100 0001 7570 08
BIC (Swift-Code) ULMVDE66

IHK Ulm | Postfach 24 60 | 89014 Ulm

Stadt Ulm
SUB
Münchner Straße 2
89070 Ulm

Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht					
Eing. 14. Juli 2017					
HAL	I	II	III	IV	V
zdA					

Kopie an SUB III

13. Juli 2017

Bebauungsplan „Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße“

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß
§ 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

die IHK Ulm bedankt sich für die Beteiligung in oben genanntem Verfahren. Zum Entwurf des Bebauungsplans haben wir nach § 4 Abs. 2 BauGB - auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen – nachfolgende Anmerkungen vorzubringen.

Grundsätzlich halten wir an unseren vorgebrachten Punkten im frühzeitigen Beteiligungsverfahren weiter fest. Aus Sicht der Wirtschaft gibt es weiterhin sehr große Bedenken gegen die Grundsatzentscheidung des Gemeinderats zur vorgeschlagenen Variante der Friedrich-Ebert-Straße mit drei Fahrspuren und damit dem Entwurf des vorliegenden Bebauungsplans.

Wir bewerten die Ergebnisse der zwei angeführten Gutachten zur Verkehrsentwicklung, die als Grundlage für die Grundsatzentscheidung des Gemeinderats dienten, aus nachfolgenden Gründen weiter mit Skepsis. Im Bereich dieses zentralen Verkehrsknotens werden u.a. die ursprüngliche Zahl sowie neue Parkmöglichkeiten (Bahnhofstiefgarage, Sedelhöfe) geschaffen, die mehr Verkehr in dieses Gebiet lenken. Nach Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm befindet sich hier ein „Tor“ für Pendler von und nach Stuttgart - bei einer Realisierung der Aus-/Neubaustrecke auch von und nach Augsburg. Zudem wird eine Entwicklung hin zur Elektromobilität nicht automatisch zu weniger Verkehr führen. Auch „autonomes Fahren“ dürfte langfristig - trotz Verkehrsflussoptimierung - nicht zu einer Verkehrsreduktion beitragen, weil der Nutzerkreis und die Zahl der Fahrer (v.a. aufgrund der höheren Flexibilität und Unabhängigkeit) und damit auch die Zahl der Fahrten ansteigen wird.

In der Diskussion muss zudem das Wachstum der Stadt Ulm einerseits und des Umlands andererseits genau betrachtet werden. Allein von 2011 bis 2015 nahm die Einwohnerzahl in den Kreisen Alb-Donau, Biberach, Neu-Ulm und Ulm um über 23.000 Personen zu. Auch künftig wird nach Vorausrechnungen der Statistischen Landesämter dieser Trend eines deutlichen Einwohnerzuwachses in der Region bzw. im Verflechtungsbereich Ulm anhalten: bis 2030 soll die Einwohnerzahl der Raumschaft um mehr als 30.000 Personen zunehmen. Diese Entwicklung führt zu einem erheblichen Wachstum des Mobilitätsbedarfs, der nur zu einem gewissen Teil vom ÖPNV abgedeckt werden kann. Dabei spielt dann nicht nur das Mobilitätsverhalten der Einwohner der Stadt Ulm eine Rolle, sondern in hohem Maße das der Bevölkerung von außerhalb. Oft steht diesen keine attraktive ÖPNV-Anbindung zur Verfügung, weshalb sie künftig weiterhin auf den MIV angewiesen sind.

1/3

Für die Spitzenstunden des Verkehrs ist dann eine ausreichend dimensionierte Verkehrsinfrastruktur – nicht nur für den MIV, sondern auch für den ÖPNV mit Bussen, der sich auch auf diesen Trassen bewegt – notwendig. Deshalb sprechen wir uns trotz des Grundsatzbeschlusses des Gemeinderats weiter für vier Fahrspuren in der Friedrich-Ebert-Straße aus. Mit zwei Spuren je Richtung stehen zudem für die Ausfahrten des Parkhauses Deutschhaus und der Bahnhofstiefgarage je eine Spur zum Einfädeln in den fließenden Verkehr zur Verfügung, was auch in dieser Fahrtrichtung zu einem deutlich flüssigeren Verkehr führen würde. Hinzu kommt eine größere Zahl an Aufstellflächen, die zusätzlich entzerrend wirken.

Bei einer zweiten Fahrspur könnte bereits eine mögliche spätere Rücknahme einer Fahrspur eingeplant werden (z.B. über niveaugleichen Bau des Fahrradstreifens), falls die Verkehrsmodelle der Gutachten mit einer deutlich geringeren Verkehrsstärke eintreten sollten. Eine solche Lösung ließe die Option weiter offen, zwei Fahrspuren zu nutzen, wenn das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung weiter auf einen Individualverkehr ausgerichtet sein sollte - von dem wir aufgrund des Mobilitätsverhaltens einer ländlichen Bevölkerung ausgehen. Sollte später eine Fahrspur nicht ausreichen, um steigende Verkehrsmengen aufzunehmen, so ist ein Rückbau auf zwei Fahrspuren ungleich schwieriger und mit deutlich mehr Aufwand verbunden als ein Rückbau auf eine Fahrspur.

Weiterer Lösungsansatz

Wir sind uns der heutigen - teils prekären - Situation in Spitzenzeiten im Bereich der Haltestellen durchaus bewusst und stehen daher einer Verbreiterung der Haltestellen offen gegenüber. Jedoch sehen wir weiterhin die deutliche Verbreiterung der Haltestellen auf je sieben Meter inmitten der Friedrich-Ebert-Straße als sehr großzügig bemessen an und halten eine Reduktion der Breite durchaus für gerechtfertigt, um eine zweite Fahrspur nach Norden beizubehalten. Da die Haltestellen auch in ihrer Nord-Süd-Ausdehnung verlängert werden, wird zusätzlich mehr Platz für Fahrgäste zur Verfügung stehen. Die Notwendigkeit einer Haltestellenbreite auf beiden Seiten von sieben Metern, erschließt sich uns nicht. Hierfür fehlt eine nachvollziehbare und detaillierte Begründung. In der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans werden unter Punkt 4 nur allgemeine Aussagen getroffen: „Die bestehende Bahnsteigbreite genügt den Anforderungen bei Weitem nicht mehr [...]“.

Nach den uns vorliegenden Dokumenten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird durch den Bund für die Außenbahnsteige der Haltestelle Hauptbahnhof eine Breite von 3,50 m als ausreichend angesehen und auch nur insoweit mit Bundesmitteln gefördert. Aus diesen Gründen erschließt sich uns nicht, warum fast doppelt so breite Haltestellen gebaut werden sollen und in der Abwägung darauf verwiesen wird, dass dies auch der Fördergeber des Straßenbahnprojektes so sehe und deshalb die Zusage der Fördermittel an die Verbreiterung der Bahnsteige geknüpft habe. Eine Bahnsteigbreite von sieben Metern ist daher überdimensioniert.

Aus diesem Grund halten wir am Vorschlag einer Verringerung der Breite der Haltestellen weiter fest. Auch sechs Meter und damit größtenteils eine Verdopplung der Haltestellenbreite im Vergleich zur heutigen Situation sowie die deutliche Vergrößerung in der Länge, bieten ausreichende Kapazitäten, das Passagieraufkommen zu bewältigen.

Mit einer solchen Lösung könnte auch im Osten der Fahrradstreifen in die Fahrbahn integriert werden.

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) und Busverkehr:

Für die künftige Anbindung bzw. Zu- und Abfahrt des ZOB wurden Bereiche für eine Ein- und Ausfahrt festgelegt. Damit kann auf die noch ausstehende Entscheidung des Gemeinderats zur künftigen Gestaltung des ZOB reagiert werden. In diesem Zusammenhang möchten wir – auch wenn der ZOB nicht Gegenstand des Verfahrens ist – weiterhin anmerken, dass die künftige Ausgestaltung des ZOB direkt mit den Planungen der Friedrich-Ebert-Straße zusammenhängt.

Zwischenzeitlich haben wir der Verwaltung eine Untersuchung eines Fachplaners vorgelegt, die eine Lösung für den ZOB mit einer Zufahrt am Bahnsteg für die künftige Leistungsfähigkeit empfiehlt. Dadurch würde den Bussen zwischen der Ausfahrt der Tiefgarage und der Straßenbahntrasse eine größere Aufstellfläche zur Verfügung stehen. Damit wäre auch ein besserer Betriebsablauf gewährleistet, der sich dann auch positiv auf die Fahrpläne auswirkt. Mit dieser Lösung werden zudem die Probleme bei der Verflechtung der verschiedenen Verkehre geringer. Dagegen würde eine Zufahrt in Höhe Aus- bzw. Einfahrt Parkhaus Deutschhaus eine höhere Störungsanfälligkeit nach sich ziehen.

Demgegenüber favorisiert die Stadtverwaltung eine deutliche Verkleinerung des ZOB, der weiter nach Süden gerückt wird, wodurch die Attraktivität des ÖPNV nicht erhöht wird. Eine ausführliche Stellungnahme erfolgt im Verfahren für den ZOB.

Zusammenfassung

Die vorliegende Planung regelt nur einen Teilkomplex der Mobilitätsdreh Scheibe am Bahnhof. Vor allem ist weiterhin nicht plausibel dargestellt, wie der MIV künftig um 9.000 Fahrzeugbewegungen täglich reduziert werden soll. Eine Veränderung des Modal Split setzt voraus, dass der ÖPNV, insbesondere aus dem Umland, deutlich attraktiver wird. Die derzeit von der Stadtverwaltung favorisierte Planung für den ZOB trägt dem nicht Rechnung. Gesamthaft betrachtet, werden durch den vorliegenden Plan aufgeworfenen Probleme nicht gelöst, sondern verschärft.

Mit freundlichen Grüßen



Simon Pflüger