



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	14.04.2020		
Geschäftszeichen	SUB III – Ri		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 05.05.2020	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 139/20

Betreff: Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstraße/Hirschstraße
- geplantes Vorgehen -

Anlagen: 1 Antrag Nr. 8/20 vom 21.01.2020 (Anlage 1)
1 Antrag Nr. 9/20 vom 21.01.2020 (Anlage 2)

Antrag:

1. Den Bericht über die geplante Projektvorbereitung zur Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstraße/Hirschstraße sowie die dargestellten zeitliche Perspektive zur Kenntnis zu nehmen;
2. die Anträge 8 und 9/2020 aus den Gemeinderatsfraktionen für behandelt zu erklären.

Christ

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3, C 3, KOST2020, OB, SAN, VGV	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Ausgangslage

Die Bahnhofstraße und die Hirschstraße bilden gemeinsam das Rückgrat der westlichen Innenstadt zwischen den beiden Polen Hauptbahnhof und Münsterplatz. Der Straßenzug wurde bereits in den frühen 1970er-Jahren in eine Fußgängerzone umgewandelt und ist seither die mit Abstand wichtigste und meistfrequentierte Geschäftslage der Stadt.

In der jüngeren Vergangenheit lag der Schwerpunkt der Innenstadtsanierung v.a. auf den Quartieren rund um Münsterplatz, Rathaus/Neue Mitte und Frauenstraße. Aktuell erfährt die nordwestliche Innenstadt mit dem Sanierungsgebiet Wengenviertel und mit den Aktivitäten rund um die Sedelhöfe eine grundlegende Aufwertung. Diese großen Stadterneuerungsprojekte wurden/werden flankiert durch kleinere Einzelbaumaßnahmen mit Mitteln aus den fortlaufenden Haushaltsbudgets zur Sanierung von Altstadtgassen.

Der Zustand des Straßenraums auf der zentralen Achse Bahnhof-/Hirschstraße hat sich seit den frühen Siebzigern dagegen nur wenig verändert. Lediglich die platzartige Aufweitung im Querungsbereich von Wengengasse/Glöcklerstraße wurde in jüngeren Jahren in Anlehnung an den gestalterischen Duktus am Münsterplatz saniert. Ferner wurde zwischenzeitlich die Straßenbeleuchtung zwischen Hauptbahnhof und Münsterplatz erneuert. Insbesondere aber die Bodenbeläge, die Einbauten und die Stadtmöblierung der beiden Straßenzüge atmen weiterhin den Zeitgeist der 1970er-Jahre.

Daraus resultiert bislang zwar kein funktionaler Missstand; Bahnhof- und Hirschstraße sind aufgrund ihrer Lagegunst und ihres Geschäftsbesatzes nach wie vor hoch attraktive Einkaufsstraßen, in denen stadtwweit die höchsten Handelsmieten erzielt werden. Der Sanierungsrückstand ist mittlerweile aber offensichtlich und wird künftig noch deutlicher in Erscheinung treten, sobald der Bahnhofplatz, der Albert-Einstein-Platz und der westliche Zugang zur Bahnhofstraße neu hergestellt sein werden. Vor diesem Hintergrund haben in den vergangenen Monaten Stimmen aus Politik und Verbänden die Verwaltung aufgefordert, die Erneuerung der zentralen Fußgängerzone zeitnah anzugehen und die Rahmenbedingungen für ein solches Projekt zu prüfen.

Im Folgenden soll daher das Vorgehen erörtert werden, wie in den kommenden Monaten eine hinreichende Entscheidungsgrundlage für ein Projekt zur Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstraße/Hirschstraße erreicht werden kann.

2. Schritte der Projektentwicklung

2.1. Abgrenzung des Untersuchungsbereichs

Ausgangspunkt der gegenwärtigen Diskussion ist zunächst die Sanierung der öffentlichen Verkehrsflächen entlang des Straßenzugs Bahnhofstraße/Hirschstraße. Außer Betracht bleibt dabei das westliche Ende der Bahnhofstraße am Übergang zum Bahnhofplatz und zum Albert-Einstein-Platz; diese Flächen werden bereits mit Fertigstellung der Projekte Sedelhöfe, Bahnhofplatz 7 und Bahnhofstraße 13 im gestalterischen Duktus des Albert-Einstein-Platzes erneuert.

Im Querungsbereich der Glöcklerstraße wurden in jüngeren Jahren bereits Sanierungsmaßnahmen durchgeführt und die Straßenbeläge in Anlehnung an die Gestaltung des Münsterplatzes erneuert; eine Einbeziehung dieser Flächen in den aktuellen Projektumfang käme allenfalls in Frage, wenn sich im Zuge des weiteren Verfahrens herausstellen sollte, dass etwa eine grundlegende Neuordnung der Grundleitungen großflächige Eingriffe in die bereits umgestalteten Bereiche erfordert. Dies wäre anhand einer eingehenden Kosten-/Nutzenrechnung zu prüfen.

Der in die Jahre gekommene Klinkerbelag ist nicht auf die Bahnhof- und die Hirschstraße beschränkt, sondern erstreckt sich darüber hinaus auf Teile der zulaufenden Seitengassen. Im Zuge der weiteren Projektentwicklung wird zu entscheiden sein, ob diese Bereiche etwa in der Deutschhausgasse, der Wengengasse, der Ulmergasse oder der Pfauengasse in die Sanierung einbezogen werden sollen.

Die offensichtlichen qualitativen Defizite in der Bahnhof- und der Hirschstraße beschränken sich nicht auf den öffentlichen Raum, sondern setzen sich über weite Teile der angrenzenden Bausubstanz fort. Anlässlich der aktuellen Aufgabenstellung prüft die Verwaltung daher, inwieweit die Sanierung dieser zentralen Innenstadtlage nicht umfassender diskutiert und das Projekt der Straßensanierung u.U. in ein förmliches Sanierungsgebiet eingebettet werden kann. Auf diesem Wege könnten eventuell für die Umgestaltung des öffentlichen Raumes entsprechende Fördermittel eingesetzt werden und es würden über den öffentlichen Raum hinaus etwa auch Anliegergrundstücke mit erheblichem Sanierungsbedarf oder angrenzende Areale mit strukturellen Defiziten einbezogen; die üblicherweise entstehenden Wertzuwächse der Grundstücke können zur Finanzierung der Maßnahme mit herangezogen werden. Ersten Aussagen des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zufolge ist dies grundsätzlich denkbar. Die Städtebauförderung widmet sich insbesondere mit ihrem Programm „Lebendige Zentren“ dem Erhalt und der Entwicklung der Stadtkerne. Die Sanierungstreuhand wird noch im Mai erste Gespräche mit Vertretern des Ministeriums führen und die Voraussetzungen bzw. Rahmenbedingungen für eine solche Option ausloten.

Eine genaue Abgrenzung des Projektgebiets wird sich demnach erst vornehmen lassen, wenn die gestalterischen, funktionalen, verfahrenstechnischen und finanziellen Rahmenbedingungen hinreichend bekannt sind.

2.2. Erhebung der Planungsgrundlagen

Voraussetzung für einen erfolgreichen Planungsprozess ist eine möglichst umfassende Ermittlung der Planungsgrundlagen. Dies sind insbesondere

- ein umfassendes Aufmaß des gesamten Planungsbereichs inkl. aller Geländehöhen, Einbauten, Eingangsstufen, Schächte und Schachtdeckel;
- die Lokalisierung und Einmessung von Gebäudezugängen, Andienungsbereichen, Rettungswegen und Feuerwehraufstellflächen;
- die Ermittlung und die georeferenzierte Verortung der Leitungsbestände; auf dieser Grundlage die Erhebung ggfs. notwendiger Erneuerungsmaßnahmen in den verschiedenen Sparten sowie die Zusammenführung der Erkenntnisse in einem koordinierten Leitungsplan;
- die Begutachtung des Baumbestands;

- die Erfassung der anstehenden Bauvorhaben im Umfeld der Bahnhof-/Hirschstraße und die Berücksichtigung ggfs. paralleler Baumaßnahmen;
- Erhebungen zu den Belangen Archäologie, Kampfmittel und Altlasten;
- die Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Innenstadtdialog.

2.3. Beteiligungsprozess

Die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstraße und der Hirschstraße berührt die Interessen der gesamten Stadtgesellschaft:

- aller Bürgerinnen und Bürger sowie der Besucherinnen und Besucher auf Ihren alltäglichen Wegen durch die Innenstadt;
- der Stadtpolitik (Gemeinderat) und der Stadtverwaltung in ihrer hoheitlichen Verantwortung für den öffentlichen Raum;
- der Eigentümer der angrenzenden Immobilien und der Handeltreibenden in ihren Eigeninteressen in Hinblick auf eine attraktive Erschließung der Geschäftshäuser einerseits, auf eine gute Erreichbarkeit der Häuser auch während der Bauphase andererseits;
- der Funktionsträger aus den Behörden, Kammern, Verbänden und Vereinen mit Ihren jeweiligen Fachaufgaben und Partikularinteressen.

Während der Gemeinderat regelmäßig im Rahmen seiner öffentlichen Sitzungen oder projektbegleitender Kommissionen beteiligt wird, gilt es, für die Bürgerschaft und die betroffenen Stakeholder eine geeignete Beteiligungsstruktur zu entwickeln. Art und Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung wird nicht zuletzt davon abhängen, ob das Projekt in ein formales Sanierungsgebiet überführt oder aber als eine städtebauliche Einzelmaßnahme durchgeführt werden soll. Generell hat sich in Projekten von hohem öffentlichem Interesse folgende Vorgehensweise bewährt:

1. Input: Einholen von Hinweisen, Anregungen und Bedenken etwa auf dem Wege öffentlicher Informationsveranstaltungen, Bürgerwerkstätten und Fachforen (z.B. Verkehr und Infrastruktur, Einzelhandel und Wirtschaftsverbände, Natur und Umwelt),
2. Auswertung und Gewichtung der eingegangenen Beiträge und Zusammenstellung der planungsrelevanten Punkte durch die Verwaltung;
3. Diskussion der Ergebnisse an einem Runden Tisch mit Vertretern aus den einzelnen Bürgerwerkstätten und Fachforen.
4. Beratung der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt und Auftrag an die Verwaltung, einen Freianlagenwettbewerb durchzuführen.

Angesichts der absehbaren Interessenvielfalt schlägt die Verwaltung vor, ein externes Büro mit der Organisation und Moderation dieses Beteiligungsprozesses zu beauftragen.

2.4. Finanzierung

Die Finanzierung des Projekts Erneuerung der Bahnhof-/Hirschstraße ist bislang nicht in der mittelfristigen Finanzplanung verankert. In der Investitionsstrategie 2019 des Gemeinderats ist das Projekt erst für das Jahr 2027 anvisiert. Dieses Projekt steht damit in Konkurrenz zu anderen öffentlichen Investitionen der kommenden Jahre – nochmals verschärft durch die zu erwartenden Mindereinnahmen infolge der aktuellen Corona-Krise. Bei positiver Beschlussfassung werden die Kosten für die Durchführung des Planungs-/Beteiligungsprozesses und des Wettbewerbsverfahrens überschlägig ermittelt und für den Haushalt 2021 angemeldet. Die oben angesprochene Grundlagenermittlung soll allerdings im Vorfeld und zeitnah im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel erfolgen.

3. Weiteres Vorgehen

Von grundlegender Bedeutung für das weitere Vorgehen ist die Frage, ob das Projekt zur Neugestaltung der Bahnhof-/Hirschstraße in ein förmliches Sanierungsgebiet integriert werden kann oder nicht. Von dieser Entscheidung sind etwa die Projektstruktur, die Zusammensetzung der handelnden Personen, die Gebietsabgrenzung oder die Art der Finanzierung ganz unmittelbar betroffen. Zur Klärung dieser Frage steht die städtische Sanierungstreuhand bereits in Kontakt mit dem zuständigen Ministerium; sie wird das Thema stringent vorantreiben.

Parallel dazu wird die Bauverwaltung die notwendigen Planungsgrundlagen ermitteln, um eine erste Annäherung an den zu erwartenden planerischen, baulichen, logistischen und finanziellen Aufwand des Projekts zu erreichen. Auf dieser Grundlage wird zu entscheiden sein, in welchem Umfang und Zeithorizont das Projekt durchgeführt werden soll.

Mit der Öffentlichkeitsbeteiligung kann begonnen werden, sobald die Grundzüge des Verfahrens und des Projektumfangs geklärt und die Rahmenbedingungen für das Projekt auch in finanzieller Hinsicht hinreichend gefestigt sind.

Ziel ist es, die Vorlage für ein Wettbewerbsverfahren im Laufe des kommenden Jahres zu erarbeiten und anschließend einen Freianlagenwettbewerb durchzuführen.

4. Anträge der Gemeinderatsfraktionen

4.1. Antrag Nr. 8 der CDU/UfA- Fraktion vom 21.01.2020

Die CDU/UfA- Fraktion wünscht eine Neugestaltung der Fußgängerzone in der Bahnhof- und Hirschstraße. Insbesondere sei es notwendig, die Aufenthaltsqualität zu steigern, indem vermehrt etwa Sitzgelegenheiten und Kinderspielflächen angeboten sowie Bäume gepflanzt werden; ferner sei auf eine Versiegelung der Oberflächen zu verzichten. Darüber hinaus wird beantragt, die nach Rückbau des McDonald's-Containers frei werdende Fläche in der Bahnhofstraße in eine „Ruhe- und Spiel-Oase“ umzuwandeln.

Die Anregung, die Neugestaltung der Bahnhof- und Hirschstraße auf die politische Agenda zu setzen, wurde aufgenommen. Der Einstieg in das gewünschte Projekt wird in der vorliegenden Beschlussvorlage dargelegt. Konkrete planerische Anregungen sind in diesem Stadium der Projektentwicklung jedoch noch verfrüht. Diese werden im Zuge der inhaltlich-planerischen Auseinandersetzung in Vorbereitung eines Wettbewerbs voraussichtlich im kommenden Jahr relevant werden. Unabhängig davon werden aktuell Gestaltungsvarianten entwickelt, wie die frei werdende Containeraufstellfläche zwischenzeitlich umgestaltet werden kann. Dazu siehe GD 140/20.

4.2. Antrag Nr. 9 der FWG-Fraktion, der CDU/UfA- Fraktion und der SPD-Fraktion vom 21.01.2020

In Ihrem fraktionsübergreifenden Schreiben stellen die Antragsteller fest, dass die klassische Ulmer Fußgängerzone in die Jahre gekommen sei und schnellstmöglich einer Neugestaltung bedürfe. Dabei erinnern sie an einen Antrag aus dem vergangenen Jahr mit der Aufforderung an die Verwaltung, bis zum Herbst 2019 die Auslobung eines Gestaltungswettbewerbs vorzubereiten. Diese Forderung wird nun erneuert und die Frist für die Wettbewerbsauslobung bis zum Frühsommer 2020 verlängert.

Die vorliegende Beschlussvorlage beschreibt den Einstieg in das Projekt zur Erneuerung der Bahnhofstraße und der Hirschstraße. Bevor ein Gestaltungswettbewerb ausgelobt werden kann, sind zunächst, wie oben beschrieben, grundlegende Fragen der Projektentwicklung und -finanzierung zu klären und wesentliche Planungsgrundlagen zu erheben. Diese Informationsbasis ist unerlässlich für die Entscheidungsfindung, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen ein Gestaltungswettbewerb ausgelobt werden kann. Die genannte Frist bis zur Auslobung eines Wettbewerbs ist aufgrund der schon jetzt erkennbaren unterschiedlichen und sich zum Teil auch widersprechenden Zielsetzungen verschiedener Beteiligter sicherlich erheblich zu kurz bemessen.