

Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	01.09.2020		
Geschäftszeichen	SUB III - Kö		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 13.10.2020	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 19.11.2020	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 092/20

Betreff: Sachstandsbericht Citybahnhof

Anlagen:	1	Masterplan Citybahnhof	(Anlage 1)
	1	Bausteinkonzept Citybahnhof	(Anlage 2)
	1	Lageplan Neugestaltung Bahnhofplatz	(Anlage 3)
	1	Lageplan Fahrradabstellanlagen östlich der Post	(Anlage 4)
	1	Bahnhofsmodernisierungsprogramm II	(Anlage 5)
	1	Antrag Nr. 184 aus 2019	(Anlage 6)
	1	Antrag Nr. 5 aus 2020	(Anlage 7)
	1	Antrag Nr. 140 aus 2020	(Anlage 8)

Antrag:

1. Den Sachstandsbericht Citybahnhof zur Kenntnis zu nehmen und die Position der Stadt für die weiteren Verhandlungen mit den beteiligten Akteuren zu unterstützen.
2. Die Anträge 184/ 2019; 5/2020 und 140/2020 für behandelt zu erklären.

Christ

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

Sachdarstellung:

1. Kurzdarstellung

Der Hauptbahnhof Ulm ist ein Ort von höchster Zentralität und Bedeutung, nicht nur für die Stadt, sondern auch für die gesamte Region. Als zentrale Mobilitätsdrehscheibe und Verknüpfungsort für überregionale, regionale und lokale Verkehrsbeziehungen erfüllt er eine wichtige Aufgabe für die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Stadt. Die hiermit verbundenen Anforderungen, deren Bewältigung innerhalb der bestehenden Infrastruktur zunehmend schwer fallen, machen einen entsprechenden Umbau schon lange dringend erforderlich, zumal mit Eröffnung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm die Bedeutung des Bahnhofes und damit auch die Fahrgastzahlen weiter zunehmen wird. Auch das Regio-S-Bahn Projekt wird den Hauptbahnhof Ulm als zentralen Verteiler und Knotenpunkt noch stärker in den Fokus rücken.

Die Stadt Ulm verfolgt mit dem Konzept Citybahnhof seit mehr als 15 Jahren das Ziel, an diesem verkehrs- und stadtentwicklungspolitisch bedeutsamen Ort ein zeitgemäßes Konzept umzusetzen, das im Hinblick auf Funktionalität, architektonische und städtebauliche Qualität zukunftsfähig ist. Entstehen soll ein Citybahnhof, der seine primäre Funktion als integrierte Verkehrsdrehscheibe für alle Verkehrsteilnehmer optimiert erfüllt, den vielfältigen Bedürfnissen von Reisenden hinsichtlich Dienstleistung und Versorgung gerecht wird, den schienengebundenen Verkehr attraktiver macht und nicht zuletzt auch eine angemessene Visitenkarte für die Gesamtstadt darstellt.

Das Konzept Citybahnhof besteht aus vielen Einzelbausteinen. Die Stadt hat in den letzten Jahren sukzessiv Baustein um Baustein in städtischer Verantwortung realisiert oder in die Entwicklung gebracht. Die Kleine Blau wurde verlegt und der Fußgängersteg über die Gleise neu errichtet, die Sedelhöfe und die Passage unter der Friedrich-Ebert-Straße sind eröffnet. In 2021 folgen der Hotelneubau Bahnhofplatz 7 und ab September die Inbetriebnahme der zentralen ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof und das Parkhaus am Bahnhof. Anschließend wird bis Mitte 2022 der Bahnhofplatz fertig gestellt werden. Unabhängig von den privaten Investitionen in das Sedelhofprojekt mit rund 250 Mio. € wird allein die Stadt Ulm eine Summe von über 100 Mio. € in die Entwicklung und Aufwertung des Bahnhofes und seines Umfeldes investiert haben.

Trotz beständiger, langjähriger und partnerschaftlicher Verhandlungen mit der Bahn im Projekt Citybahnhof ist eine Umsetzung der Bausteine, die auf Seiten der Bahninfrastruktur zur Realisierung des Konzepts Citybahnhofs geleistet werden müssten, derzeit nicht in Sicht. Der Neubau des Empfangsgebäudes oder die Anbindung an die städtische Passage sind seitens der Bahn für die nächsten Jahre nicht vorgesehen. Das Citybahnhofkonzept lässt sich jedoch ohne diese Schlüsselbausteine nicht weiter in die Realität umsetzen.

2. Beschlusslage

-FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.12.2006 (GD 288/06)

Beschluss des Entwicklungsprogramms City-Bahnhof Ulm

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 11.12.2007 (GD 548/07)

Erster Zwischenbericht, Grundsatzbeschluss zur Auslobung eines Ideen- und Realisierungswettbewerbs

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 01.04.2008 (GD 096/08)
Grundsatzvereinbarung zwischen der Stadt Ulm und DB Station & Service AG

- Gemeinderat am 16.12.2008 (GD 494/08)
Zweiter Zwischenbericht, Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Bahnhofsagentur

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.06.2009 (GD 231/09)
Dritter Zwischenbericht

- ??FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.07.2010 (GD 289/10)
Projekt City-Bahnhof Ulm - Städtebaulicher Ideenwettbewerb

- ??FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 28.06.2011 (GD 219/11)
Masterplan City-Bahnhof Ulm - Bericht über das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs und Zustimmung zum weiteren Vorgehen

- Gemeinderat am 27.06.2012 (GD 230/12)
Masterplan City-Bahnhof Ulm -Baustein Verlegung der Kleinen Blau - Baubeschluss

- ??FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.07.2013 (GD 254/13)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Realisierungswettbewerb Bahnhofplatz

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 06.05.2014 (GD 112/14)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Bericht zum Ergebnis des Realisierungswettbewerbs Bahnhofplatz

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.06.2014 (GD 207/14)
Masterplan City-Bahnhof Ulm - - Zwischenbericht zur Machbarkeitsstudie des Empfangsgebäudes (Verlagerungsstudie) und zum Sachstand der Verhandlungen mit der Bahn

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.06.2014 (GD 214/14)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Vergabebeschluss zum VOF-Wettbewerbsverfahren für den Bahnhofplatz

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.03.2015 (GD 119/15)
Masterplan Citybahnhof Ulm – Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Wettbewerb „Neugestaltung des Bahnhofplatzes“

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.04.2016 (GD 143/16)

Masterplan Citybahnhof Ulm – Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Fortentwicklung der Planung, Bericht

- Gemeinderat am 12.10.2016 (GD 383/16)

Neugestaltung des Bahnhofplatzes - Entscheidung über die zukünftige verkehrliche Organisation

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.10.2016 (GD 386/16)

Neugestaltung des Bahnhofplatzes – Lage der Überdachung auf dem Bahnhofplatz

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.09.2017 (GD 307/17)

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

- Gemeinderat am 11.10.2017 (GD 308/17)

Bebauungsplan "Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße" – Satzungsbeschluss

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.06.2018 (GD 237/18)

Masterplan Citybahnhof Ulm -Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Bericht über die Entwurfsplanung

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 19.03.2019 und Gemeinderat am 27.03.2019 (GD 079/19)

Masterplan Citybahnhof Ulm - Neugestaltung des Bahnhofplatzes - Zustimmung der Entwurfsplanung und Baubeschluss

3. Anlass

3.1. Ausgangssituation

Der Hauptbahnhof Ulm ist ein Knotenpunkt im internationalen Schienenverkehr und weist eine bedeutende Zentrums- und Durchgangslage auf. Er liegt an der [Bahnstrecke Stuttgart - München](#), und ist Teil der sog. Magistrale für Europa. Europäische Städte wie Wien/ Budapest, Paris oder [Linz](#) sind ohne Umstieg von Ulm aus erreichbar. Laut aktuellem Fahrplan verkehren am Hauptbahnhof Ulm täglich 391 Züge, davon 74 Fernverkehrs- und 317 Regionalzüge (Quelle: DB Station & Service) und hat ca. 40.000 Bahnkunden täglich vorzuweisen. Die im Bahnhof haltenden Nahverkehrszüge sind Teil des [Donau-Iller-Nahverkehrsverbunds](#) (DING).

Durch das Projekt Stuttgart 21 sollen laut eigenen Angaben der DB über zehn Millionen Fahrgäste in ganz Deutschland jährlich vom Ausbau des Bahnknotens Stuttgart und der Neubaustrecke nach Ulm profitieren; erwartet wird eine Nachfragesteigerung von rund zwei Millionen Reisenden. Die Fahrzeit von Ulm Hbf. zum Flughafen Stuttgart verkürzt sich von 1:35 Stunden auf 30 Minuten.

Mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist nach aktuellem Stand im Dezember 2022 zu rechnen, mit der Inbetriebnahme des S21-Bahnhofes Ende 2025. Die Kosten allein von Stuttgart 21 werden sich auf mindestens 8,2 Milliarden Euro belaufen.

Betrachtet man vor diesem Hintergrund den Zustand des Bahnhofsgebäudes und die vorhandene Infrastruktur in Ulm so wird die Diskrepanz augenfällig.

Der Bahnhof und die Gleise sind schlecht angebunden, die schon jetzt in Stoßzeiten extrem ausgelastete Wegebeziehung durch die Personenunterführung und die Bahnhofshalle wird sich durch die geplanten Entwicklungen weiter verschlechtern. Der bauliche Zustand des Empfangsgebäudes sowie die Verknüpfung der Verkehrsträger entsprechen deutlich nicht mehr den Erwartungen an ein modernes Bahnhofsumfeld. Die Passage zu den Gleisen kann bereits heute kaum noch die Fahrgastströme während des Berufsverkehrs aufnehmen und verteilen. Im Empfangsgebäude bestehen strukturelle Probleme, die Flächenstruktur ist nicht mehr zeitgemäß. Die Bahnhofshalle ist nicht barrierefrei an die Bahnsteige angebunden. Von der Innenstadt bis zu den Bahnsteigen ist unter Umständen ein vierfacher Niveauwechsel erforderlich, da die Passage unter der Friedrich-Ebert-Straße nicht mit der Passage unter den Gleisanlagen verbunden ist.

4. Bahnhofsgebäude

4.1. Konzept Citybahnhof

Dabei haben der Bahnhof und seine Umgebung große städtebauliche Potentiale. Mit dem Projekt Citybahnhof Ulm wurde eine völlige Neukonzeption dieses Gebiets entwickelt. Das Citybahnhof-Ulm-Konzept kann der Anlage 2 entnommen werden und besteht aus den folgenden Bausteinen:

- Schaffung einer durchgehenden Fußgängerverbindung von der Weststadt zu den Sedelhöfen und damit einer durchgängigen Anbindung der Gleise an die angrenzenden Stadtbereiche. Hierzu sind ein Durchstich von der Schillerstraße zur Passage unter den Gleisen und die Anbindung der städtischen Passage erforderlich. Diese Verbindung soll auf der Ebene -1 liegen und den Bahnbereich und den Bahnhofplatz unterqueren.
- Neubau des Empfangsgebäudes
- Ausbau des Bahnhofs zu einer modernen Mobilitätsdrehzscheibe mit
 - Neubau und Verbesserung der Zugänglichkeit der Haltestellen des städtischen ÖPNV
 - Ausbau der Fahrradabstellanlagen auf der West- und Ostseite
 - neuen Parkgaragen am Westzugang und am Bahnhofplatz.
- Aufwertung der angrenzenden öffentlichen Räume und Aktivierung der städtebaulichen Strukturen im Umfeld durch Konversion und Innenentwicklung

Um den Umsetzungsprozess anzustoßen und eine gemeinsame und kooperative Vorgehensweise zwischen den Akteuren zu erreichen, wurde im Jahr 2008 zwischen der Stadt Ulm und der DB AG eine Grundsatzvereinbarung geschlossen. Hierin wurden die Ziele dargestellt (u.a. von Bahnseite "die Neuerrichtung eines attraktiven Empfangsgebäudes für den Bahnhof Ulm Hbf.") und eine Überprüfung der Machbarkeit der Bausteine durch entsprechende Untersuchungen und Gutachten festgelegt. Allerdings wurde auch schon zu diesem Zeitpunkt festgehalten, dass eine Finanzierung des Projektes aus Eigenmitteln der Bahn ausgeschlossen ist und daher Dritte als Investoren/

Finanzierungspartner gefunden werden müssen. Diese Grundsatzvereinbarung war in ihrer Gültigkeit aber auf das Jahr 2008, über eine nachgeordnete Vereinbarung auf Ende 2010 begrenzt. Da keine weiteren Vereinbarungen unterzeichnet wurden, ist die Gültigkeit formell abgelaufen.

Die Stadt Ulm hat in mehreren Anläufen eine Erneuerung bzw. Fortschreibung der Vereinbarung angeregt sowie konkrete Vorschläge und Entwürfe hierzu formuliert. Es kam allerdings in keinem Fall zu einer weitergehenden schriftlichen Vereinbarung, da die Bahn aufgrund der ungeklärten Finanzierungsfragen nicht bereit war, weitergehende Zusagen zu unterzeichnen. Das Projekt wurde allerdings in regelmäßigen Knotenkoordinierungsgesprächen und Projektbesprechungen weiter diskutiert und nach möglichen Lösungswegen gesucht.

Ungeachtet dessen hat die Stadt ihrerseits kontinuierlich durch verschiedene Projekte an der Umsetzung des Konzepts Citybahnhof gearbeitet. Die Kleine Blau wurde umgeleitet und steht damit einer Verlängerung der Passage nicht mehr im Wege. Der Bahnhofsteg wurde trotz der relevanten Bedeutung für die Bahnkund*innen in eigener finanzieller Verantwortung durch die Stadt Ulm erneuert und bildet mit den inzwischen erfolgten Anbindungen an die Bahngleise eine wichtige städtebauliche Verbindung. Im Juli dieses Jahres wurden Teile der Sedelhöfe und die städtische Passage eröffnet. Das Parkhaus, der Zugang zur Haltestelle Bahnhof von der Passage aus und die Handelsflächen in der städtischen Passage folgen nächstes Jahr. 2022 ist die Fertigstellung des Bahnhofplatzes geplant, der das Bahnhofsumfeld in großem Maße aufwertet. Mit der DBBahnPark laufen die Abstimmungen zur Errichtung eines Parkhauses mit Einbindung eines entsprechenden Fahrradparkhauses an der Schillerstraße mit direktem Zugang zum Steg. Im Dichterviertel entstehen Schritt um Schritt attraktive Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten durch die Sanierung der städtebaulichen Struktur.

4.2. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

Über das grundsätzliche Konzept Citybahnhof und die damit verfolgte Zielsetzung besteht zwischen Stadt und Bahn seit langem Konsens. In Frage stand von Beginn an die Finanzierbarkeit der Änderung der Infrastruktur der Bahn. Im Sinne einer partnerschaftlichen Projektentwicklung haben Stadt und Bahn im Laufe der vergangenen Jahre daher eine ganze Reihe von Studien über die technische und wirtschaftliche Machbarkeit der Planungen in Auftrag gegeben und gemeinsam finanziert:

4.2.1. Machbarkeitsstudie zum Citybahnhofkonzept, 2008

Stadt Ulm und DB Station und Service, Regionalbereich Süd-West haben bereits 2008 das Büro bahnhofsagentur mit einer Machbarkeitsstudie zur Untersuchung der städtischen Planungsabsichten und Zielprojekte um den Hauptbahnhof Ulm beauftragt.

Untersucht wurden die einzelnen Bausteine, die zur Realisierung des Konzepts Citybahnhof erforderlich sind. Im Einzelnen handelt es sich bei den näher betrachteten Bausteinen um den städtischen Fußgängersteg, die Verlegung der „Kleinen Blau“, den Bau eines Tunnels zwischen Bahnhofstraße, Hauptbahnhof und Schillerstraße, den Neubau bzw. die Teilerneuerung des Bahnhofsgebäudes inkl. Erbbaurechtsfläche/ IC-Hotel sowie um den Bau einer Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass eine grundsätzliche Machbarkeit der Einzelprojekte gegeben sei. Die Rahmenbedingungen würden allerdings durch das Bauen im Bestand erschwert.

Für belastbare Aussagen zur wirtschaftlichen Umsetzung fehlten vertiefte Betrachtungen und Konzepte.

4.2.2. Städtebaulicher Ideenwettbewerb Citybahnhof Ulm, 2011

Gemeinsam mit der Deutschen Bahn hat die Stadt im Jahre 2011 den Ideenwettbewerb Citybahnhof Ulm ausgelobt. Im Rahmen dieses Wettbewerbs sollten grundsätzliche Lösungsvorschläge für einen neuen Bahnhof, für das Bahnhofsumfeld und die Entwicklung der angrenzenden Quartiere erarbeitet werden.

Mit dem Ideenwettbewerb wurden drei zweite Preise vergeben, die exemplarisch grundsätzliche Lösungsansätze unter anderem für einen Bahnhofsneubau aufzeigten. Auf dieser Basis wurde dann in zahlreichen Foren ein intensiver Dialog mit der Öffentlichkeit geführt. Im Ergebnis dieses Dialogs wurde das von der Stadt favorisierte Konzept der Passagenverbindung von der Innenstadt bis zur Schillerstraße bestätigt.

4.2.3. Studie Personenunterführung 2012

Die Personenunterführung leidet unter einer Vielzahl baulicher, gestalterischer und technisch-funktionaler Defizite und ist in vielerlei Hinsicht als erste Visitenkarte Ulms nicht mehr zeitgemäß. Darüber hinaus zeigen sich vor allem in den Spitzenstunden erhebliche Engpässe und räumliche Defizite, die eine Ausweitung der Fahrgastzahlen im Hinblick auf die Neubaustrecke und die Regio-S-Bahn sehr problematisch erscheinen lassen.

Gemeinsam mit der Deutschen Bahn hat die Stadt 2012 daher eine Studie zur Personenunterführung beauftragt, die verschiedene Ansätze untersucht hat. Die Ansätze unterschieden sich dabei im Anteil der zu erhaltenden Bausubstanz und in der Breite der Unterführung. Alle Varianten sahen den Durchstich der Passage zur Schillerstraße und den Neubau eines Zugangs West vor.

Die gemäß der Variantenuntersuchung technisch und funktional beste Lösung verursacht demnach Kosten von ca. 40 Millionen Euro (Stand 2012). Die Deutsche Bahn ist bislang nicht zu einer maßgeblichen Kostenbeteiligung bereit und geht auf absehbare Zeit von einer Beibehaltung der bestehenden Gleisunterführung aus. Als Grund hierfür wird die bestehende Restlebensdauer von rund 25 Jahren angegeben, aufgrund derer eine Erneuerung allein in der Verpflichtung der DB AG liegen würde.

4.2.4. Realisierungswettbewerb Bahnhofplatz

Bereits im Jahr 2013 wurde deutlich, dass die Bahn nicht in der von der Stadt angedachten Zeit einen Bahnhofsneubau anstrebt. Es wurde daher entschieden, das Citybahnhofskonzept auf den eigenen städtischen Flächen voranzutreiben und einen Realisierungswettbewerb für den Bahnhofplatz auszuschreiben. Parallel wurden die Planungen für die Parkgarage und den ersten Abschnitt der neuen Bahnhofspassage von den Sedelhöfen bis kurz vor das Empfangsgebäude vorangetrieben.

4.2.5. Verlagerungsstudie 2014/15, Ermittlung städtebaulicher Rahmenbedingungen für einen Neubau des Empfangsgebäudes

In den Jahren 2014/ 2015 wurde gemeinsam von Bahn und Stadt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, in der die Freimachung des Areals des DB-Gebäudekomplexes, bestehend aus Empfangsgebäude, Nebengebäude, Expressgutgebäude und Ladestation, von bahntechnisch und bahnbetrieblich relevanten Anlagen und Einrichtungen untersucht wurde. Betrachtet wurden ein Rückbau des heutigen Empfangsgebäudes und ein anschließender Neubau einer modernen und standortgerechten Verkehrsstation an gleichem Standort. Vor einem Rückbau des Gebäudebestands ist hierzu die gesamte bahnbetrieblich relevante Infrastruktur zumindest vorübergehend an einen alternativen Standort zu verlagern bzw. dort neu zu erstellen. Voraussetzung ist, dass der Bahnbetrieb dabei auch in der Rückbau- und Neubauphase jederzeit gewährleistet ist.

Aus der Bestandsaufnahme ging hervor, dass die technischen, betrieblichen Anlagen über das gesamte Gebäude verteilt sind. Ohne Verlagerung der Anlagen kann das städtebauliche Ziel, das Bahnhofsareal neu zu ordnen, nicht erreicht werden. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass es am sinnvollsten ist, die Anlagen zentral in ein separates DB-Technikgebäude zu verlagern.

Nach Bau des Technikgebäudes und Verlagerung aller bahnbetrieblich erforderlichen Anlagen können die Flächen des Empfangsgebäudes und der Expressguthalle freigemacht werden und einer städtebaulichen Entwicklung und Vermarktung zu Verfügung stehen.

Untersucht wurde, ob ein Abbruch und Neubau des Bahnhofsgebäudes sowie der Neubau eines Dienstleistungszentrums durch einen Investor darstellbar ist und die Verlagerung der Technik sowie die Errichtung einer neuen Empfangshalle aus den planungsrechtlichen Gewinnen infolge einer höheren Grundstücksausnutzung für das Dienstleistungszentrum bei entsprechender Baurechtsschaffung finanziert werden kann.

Da die Belastung des Grundstücks vor allem durch die notwendige Technikverlagerung, aber auch den Neubau einer Empfangshalle, derart hoch ist, ist das Investment durch einen Dritten auch bei hoher Grundstücksausnutzung nicht gewinnbringend zu leisten. Eine überschlägige Kostenschätzung der DB geht von einer Finanzierungslücke in der Größenordnung von 60 Millionen Euro aus (Stand 2015). Die Erneuerung der Personenunterführung sowie die Durchbindung an die Schillerstraße sind in diesem Betrag nicht berücksichtigt.

4.2.6. Machbarkeitsstudie Neubau Eingangshalle 2016

Aufgrund der Ergebnisse der vorangegangenen Studien wurde der Neubau des gesamten Bahnhofsgebäudes aus wirtschaftlichen Gründen und der fehlenden Finanzierung zunächst nicht weiterverfolgt.

In der 2016 gemeinsam mit der DB beauftragten Studie lag die Betrachtung daher auf einem Neubau der Empfangshalle unter Beibehaltung der nördlich anschließenden Gebäudetrakte der DB. Der Vorteil liegt darin, dass die Verlagerung der Bahntechnik - die sich ja in den vorangegangenen Studien als Kostentreiber herausgestellt hatte - nur in geringem Maße erforderlich wäre, da der Großteil der Bahntechnik im nördlichen Bereich unangetastet bliebe.

Neben dem Neubau der Empfangshalle wurde die Weiterführung der städtischen Bahnhofspassage in die Bahnhofshalle auf Ebene -1 und die Anbindung an die Bahnsteigunterführung in der Machbarkeitsstudie betrachtet.

Eine wesentliche Schwierigkeit dieses Ansatzes ist der Umstand, dass sich das Niveau der bestehenden, sehr gedrungenen Bahnsteigunterführung deutlich (etwa 2,8 m) über der Ebene der städtischen Passage befindet. Da die Deutsche Bahn wie beschrieben derzeit nicht bereit ist, die bestehende und beengte Bahnsteigunterführung zu erneuern und an das städtische Niveau anzupassen; müsste der Niveausprung zwischen den Unterführungen mit einer Treppenanlage übergangsweise bis zu einer späteren Erneuerung ausgeglichen werden.

Die Herstellung einer Treppenanlage zwischen den einzelnen Niveaus (Bahnhofspassage, Bahnsteigunterführung, Ebene 0, Ebene +1) ist aufwändig und raumgreifend. Dadurch würde ein erheblicher Verlust an Bewegungs- und Aufenthaltsfläche entstehen. Die räumlich-funktionalen Vorteile kämen durch die mit der Überbrückung der Niveauunterschiede verbundenen Treppenanlagen nur sehr eingeschränkt zum Tragen.

Die geschätzten Kosten für die baulichen Maßnahmen lagen 2016 bei ca. 30 Millionen Euro. Die Deutsche Bahn ist bislang nicht bereit, ein solches Investment zu tätigen, dies insbesondere auch aus dem Grund, dass sich bei einem solchen Projekt die von ihr zu

vermietende Fläche erheblich verringern würde, bzw. die Hauptfahrgastströme nicht mehr an den im EG liegenden Hauptflächen vorbeilaufen würden.

Darüber hinaus verläuft zwischen der Bahnhofshalle und der städtischen Passage auch noch ein städtischer Hauptsammler, der in diesem Zuge verlegt oder entsprechend gedükert werden müsste.

Ungeklärt ist zum derzeitigen Zeitpunkt, ob eine spätere Erneuerung der Personenunterführung überhaupt allein von der Westseite aus realisierbar ist und damit eine vorgezogene Erneuerung der Empfangshalle sinnvoll ist. In jedem Fall müsste dann aber umfangreich in die schon hergestellte neue Empfangshalle baulich eingegriffen werden.

4.3. Derzeitige Planungsabsichten der Bahn

Die Deutsche Bahn AG möchte nach aktuellem Stand von einem Neubau des Ulmer Bahnhofes sowie der Fußgängerunterführung absehen. Aus Sicht der DB AG kommt eine Erneuerung erst in Frage, wenn die Restlebensdauer der Unterführung abgelaufen ist und damit andere Finanzierungsträger beteiligt werden können bzw. die Maßnahme entsprechend übernehmen müssen. Sie beabsichtigt daher zeitnah eine Sanierungsmaßnahme für das Gebäude vorzunehmen.

Es wurde festgestellt, dass sich der Fußboden der Eingangshalle des Hauptbahnhofes setzt. In der Halle sind erhebliche Setzungsschäden aufgetreten. Die Untersuchung der Statik der Halle hat gezeigt, dass dies keine Auswirkungen auf die grundsätzliche Tragstruktur des Gebäudes hat und eine Sanierung der Setzungsschäden technisch mit einem vergleichsweise geringen Aufwand möglich ist.

Die Sanierungsmaßnahmen beinhalten neben der Sanierung und dem Austausch des Hallenbodens in der Eingangshalle auch den Austausch der Heizungsanlage, die Neuordnung der Marktflächen sowie optische Verschönerungsmaßnahmen. Die Bauleistungen sind bereits in der Planung und sollen 2022 beginnen. Insgesamt wird nach Angaben der DB in den kommenden Jahren ein Betrag in zweistelliger Millionen-Höhe -in den Hauptbahnhof Ulm investiert.

Die DB geht davon aus, dass sie nach erfolgter Sanierung in den nächsten 10-15 Jahren keine weiteren nennenswerten Investitionen in das Bahnhofsgebäude tätigen wird.

4.4. Bahnhofsmodernisierungsprogramm II

Die Deutsche Bahn AG und das Land Baden-Württemberg haben im Juli dieses Jahres eine Rahmenvereinbarung zum Bahnhofsmodernisierungsprogramm II (BMP II) unterzeichnet (vgl. Anlage 5).

Das Bahnhofsmodernisierungsprogramm II beruht auf der Landesinitiative „Bahnhof der Zukunft“, die im Koalitionsvertrag der Landesregierung vereinbart ist. Es schließt an das Bahnhofsmodernisierungsprogramm I aus dem Jahr 2009 an, das im Jahr 2018 ausgelaufen ist.

Für das BMP II ist ein Volumen von rund 430 Millionen Euro vorgesehen und wird von der Bahn (200 Mio. Euro), dem Land (150 Mio. Euro) und den Kommunen (80 Mio. Euro) finanziert.

Das BMP II verfolgt einen umfassenderen Ansatz als sein Vorgänger: Neben dem barrierefreien Ausbau weiterer Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs ist der Ausbau des Stationsumfelds als Mobilitätsdrehscheibe sowie die Verbesserung der Nutzung und Aufenthaltsqualität innerhalb von Bahnhofsgebäuden vorgesehen.

Das BMP II besteht aus drei Teilprogrammen (Module), die bis 2029 umgesetzt werden sollen.

Der Hauptbahnhof Ulm ist in dem Programm als einer von 51 Bahnhöfen und Haltepunkten aufgelistet, die in den nächsten zehn Jahren im Zuge dieses Programms modernisiert werden können. Die Stationen wurden in Abstimmung zwischen Bahn und Land ausgewählt und priorisiert. Als Kriterien wurden die Reisendenzahlen, die betriebliche Bedeutung, die Bedeutung als Umsteigebahnhof und der Handlungsbedarf zu mehr Barrierefreiheit und technischem Zustand herangezogen.

Das Modul I „Barrierefreie Haltestelle“ umfasst den barrierefreien Umbau von Bahnsteigen und deren Zugängen, die Sanierung von Bahnsteiganlagen und die Verbesserung von DB Stationsgebäuden.

Das Modul II „Stationsumfeld / Mobilitätsknoten“ sieht die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen im Umfeld der Station (z. B. Park & Ride, Bike & Ride, Bushaltestellen, Echtzeitinformationsanzeiger, E-Ladestationen etc.) vor.

Da die Bahn nach derzeitigem Stand die Modernisierung des Bahnhofsgebäudes plant, besteht nach aktueller Einschätzung kein Mehrwert für die Stadt, sich im Rahmen des Moduls I mit 20 % finanziellen Eigenmitteln zu beteiligen.

Zu prüfen ist, ob ein Teil der Maßnahmen zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes über das BMP II finanziert werden kann. Zu nennen ist hier beispielsweise die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zum Empfangsgebäude (öffentlicher Bereich) oder die Herstellung von Taxi-Stellplätzen.

Stadt und DB (Vertreter der wesentlichen Bahngesellschaften und Konzernbevollmächtigter Herr Krenz) treffen sich zweimal pro Jahr und diskutieren das weitere Vorgehen am Bahnknoten Ulm. DB hat zugesagt, die Stadt in das geplante Vorgehen in Hinblick auf das Bahnhofsgebäude einzubeziehen, eine konkrete Darstellung der geplanten Maßnahmen im Zuge der Sanierung ist jedoch noch nicht erfolgt.

4.5. Position der Stadt

Das im Masterplan Citybahnhof formulierte Konzept zur Erneuerung/ Neuorganisation des Hauptbahnhofs (neues Empfangsgebäude, Auslagerung der Bahntechnik, Verlängerung der städtischen Passage in Bahnhofshalle und Anbindung an Gleisunterführung, Verlängerung der Unterführung an die Schillerstraße) ist nach wie vor zentrales städtisches Ziel.

Wichtigste und kurzfristig zu realisierende Maßnahme ist zur Ertüchtigung der Infrastruktur im Hinblick auf das steigende Fahrgastaufkommen eine Erneuerung der Personenunterführung mit Durchbindung an die städtische Passage. In diesem Zuge sollte ein Neubau des Empfangsgebäudes mit erfolgen, da eine nachträgliche Umsetzung erhebliche zusätzliche technische und wirtschaftliche Aufwendungen nach sich zieht. Alle Maßnahmen sollen so realisiert werden, dass sie eine mittelfristige Weiterverfolgung der noch ausstehenden Bausteine nicht erschweren.

Eine Finanzierung der Maßnahme aus dem städtischen Haushalt oder auch nur die Übernahme sehr relevanter Teile davon ist aus Sicht der Verwaltung vor dem Hintergrund der derzeitigen Finanzsituation und der anstehenden Investitionen nicht vertretbar und auch im Hinblick auf die entsprechenden Zuständigkeiten nicht angemessen. Es sollen daher zeitnah die Möglichkeiten der verschiedenen Beteiligten für eine Kofinanzierung der Projektbausteine ausgelotet werden. Dies betrifft Bund und Land im Hinblick auf ihre Fördermöglichkeiten im Rahmen ihrer Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetze (GVFG), sowie die DB AG im Hinblick auf die "Neu-für-Alt" Vorteile bei der insgesamt

sanierungsbedürftigen Infrastruktur und die damit erzielbare Attraktivitätssteigerungen für die Kund*innen der Bahn.

Eine reine Sanierung der Oberflächen, wie sie die DB AG derzeit verfolgt, ist vollständig abzulehnen, da sie nicht einmal die wesentlichen Einschränkungen der derzeitigen Situation verbessert. Diese sind aus Sicht der Verwaltung:

- Schaffung einer Blickbeziehung aus dem Empfangsgebäude in Richtung Stadt durch Verlagerung der Spielhalle und Ausbau des Bauteils im 1. OG.
- Freiräumung der Eingangshalle durch Neuorganisation der Marktplächen und Reduzierung der Einbauten
- Vergrößerung der lichten Höhe im Bereich Zugangssituation in die Personenunterführung durch Verschieben der Treppe um wenige Meter in die Halle hinein.

5. Bahnhofplatz

5.1. Platzgestaltung

Der neue Bahnhofplatz ist das neue Entree zur Innenstadt. Er ist gleichermaßen Transferbereich und Aufenthaltsort.

Der Bahnhofplatz erhält zwischen den raumdefinierenden Platzkanten eine homogene, die Verkehrsstrassen übergreifende Oberflächengestaltung. Durch die einheitliche Verwendung von geschliffenem Gußasphalt für Platzfläche, Verkehrsstrassen und Bahnsteige wird der Platzcharakter in den Vordergrund gestellt. Die Trennung des Platzes in Ost und West durch die Verkehrsstrasse wird so weit wie möglich reduziert. Unterstützt wird dies durch ein nahezu gleich bleibendes Platzniveau, das so weit wie möglich frei von Schwellen und Höhensprüngen gehalten wird. Die Verkehrsstrasse muss aus technischen Gründen ca. 3 cm tiefer als das Platzniveau gelegt werden und die Bahnsteige müssen an ihrer Innenseite so weit angehoben werden, dass ein barrierefreier Einstieg in Busse und Bahnen gewährleistet werden kann. Das Platzniveau wird an seiner Westseite angehoben, so dass künftig auf die Treppenanlage vor dem Bahnhofportal verzichtet und die Empfangshalle barrierefrei betreten werden kann (vgl. Baubeschluss GD 079/19).

Die Planungen für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes wurden im Laufe des vergangenen Jahres weiter präzisiert.

Die Oberfläche des Platzes soll einheitlich als Gußasphalt gestaltet werden. Hierzu wurden auf dem Parkplatz der SWU in der Wilhelmstraße mehrere Musterflächen erstellt. Blindenleitstreifen werden auf die Platzoberfläche entweder als Kaltplastik- oder Edelstahlrippen aufgebracht und führen barrierefrei zu allen wichtigen Anschlusspunkten auf dem Platz.

Insgesamt ist es gelungen, trotz der Rahmenbedingungen mit der unter dem Platz liegenden Tiefgarage und den zahlreichen Leitungsstrassen siebzehn Baumstandorte zu definieren. Gepflanzt werden unterschiedliche für diesen Standort geeignete Baumarten. Vor dem Hintergrund zunehmender Erwärmung wird für die Bäume eine automatische Baumbewässerung installiert. Die vier Neupflanzungen im Eingangsbereich zur Bahnhofstraße und am Übergang zum Albert-Einstein-Platz werden ebenfalls an dieses System angeschlossen. Die Wasserentnahme erfolgt mittels Brunnen aus dem Grundwasser.

Im südlichen Platzbereich entsteht ein Aufenthaltsbereich mit Sitzgelegenheiten, einem Wasserspiel mit Bodensprudlern und einem Trinkwasserbrunnen.

5.2. Städtische Passage und Parkhaus am Bahnhof

Die städtische Passage wurde im Juli gemeinsam mit der Passage der Sedelhöfe eröffnet. Die städtischen Handelsflächen folgen Mitte nächsten Jahres. Dann soll auch das Parkhaus der Ulmer Parkbetriebsgesellschaft mbH am Bahnhof mit 540 Stellplätzen auf vier Parkdecks fertiggestellt werden.

6. Fahrradparken am Bahnhof

Der Bedarf an Fahrradstellplätzen im Bahnhofsumfeld ist groß; er beläuft sich einer überschlägigen Bedarfsprognose bis zum Jahr 2030 des VAR Planungsbüros Darmstadt zufolge auf ca. 1.100 Stellplätze. Dieser Bedarf an Abstellmöglichkeiten entsteht durch Reisende im Bahnverkehr, aber auch durch Mitarbeiter, Besucher und Kunden der im Bahnhofsumfeld angesiedelten Firmen und des Einzelhandels.

Vor Beginn der Bauarbeiten auf dem Bahnhofplatz gab es lediglich ca. 440 Fahrradstellplätze. Diese waren, insbesondere im nördlichen Bereich, in aller Regel deutlich überbelegt.

Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird eine dezentrale Verteilung der erforderlichen Fahrradstellplätze auf drei Standorte im unmittelbaren Bahnhofsumfeld angestrebt. Die Anlagen sind künftig im Zu- und Ablauf des Radfahrerstroms platziert, um die Wege möglichst kurz zu halten. Die Standorte werden einerseits auf die Radverkehrsachsen aus den verschiedenen Stadtteilen zum Bahnhof, andererseits auf die Zugänge zum Bahnhofsgebäude bzw. zu den Bahnsteigen ausgerichtet. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Standorte:

6.1. Fahrradabstellanlage im Parkhaus der DB BahnPark an der Schillerstraße

Die DB BahnPark plant als Bauherr, Investor und Betreiber den Bau eines Parkhauses an der Schillerstraße südlich des Bahnhofstegs mit direkter Anbindung an den Steg. Die Verwaltung ist mit dem Investor und der DB in enger Abstimmung. In dieses Parkhaus wird die Stadt eine Fahrradabstellanlage mit rund 450 Abstellplätzen integrieren. Hier können Radfahrende aus Richtung Westen (Weststadt, Söflingen, Blaustein) ihre Fahrräder im Trockenen parken und - ohne Umweg über den Bahnhofplatz – direkt über den Steg und die neuen Abgänge zu den Bahnsteigen gelangen.

6.2. Fahrradparken zwischen Bahnhofplatz und ZOB

Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird der Bereich zwischen Bahnhofplatz und ZOB befestigt und eine auf Zeit angelegte Abstellanlage für mehrere Hundert Fahrräder geschaffen. Dieser Standort nimmt den Radverkehr von Süden und Südosten auf. Über den Bahnhofsteg und die Abgänge vom Steg auf die Bahnsteige sind die Züge von dort aus auf kurzem Wege erreichbar.

Sollte die Diskussion um die Neuorganisation des ZOB zeigen, dass an der Südseite des Bahnhofplatzes ein Baufeld generiert werden kann, ließe sich in die dortige Bebauung ein Fahrradparkhaus integrieren und bei Bedarf um fahrradaffine Nutzungen (Werkstatt, Verleih usw.) erweitern. Im Falle einer Entscheidung gegen eine Bebauung am Südrand des Bahnhofplatzes muss der ZOB auf der entsprechend größeren Fläche so organisiert werden, dass eine zusammenhängende Fläche von Verkehrsfunktionen freigehalten und für eine überdachte Fahrradabstellanlage herangezogen werden kann.

6.3. Weitere Fahrradabstellmöglichkeiten

Um das Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten im Bahnhofsumfeld zu vergrößern, werden von der Verwaltung aktuell mehrere in Frage kommende Standorte genauer untersucht:

Fahradstellplätze im nördlichen Bereich des Bahnhofplatzes

Die Flächen zwischen dem nördlichen Bahnhofsgebäude und der Hauptpost können funktional so geändert werden, dass im östlichen Bereich mehrere überdachte Doppelstockabstellanlagen errichtet werden können. Hier könnten weitere 360 Fahrräder Platz finden (vgl. Anlage 4).

Der Charakter dieser Fahrradabstellanlagen wäre temporärer Art, da davon auszugehen ist, dass im Zuge der Neuordnung des Theaterviertels dieser Bereich eine gestalterische Aufwertung erfährt und grundlegend neu organisiert wird. Im Hinblick auf den weiteren Ausbau der Zeitblomstraße zur Fahrradstraße und deren perspektivische Durchbindung zum Hauptbahnhof hat dieser Bereich Potenzial, sich künftig zu einem Schwerpunkt für das Fahrradparken zu entwickeln.

Vor diesem Hintergrund wird aktuell von der Verwaltung geprüft, ob es möglich ist, Fahrradabstellanlagen in der ehemaligen Postpakethalle unterzubringen. Die Fahrradachse Zeitblomstraße führt direkt auf die Halle zu, der Standort wäre von daher ideal gelegen. Diese Variante könnte - bei entsprechender Umsetzung - auch eine langfristige Lösung darstellen, die mit den Zielen für die künftige Entwicklung des Theaterviertels korreliert.

Neben den laufenden Untersuchungen im Bereich der Post hat die Verwaltung eine Anfrage bei der DB gestellt, ob es möglich wäre, nördlich des Fußgängerstegs an der Schillerstraße auf Bahngrund temporär weitere Fahrradabstellplätze zu errichten. Diese Fläche ist im Zuge der Neubaustrecke als Baustelleneinrichtungsfläche definiert. Die Bahn hat dennoch an dieser Stelle Verhandlungsbereitschaft signalisiert.

7. Weitere Bausteine im Konzept Citybahnhof

7.1. ZOB

Die Gleisfläche der Gleise 28 und 29 (bayerischer Bahnhof) wird für bahnbetriebliche Zwecke künftig nicht mehr benötigt. Allerdings müssen die sogenannten Quersfeldträger (Masten als Teil der Tragstruktur der Fahrdrähte) erhalten bleiben und auch im Eigentum der DB verbleiben. Die Stadt hat dennoch hier Erwerbsinteresse, da dies die Handlungsspielräume für den ZOB insbesondere für den Fußgängerverkehr vergrößert. Ein Erwerb der Fläche wurde für die kommenden Jahre in Aussicht gestellt. Eine Durchbindung dieses Bereiches an das Gleis 1 südlich des IC-Hotels lehnt die DB AG mit Verweis auf technische Anforderungen dezidiert ab.

Weitere städtebauliche Planungen am Zentralen Omnibusbahnhof sind maßgeblich von der politischen Entscheidung, wie es an dieser Stelle weitergeht, abhängig.

Das städtebauliche Ziel ist nach wie vor die Schaffung einer Raumkante zum Bahnhofplatz durch einen Baukörper südlich des Fußgängerstegs.

7.2. Parkhaus Schillerstraße

Die DB BahnPark plant den Bau eines Parkhauses mit ca. 400 Stellplätzen an der Schillerstraße, südlich des Fußgängerstegs. Auf städtischen Wunsch hin werden ca. 450 Abstellplätze für Fahrräder und eine Fläche für ein Ladengeschäft (z.B. Produkte des tägl. Bedarfs, Fahrrad-affine Dienstleistungen) integriert.

Da im Dichterviertel und am Ehinger Tor in den kommenden Jahren eine Vielzahl von baulichen Maßnahmen anstehen, wird derzeit geprüft, wann ein Bau des Parkhauses sinnvoll und der anschließende Betrieb realistisch ist. Bei den rund um das Dichterviertel anstehenden, sehr komplexen Maßnahmen handelt es sich insbesondere um Leitungsverlegungen/-erneuerungen, Straßenbaumaßnahmen, Brückensanierungen und Hochbauten. Die Maßnahmen liegen zu erheblichem Teil in der südlichen Schillerstraße. Die Vorhaben haben Auswirkungen, die räumlich weit über den Bereich der Schillerstraße hinausgehen und insbesondere den Bereich um das Ehinger Tor und die B10/ den Bismarckring bis in die Innenstadt hinein betreffen. Von städtischer Seite wurde aufgrund der zu erwartenden Auswirkungen für die Koordination der anstehenden baulichen Maßnahmen rund um die Schillerstraße ein Projekt unter der Leitung der Koordinierungsstelle Großprojekte (KOST) aufgesetzt.

Für den Parkhausbetreiber ist ein Bau bzw. die Inbetriebnahme des Parkhauses erst dann sinnvoll, wenn die Zugänglichkeit dauerhaft gewährleistet ist und nicht durch nachgeordnete Baumaßnahmen eingeschränkt wird. Die größte Abhängigkeit besteht daher hinsichtlich den Baumaßnahmen "Austausch der Blaubrücke in der Schillerstraße" sowie den Leitungserneuerungen und eine damit verbundene eingeschränkte Befahrbarkeit der Schillerstraße. Derzeit sieht es danach aus, dass im Vorgriff auf die umfassenden Infrastrukturmaßnahmen in bzw. um die Schillerstraße eine Inbetriebnahme des Parkhauses mindestens bis 2022 nicht zweckmäßig ist.

7.3. Schillerrampe

Die Schillerrampe war seit den 1990er Jahren als mittelfristig verfügbare Fläche im Portfolio der DB. Der aktuelle und erst im vergangenen Jahr von DB beiläufig mitgeteilte Stand ist nun aber, dass auf der Schillerrampe Bahninfrastruktur ausgebaut werden soll und die DB-Flächen auf nicht absehbare Zeit bei DB verbleiben sollen. Es handelt sich um eine große, bestens erschlossene Fläche in innerstädtischer Lage und unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, die sich ideal für ein gemischtes Quartier aus Wohnen und Dienstleistung eignet; zudem würde die Verfügbarkeit der Fläche den Ausbau der Schillerstraße erleichtern. Die Verwaltungsspitze setzt sich daher intensiv für eine kritische Überprüfung der geplanten Maßnahmen mit dem Ziel der Freimachung des Areals ein.

7.4. Westliche Bahngleise nördlich des Fußgängerstegs

Die drei westlichen Bahngleise entlang der Schillerstraße sind über eine Länge von ca. 220 m nördlich des Bahnhofstegs für den Bahnbetrieb entbehrlich. Die Fläche ist derzeit noch im Rahmen der Planfeststellung für den Bau der Schnellbahnstrecke als Baustelleneinrichtungsfläche gebunden, könnte anschließend aber durch die Stadt erworben werden. Die Stadt hat an dieser Stelle einen Flächenbedarf zum Ausbau der Schillerstraße (Vergrößerung des Straßenquerschnitts, beidseitiger Gehweg) sowie zur Entlastung der Friedrich-Ebert-Straße im Sinne einer ergänzenden Bahnhofsvorfahrt von Westen mit Flächen für Kiss&Ride, Taxistellplätze o.ä.. Die mittelfristig zur Verfügung stehende Fläche ist schmal, weitere Möglichkeiten der Bebauung hängen von den erforderlichen Abständen zu den anschließenden Betriebsgleisen der DB ab.

7.5. Lehrlingsheim nahe Blaubeurer Tor hinsichtlich LGS 2030 und Verlängerung der Schillerstraße

Verhandlungen zum Erwerb der Fläche gibt es bereits seit Beginn der 2000er Jahre. Anlass ist das städtebauliche Ziel, die Schillerstraße im Norden unter der Wallstraßenbrücke

hindurch an die kleine Blaubeurer Straße anzubinden. Hierfür hatte die Stadt bereits damals ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Die Umsetzung der Planung scheiterte bislang am Lehrlingsheim der DB; das Gebäude befindet sich innerhalb der geplanten Straßentrasse. Die Verhandlungen über diese Fläche haben im vergangenen Jahr einen neuen Impuls erfahren, da diese für die Landesgartenschau große Relevanz hat. Die Stadt hat der DB für die Neuansiedlung des Lehrlingsheims ein Tauschgrundstück auf dem sog. MOCO-Areal in der Nähe der FIBA angeboten. Im Lehrlingsheim sind Einheiten der DB Netz, DB Services, DB Fahrwegdienste sowie DB Bahnbau untergebracht. Derzeit besteht u.a. auch noch keine Einigkeit über die Frage der Finanzierung des Neubaus an neuer Stelle.

7.6. DB-Parkplatz am ehemaligen Postbahnhof zzgl. nördlich angrenzender Lagerflächen

Diese Flächen nördlich des Hauptbahnhofgebäudes sind für die Entwicklung und Anbindung des Theaterviertels von großer Bedeutung. Die Lagerflächen sind im Planfeststellungsbeschluss NBS Stuttgart-Ulm als Arbeits- und Lagerfläche definiert und erst nach Abschluss der Bauarbeiten verfügbar. Der Parkplatz für DB-Dauerparker wird spätestens mit der Errichtung des DB-Parkhauses an der Schillerstraße obsolet. Die Flächen sind in den frühen Verhandlungen mit DB im Rahmen des Projekts Citybahnhof stets als grundsätzlich verfügbar gekennzeichnet. In den letzten Jahren kam diesem Bereich von Seiten der Bahn aufgrund der Verzögerungen der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm keine vorrangige Entwicklungsfunktion zu. Vertreter der Bahn haben nun in einem Gespräch im August dieses Jahres das Areal als kurzfristig verfügbare Entwicklungsfläche bezeichnet.

7.7. Theaterviertel

Die Schlüsselgrundstücke für die weitere städtebauliche Entwicklung des Theaterviertels befinden sich in privatem Eigentum, nach aktuellem Stand zeichnet sich hier derzeit keine zeitnahe Entwicklung ab. Einen neuen Impuls könnte aber eine aktuelle Entscheidung setzen:

Im Theaterviertel steht der Neubau des Kinder- und Jugendtheaters und der Probebühne an. Von 58 eingegangenen Entwürfen wurden 25 zum Wettbewerb zugelassen. Das Preisgericht hat im vergangenen August den Entwurf des Architekten Max Dudler zur weiteren Bearbeitung ausgewählt. Die Fertigstellung des Gebäudes ist für 2025 vorgesehen.

7.8. Abstellgruppe Ost

Die Stadt hat größtes Interesse am Erwerb dieser am Fuße des Michelsbergs gelegenen Flächen. Gemeinsam mit den städtischen Grundstücken entlang der Wilhelmstraße stellen sie eine hervorragende Möglichkeit dar, die Neustadt substanziell nach Norden zu erweitern. Ziel der Stadt ist hier die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers. Nach Monate langen, eingehenden Abstimmungsgesprächen hat die DB kurz vor Vertragsabschluss zum Erwerb der Fläche (Herbst 2018) zurückgezogen und daraufhin eine Marktabfrage für diese Fläche durchgeführt. Es kam jedoch zu keinem Verkauf an einen externen Bieter. Die DB hat anschließend die Verhandlungen mit der Stadt wieder aufgenommen, aber Ende 2019 aufgrund einer bahninternen Bedarfsanmeldung (Flächenbedarf für den Bau einer elektronischen Betriebszentrale) erneut zurückgestellt. Die Fläche steht nach derzeitiger Aussage der DB frühestens 2027 zur Entwicklung zur Verfügung, da auch sie für die Umsetzung der Neubaustrecke einschließlich erforderlicher Nacharbeiten gebunden ist.

8. Anträge

Zum Thema Citybahnhof liegen vier Anträge vor: der Antrag 187 aus 2019, Antrag 5 aus 2020, Antrag 140 aus 2020 (Anlagen 6-8).

In den Anträgen 184/19 und 140/20 wird ein Bericht über den Sachstand Citybahnhof beantragt. Im Antrag 140/20 wird darüber hinaus die Einladung eines Vertreters der Deutschen Bahn in den Gemeinderat erbeten. Herr Thorsten Krenz, der Konzernbevollmächtigte der DB AG für das Land Baden-Württemberg, wird an der Kommission Citybahnhof am 01.10.2020 teilnehmen, um eine gemeinsame Diskussion mit Vertretern aus dem Gemeinderat zu ermöglichen.

Im Antrag 5/2020 wird eine Klausur zur Zukunft des Hauptbahnhofes beantragt. Eine Klausur scheint zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend, da die städtische Position klar ist und gegenüber der DB deutlich formuliert wurde. Die Bausteine des Konzepts Citybahnhofs, soweit sie die Stadt entwickeln kann, sind in Umsetzung oder bereits umgesetzt.

9. Ausblick

Der Rahmenplan Citybahnhof (Anlage 1) stellt auch weiterhin die Grundlage für das Handeln und Vorgehen der Stadt rund um den Bahnhof dar. Die einzelnen Bausteine bzw. Satellitenprojekte werden Stück für Stück realisiert.

Zusammen mit den Sedelhöfen, dem Gebäude Bahnhofplatz 7, der Passage, dem Parkhaus am Bahnhof und der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird in zwei Jahren ein wichtiger Kernbereich des Konzepts fertiggestellt sein.

Mit der Eröffnung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm ist ein weiterer Bedeutungszuwachs für den Hauptbahnhof Ulm zu erwarten.