



Sachbearbeitung SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht

Datum 02.11.2020

Geschäftszeichen SUB

Beschlussorgan Gemeinderat

Sitzung am 19.11.2020 TOP

Behandlung öffentlich

GD 406/20

Betreff: Citybahnhof  
- Beschluss über das weitere Vorgehen -

Anlagen:

**Antrag:**

1. Die Verwaltung zu beauftragen, unter den städtischen Zielsetzungen zum Citybahnhof die Ertüchtigung der bestehenden Personenunterführung zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen einschließlich der Durchbindung zur städtischen Passage sowie zur Schillerstraße als vorrangigen nächsten Baustein zu verfolgen. Hierfür soll eine gemeinsame Finanzierung durch bestehende und anvisierte Fördermöglichkeiten mit Land, Bund und der Deutschen Bahn verhandelt werden. In diesem Zuge sollen auch die Möglichkeiten zur gemeinsamen Finanzierung einer neuen Empfangshalle mit diskutiert werden.
2. Die Verwaltung zu beauftragen, als Nahziel Verhandlungen mit der Deutschen Bahn aufzunehmen, um Verbesserungen im Bahnhofsgebäude durch Freiräumen der Halle, Aufgabe der Spielhalle, Attraktivierung des Treppenabgangs und die Verbesserung der Barrierefreiheit zu erreichen.

Christ

Zur Mitzeichnung an:

BM 3, C 3, KOST2020, LI, OB, VGV

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des  
Gemeinderats:

Eingang OB/G \_\_\_\_\_

Versand an GR \_\_\_\_\_

Niederschrift § \_\_\_\_\_

Anlage Nr. \_\_\_\_\_

## **Sachdarstellung:**

### **1. Kurzdarstellung**

Die Gemeinderatsdrucksache 092/20 - "Sachstandsbericht Citybahnhof" wurde am 13.10.2020 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt behandelt. In der Beratung wurde angeregt, eine Beschlussfassung für das weitere Vorgehen und die Positionierung der Stadt vorzubereiten.

Die vorliegende Beschlussvorlage ergänzt daher die GD 092/20 und fasst die Eckdaten für das weitere Vorgehen zusammen.

### **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

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.10.2020 (GD 092/20)

Sachstandsbericht Citybahnhof

### **3. Weiteres Vorgehen**

In den jüngsten Gesprächen mit der Deutschen Bahn ist sehr deutlich geworden, dass aufgrund einer erheblichen finanziellen Deckungslücke die Chance für ein gemeinsames Projekt mit der Deutschen Bahn AG zur grundlegenden Neuentwicklung des Bahnhofsareals äußerst gering ist (vgl. GD 092/20).

Das im Masterplan Citybahnhof formulierte Konzept zur Erneuerung/ Neuorganisation des Hauptbahnhofs (neues Empfangsgebäude, Auslagerung der Bahntechnik, Verlängerung der städtischen Passage in die Bahnhofshalle und Anbindung an Gleisunterführung, Verlängerung der Unterführung an die Schillerstraße) ist nach wie vor zentrales städtisches Ziel. Da aufgrund der bisherigen Untersuchungen aber eine einheitliche und zeitnahe Realisierung aller noch ausstehenden Bausteine unrealistisch ist, soll eine Weiterverfolgung in einzelnen Schritten vorgenommen werden.

Vordringliche Maßnahme zur Ertüchtigung der Infrastruktur in Hinblick auf das steigende Fahrgastaufkommen ist eine Erneuerung der Personenunterführung mit Durchbindung an die städtische Passage und die Verlängerung zur Schillerstraße. Damit soll der Neubau des Empfangsgebäudes einhergehen, da eine nachträgliche Umsetzung in erheblichem Maße zusätzliche technische und wirtschaftliche Aufwendungen nach sich zöge.

Unabhängig von diesem Fokus auf die direkte Bahninfrastruktur sollen alle angrenzenden Vorhaben im Bahnhofsumfeld so realisiert werden, dass sie eine Umsetzung der noch ausstehenden Bausteine des Masterplans Citybahnhof nicht erschweren.

### **Kapazitätsengpässe Bahnknoten Ulm**

Nach Angaben der DB werden jährlich über zehn Millionen Fahrgäste in ganz Deutschland vom Ausbau des Bahnknotens Stuttgart und der Neubaustrecke nach Ulm profitieren; erwartet wird eine erhebliche Nachfragesteigerung von rund zwei Millionen Reisenden. Hinzu kommt der sogenannte "Deutschland-Takt". Mit seiner Umsetzung, so die Zielsetzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), soll die Zahl der Fahrgäste bis 2030 verdoppelt werden. Außerdem sollen perspektivisch rund 25 Prozent des gesamten Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt werden. Hierzu ist ein Umstellen auf einen integralen Taktfahrplan im Personenverkehr erforderlich, damit alle Zugverbindungen ineinandergreifen. Der Zielfahrplan des Deutschland-Taktes sieht auch für Ulm eine deutliche Erhöhung der Zugverbindungen vor.

Zudem ist davon auszugehen, dass sich infolge des Projekts Regio-S-Bahn die Nachfrageentwicklung auf den Zulaufstrecken erhöht, so dass auch dadurch für den zentralen Knoten Ulm Hauptbahnhof eine deutliche Steigerung des Fahrgastaufkommens und der Umsteigebeziehungen zu erwarten ist.

All diese Maßnahmen werden dazu führen, dass sich der Bahnbetrieb am Bahnhof Ulm wesentlich steigern wird. Fraglich ist, ob die Ulmer Bahninfrastruktur das zusätzliche Passagieraufkommen aufnehmen kann. Infolge des Anstiegs der Fahrgastzahlen wird sich die Personendichte auf den ohnehin schmalen Bahnsteigen erhöhen, wodurch ein sicherheitsrelevanter Aspekt betroffen sein könnte. Zu hinterfragen ist auch, ob die Unterführung und die Zugänge zur Unterführung ausreichend sind, um die erforderliche Leistungsfähigkeit sicherzustellen. Auch eine Engstellenbetrachtung müsste durchgeführt werden.

Im Zuge der Untersuchungen für das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller, aber auch im Zusammenhang mit dem Projekt Neubaustrecke Stuttgart – Ulm wurde die Notwendigkeit eines zusätzlichen Bahnsteigs (Bahnsteig 5) untersucht. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung für die Neubaustrecke und die notwendigen Anpassungen und Umbauten für den Ulmer Hauptbahnhof wurde von Seiten der DB AG kein dringender Bedarf für einen zusätzlichen Bahnsteig gesehen, so dass dieser nur als Option in der Planfeststellung berücksichtigt wurde. Wenn man angesichts der aktuellen Entwicklungen davon ausgeht, dass sich nach dieser Prüfung und Bewertung zwischenzeitlich einige Veränderungen der Angebotsziele für den Knoten Ulm ergeben haben, kann die Erforderlichkeit eines Bahnsteiges 5 eventuell erneut in die Diskussion eingebracht werden.

Bislang sieht die DB keine Notwendigkeit einer Anpassung der Ulmer Bahninfrastruktur an das absehbar wachsende Fahrgastaufkommen. Eine plausible Untersuchung für einen künftigen Bedarf unter realistischen Annahmen ist der Stadt bisher nicht bekannt. Die Verwaltung wird in den kommenden Wochen u.a. im Rahmen von Expertengesprächen versuchen, sich selbst einer realistischen und fundierten Einschätzung anzunähern und - im Falle von Hinweisen auf eine absehbar mangelhafte Leistungsfähigkeit - diese mit der Bahn neu diskutieren. Erhebliche funktionelle Engpässe müssten, so die Erwartung, ggfs. auch innerhalb des DB-Konzerns zu einer Neubewertung des Ulmer Projektes führen.

Eine Erweiterung der Kenntnisse über mögliche Engpässe am Bahnknoten Ulm durch die Erhöhung von Fahrgastzahlen und den Ausbau des Fahrplanes hilft auch im Argumentationsaufbau gegenüber Fördermittelgebern und kann bestenfalls dazu beitragen, die Chancen auf Zuwendungen zu erhöhen.

Zudem ist die Barrierefreiheit im Kernbereich des Bahnhofes bislang in keiner Weise gewährleistet. Die Zugänglichkeit zu den Gleisen für Gehbehinderte über den Haupteingang ist "in der allgemein üblichen Weise" nicht gegeben. Gehbehinderte oder stark mobilitätseingeschränkte Personen müssen einen deutlichen Umweg über den städtischen Steg in Kauf nehmen. Dies führt auch dazu, dass sich die erforderlichen Umsteigezeiten für diese Personengruppen deutlich erhöhen und Anschlüsse nicht mehr erreicht werden können. Auch dieses Defizit soll in Zukunft stärker gegenüber der Bahn argumentiert werden.

### **Landes- bzw. Bundesförderprogramme**

Alle ausstehenden Bausteine des Citybahnhofprojektes sind aus sich selbst heraus nicht nur nicht wirtschaftlich, sie erfordern vielmehr einen erheblichen Zuschussbedarf im hohen zwei- bis sogar dreistelligen Millionenbereich. Eine Übernahme der Finanzierung durch die Stadt Ulm ist mit Sicht auf die sonstigen anstehenden Investitionsvorhaben nicht vorstellbar. Auch die DB AG wird eine solche Investition nicht vornehmen, zumal bei den meisten Maßnahmen keine "formale Verpflichtung" für die Bahn besteht. Es ist daher zwingende Voraussetzung für weitere planerische Schritte, für die unrentierlichen Kosten

eine Kofinanzierung durch Bund und Land zu erreichen. Hier existieren grundsätzlich Förderprogramme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Es handelt sich auf Seiten des Bundes um das „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)“ und beim Land um das „Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - LGVFG)“.

Im Rahmen des Klimapakets hat der Bund die Förderung von Infrastrukturprojekten des Schienennahverkehrs nach dem GVFG aktuell wesentlich verbessert und ausgeweitet. Die Förderquoten wurden erhöht und verschiedene neue Fördermöglichkeiten eingeführt. Zusätzlich zur Bundesförderung gibt das Land ergänzende Fördermittel. Darüber hinaus hat das Land Baden-Württemberg im Oktober 2020 die Ausweitung der Landeskofinanzierung für die Bundesfinanzhilfen beschlossen. Ziel des Landes ist es, auf diese Weise möglichst viele Bundesfördermittel in Baden-Württemberg zu binden.

Die Stadt steht diesbezüglich mit dem Land Baden-Württemberg bereits in Kontakt um zu klären, inwieweit für die vorgesehenen Maßnahmen eine Fördergrundlage besteht. Ein Abstimmungsgespräch mit dem Ministerium für Verkehr hat zuletzt im vergangenen Oktober stattgefunden, ein Folgegespräch ist für Anfang Dezember geplant.

Gemeinsam mit dem Land wird in der Folge zu prüfen sein, inwieweit die Voraussetzungen gegeben sind, mit dem für die Stadt prioritären Projekt "Ertüchtigung der Personenunterführung einschließlich der Durchbindung der Passage" in eines der GVFG-Förderprogramme aufgenommen zu werden und wie die Chancen für eine substanzielle finanzielle Förderung stehen. In diesem Zusammenhang ist auch eine Kumulation verschiedener Förderprogramme etwa des Bundes und/ oder des Landes zu prüfen.

### **Bahnhofsgebäude**

Die Ertüchtigung der Personenunterführung einschließlich der Durchbindung der Passage und Neubau einer Empfangshalle ist ein komplexes Projekt, das eine entsprechende Vorbereitungs-, Planungs- und Bauzeit mit sich bringt. Eine Umsetzung kann daher nur mittelfristig oder langfristig erfolgen. Die Deutsche Bahn ist wegen auftretender Bauschäden aktuell aber dazu gezwungen, den Bahnhof Ulm kurzfristig zu sanieren. Ein kompletter Aufschub der Sanierung über viele Jahre hinweg bis die Erneuerung der Personenunterführung möglich wird, ist aufgrund der Dringlichkeit einzelner Maßnahmen (v.a. Austausch Heizungsanlage, Sanierung des Hallenbodens) als unrealistisch einzuschätzen. Die Bahn plant, kurzfristig in die Sanierung des Bahnhofsgebäudes 10-15 Millionen Euro zu investieren. Eine eher auf die Erneuerung der Oberflächen fokussierte Sanierung, wie sie die DB AG derzeit vorrangig verfolgt, ist aus Sicht der Stadt vollständig abzulehnen, da sie noch nicht einmal die wesentlichen Defizite der derzeitigen Situation verbessern würde. Die auf kurze Sicht notwendigen Mindestmaßnahmen sind aus Sicht der Verwaltung:

- Die Schaffung einer Blickbeziehung aus dem Empfangsgebäude in Richtung Stadt durch Verlagerung der Spielhalle und Ausbau des Bauteils im 1. OG.
- Die Freiräumung der Eingangshalle durch Neuorganisation der Marktflächen und Reduzierung der Einbauten (einschließlich der Seite des IC-Hotels) und

- die Vergrößerung der lichten Höhe im Bereich der Zugangssituation in die Personenunterführung durch Verschieben der Treppe um wenige Meter in die Halle hinein.