



Sachbearbeitung	VGW/MO - Mobilität		
Datum	26.10.2021		
Geschäftszeichen	VGW/MO-Fi *212		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 14.12.2021	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 434/21

Betreff: Fahrradabstellanlagen am Citybahnhof Ulm
- Bericht und Projektbeschluss -

Anlagen: Übersichtslageplan (Anlage 1, nur digital)
Abstellanlagen Bahnhofplatz Süd, Lageplan (Anlage 2, nur digital)
Abstellanlagen Bahnhofplatz Süd, Entwurfsplanung (Anlage 3, nur digital)
Abstellanlagen Schillerstraße, Lageplan (Anlage 4, nur digital)
Abstellanlagen Fläche zw. Gleis 1 u. Hauptpostamt, Lageplan (Anlage 5, nur digital)
Abstellanlagen Postpakethalle, Lageplan (Anlage 6, nur digital)
Abstellanlagen Postpakethalle, Nutzungskonzept (Anlage 7, nur digital)
CDU/UfA-Antrag Nr. 227/2020 (Anlage 8, nur digital)

Antrag:

1. Der Sachstandsbericht über die bisherigen Planungen wird zur Kenntnis genommen.
2. Dem Konzept der Verwaltung für künftige Abstellanlagen im Bahnhofsumfeld als Grundlage der weiteren vertiefenden Planung wird zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Umsetzung der Abstellanlage am südlichen Bahnhofplatz vorzubringen und einen Baubeschluss einzuholen.
4. Die Planungen für die anderen Anlagen voranzutreiben und bei Vorlage der Voraussetzungen entsprechende Projektbeschlüsse einzuholen.
5. Der Antrag Nr. 227/2020 der CDU/UfA-Fraktion vom 17.11.2020 wird als erledigt betrachtet.

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, GM, KOST, OB, RPA, SUB III, ZSD/HF

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

Eingang OB/G

Versand an GR

Niederschrift §

Anlage Nr.

Jung

Sachdarstellung:

1. **Beschlusslage**

1.1. Beschlüsse

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.10.2020, Sachstandsbericht Citybahnhof

1.2. Anträge

- CDU/UfA-Antrag Nr. 227/2020 vom 17.11.2020 "Fahrradverkehr in Ulm - Antrag auf Antwort zu Antrag Nr. 191/2020"

2. **Projektbeschreibung**

2.1. Ausgangssituation

Der Hauptbahnhof Ulm ist ein Ort von höchster Zentralität und Bedeutung im internationalen Schienenverkehr, 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. Mit Eröffnung der Neubaustrecke

Stuttgart-Ulm wird die Bedeutung des Bahnhofes und damit auch die Fahrgastzahlen weiter zunehmen. 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.

Mit der Initiierung des Masterplans Citybahnhof im Jahr 2007 hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, den Ulmer Hauptbahnhof, dessen unmittelbares Umfeld sowie die umliegenden Stadtquartiere auf den Prüfstand zu stellen, Defizite zu identifizieren und räumlich-funktionale Potentiale zu erkunden. Auf Basis eines großen städtebaulichen Ideenwettbewerbs haben Gemeinderat und Verwaltung städtebauliche Ziele entwickelt und diese in einem übergeordneten Rahmenplan zusammengeführt. Seither ist eine Vielzahl von Einzelprojekten angestoßen worden, die in Ihrer Gesamtheit diesen zentralen Ort stadträumlich grundlegend verbessern und funktional zukunftsfähig machen sollen.

Einzelne Bausteine aus dem Masterplan, wie etwa der Bau des Parkhauses am Bahnhof, der Neubau der zentralen ÖPNV-Haltestelle, die Aufwertung des Bahnhofstegs oder der Neubau der Bahnhofspassage und deren Anbindung an die Sedelhöfe sind bereits weit fortgeschritten bzw. abgeschlossen. Weitere, zeitlich nachgeordnete Projekte befinden sich in verschiedenen Phasen der Planung. Allen voran sind hier die Neustrukturierung des Bahnhofplatzes und die Umsetzung von Fahrradabstellanlagen zu nennen. Hierfür hat der Gemeinderat jüngst den Baubeschluss gefasst (vgl. GD 079/19).

Die intensive Diskussion um den Bahnhofplatz in Gemeinderat, Verwaltung und Stadtgesellschaft hat sehr deutlich die Komplexität der Aufgabe aufgezeigt, auf eng begrenztem Raum den vielfältigen funktionalen Ansprüchen in stadträumlich und gestalterisch angemessener Art und Weise gerecht zu werden. Darüber hinaus hat die Diskussion offenbart, dass die Priorisierung eines Teilaspekts stets mit Einschränkungen anderer Aspekte im Gesamtsystem Bahnhofplatz einhergeht. Zwar können durch Optimierung der funktionalen Zusammenhänge Synergieeffekte erzielt werden; die örtlichen Gegebenheiten und begrenzten Flächenressourcen setzen den funktionalen und gestalterischen Ansprüchen aber zwangsläufig Grenzen. So liegt vorangegangenen Beschlüssen immer eine Abwägung konkurrierender Zielsetzungen zugrunde. Die Komplexität dieser Abwägung offenbarte sich in etwa im Ringen um die geeignete Verkehrsführung auf dem Platz. Aber auch die Diskussionen um die Ausdehnung des Parkhauses, die Lage und Länge der ÖPNV-Haltestelle oder die Größe der Platzüberdachung zeigten, dass die Antworten auf Problemstellungen in einer derart vielschichtigen und räumlich begrenzten Gemengelage selten eindeutig sind.

2.2. Planungsanlass

Der Bedarf an Fahrradstellplätzen im Bahnhofsumfeld ist groß; er beläuft sich einer in 2013 durchgeführten 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.

In Folge der vorangegangenen Entscheidungen zum Bau des Parkhauses, der ÖPNV-Haltestelle am Bahnhof sowie der Gestaltung des Bahnhofplatzes musste der gesamte Bereich um den Bahnhofsbereich neu konzipiert werden. Daher können die vor Umbau des Areals vorhandene Fahrradabstellanlagen nicht im vormaligen Zustand wiederhergestellt werden.

Im Zuge der Konzeptionierung des Citybahnhofs Ulm wurde eine dezentrale Verteilung der erforderlichen Fahrradstellplätze auf drei Standorte im unmittelbaren Bahnhofsumfeld angestrebt. Die Anlagen sind künftig im Zu- und Ablauf der Radwegeachsen 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:

- südlich angrenzend an den Bahnhofplatz,
- Schillerstraße (Parkhaus der DB BahnPark sowie Interimslösung),
- östlicher Zugang zum Hauptbahnhof zwischen Gleis 1 und Hauptpostamt sowie der
- ehemaligen Postpakethalle.

Die einzelnen Standorte werden unter Punkt 3 vorgestellt.

2.3. Zielsetzung

Vorrangiges Ziel ist es, ein dem Stand der Technik entsprechendes, attraktives sowie ausreichend bemessenes Bike+Ride-Angebot im Hinblick auf derzeit bekannte als auch künftige Trends und Entwicklungen der zukünftigen Mobilitätsformen zu schaffen.

Die Dimensionierung der künftigen Fahrradabstellanlagen ist räumlich beschränkt durch den Umgriff des Bahnhofplatzes und steht im Bereich südlich des Bahnhofplatzes unmittelbar in einer Flächenkonkurrenz zur Neugestaltung des ZOB Ost.

Angesichts des hohen Nutzungsdrucks bei zugleich begrenzter Flächenverfügbarkeit im Bahnhofsumfeld ist der sparsame Umgang mit den wertvollen Flächenressourcen dringend geboten. Den bisherigen Überlegungen und Vorplanungen lag daher die Zielsetzung zugrunde, die Flächeninanspruchnahme für die künftigen Fahrradabstellanlagen auf das notwendige Maß für die aus heutiger Sicht bekannten Anforderungen an ein auch zukünftig ausreichendes Angebot zu beschränken.

Weiterhin können im Bahnhofsumfeld z.B. am Eingang zur Innenstadt Fahrradabstellanlagen aufgrund der Konkurrenz zu den Fußgängerbereichen, geplanter Außenbewirtschaftung sowie der noch anhaltenden bzw. bevorstehenden Baumaßnahmen in der Bahnhofstraße kaum dezentrale Fahrradabstellanlagen errichtet werden.

Um in der Entscheidung über ein angemessenes Angebot an Fahrradabstellanlagen am künftigen Citybahnhof Ulm zu einer fundierten Abwägungsgrundlage zu gelangen, hat sich die Verwaltung in den vergangenen Monaten intensiv mit den Fragen beschäftigt:

- welche Anzahl erforderlich ist,
- welchen Ansprüchen moderne, sichere und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen am Ulmer Hauptbahnhof zukünftig genügen müssen,
- welche weiteren Mobilitätsangebote sinnvoll sind und
- welchen Flächenbedarf dies generiert.

2.4. Potentialermittlung

Bereits 2013 hat die Verwaltung angesichts des anstehenden Umbaus des Citybahnhofs Ulm eine Potentialermittlung für ein künftiges Bike + Ride Angebot am Citybahnhof Ulm in Auftrag gegeben, in der die Anzahl an vorhandenen und künftig benötigten Fahrradabstellanlagen im Bereich des Ulmer Hauptbahnhofs (Friedrich-Ebert-Straße und Schillerstraße) ermittelt wurde.

Zunächst wurde der damalige Bestand im Bahnhofsumfeld (Friedrich-Ebert-Straße, Bahnhofplatz, Hauptpostamt, Schillerstraße) mittels zweier Zählungen erhoben. Dabei wurden 440 Stellplätze ermittelt, wovon 55 % auf überdachte und 45 % auf nicht überdachte Fahrradabstellanlagen entfielen. Des Weiteren wurden "wild" abgestellte und nicht mehr fahrbereite Fahrräder, Pedelecs sowie motorisierte Zweiräder erfasst und dokumentiert. Im Rahmen der Zählungen wurde zudem die Auslastung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen ermittelt. Es zeigte sich, dass der nördlich des Haupteingangs gelegene Bereich mit 177 % Überbelegung die höchste Auslastung erfuhr, welche 15 % über der des südlich des Haupteingangs gelegenen Bereichs lag; überdachte Fahrradabstellanlagen wurden stärker genutzt als die nicht überdachten, im Durchschnitt 107 % zu 95 %.

Laut Potentialermittlung bestand 2013 ein Bedarf von ca. 1.170 Stellplätzen für B+R- Kundinnen und -Kunden, der mittel- bis langfristig geschaffen werden sollte. In Anbetracht des in den letzten Jahren erfolgten stetigen Zuwachses an Radfahrenden und um künftig ein ausreichendes

Angebot anbieten zu können, wurde der 2013 ermittelte Bedarf durch die Verwaltung auf 1.500 Stellplätze korrigiert. Diese sollen auf drei Bereiche dezentral verteilt werden, je Standort sind ca. 500 Fahrradstellplätze vorgesehen.

3. Vorstellung der Planungen

3.1. Plangebiet

Das Plangebiet (vgl. Anlage 1) verteilt sich auf Flächen östlich (Friedrich-Ebert-Straße, westlich und nördlich des Hauptpostamts) sowie westlich (Schillerstraße) des Citybahnhofs.

Innerhalb des Plangebiets entlang der Friedrich-Ebert-Straße befinden sich Verkehrsflächen des heutigen ZOB Ost sowie Baustelleinrichtungsflächen für die Herstellung der Projekte Citybahnhof Ulm (Parkhaus am Bahnhof, künftiger Bahnhofplatz, Stammstrecke).

Innerhalb des Plangebiets Schillerstraße befinden sich Verkehrsflächen des ZOB West sowie Flächen der DB AG (künftiges Parkhaus Schillerstraße).

3.2. Bahnhofplatz Süd

Das Plangebiet (vgl. Anlage 2) erstreckt sich entlang der Friedrich-Ebert-Straße und ist auf folgende Fläche begrenzt:

- nördlicher Rand: Bahnhofsteg,
- östlicher Rand: Friedrich-Ebert-Straße,
- südlicher Rand: bestehender ZOB Ost,
- westlicher Rand: Bahngleis 29.

Die Fläche liegt anteilig auf den Flurstücken Nr. 491 (Bahnhofplatz, Steg) und 492 (Friedrich-Ebert-Straße), die sich im Eigentum der Stadt Ulm befinden. Ein zusätzlicher Grunderwerb ist nicht notwendig.

Das Grundstück wird voraussichtlich ab Herbst 2022 (nach der Fertigstellung des Bahnhofplatzes) verfügbar sein. Da eine Neugestaltung des ZOB und damit eine Entscheidung über die letztendlich benötigte und sinnvolle Größe noch einige Jahre geschoben werden soll (siehe GD 433/21), ist auf dieser Fläche mindestens interimswise die Anlage gut erreichbarer Fahrradabstellanlagen möglich.

Der Bahnhofplatz Süd soll für einen Zeitraum von mindestens 7 bis 10 Jahren temporär gestaltet und städtebaulich wirksam begrünt werden. Vorrangig soll die Fläche als Abstellmöglichkeit für Fahrräder dienen.

Es soll eine attraktive, überdachte Fahrradabstellanlage für etwa 500 Fahrräder, idealerweise mit fahrradaffinen Serviceeinrichtungen, vorgesehen werden. Neben der faktischen Notwendigkeit einer solchen Abstellanlage steht die Stadt im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Vereinbarung zum Bau des Quartiers „Sedelhöfe“ in der Pflicht, diesbezüglich tätig zu werden und einen Teil der dort bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze zu schaffen. Hierfür hat die Stadt einen entsprechenden Baukostenzuschuss erhalten.

Dabei wurden folgende Ziele und Grundsätze der Planungsideen verfolgt:

- ausreichendes Angebot an Fahrradabstellplätzen, auch für hochwertige Fahrräder,
- kundengerechte und benutzerfreundliche Ausgestaltung der Abstellanlagen als bedeutender Teil der Mobilitätsdrehscheibe Ulmer Hauptbahnhof mit einer

bestmöglichen und gleichberechtigten Verknüpfung aller Verkehre (ÖPNV, SPNV, Rad, Fußgänger, MIV, Sharing-Dienste),

- möglichst flächeneffiziente Platzierung an den Hauptzufahrt- und Abfahrtswegen des Radverkehrs, d.h. Olga-, Friedrich-Ebert- und Neue Straße,
- optimale Nutzung der zur Verfügung stehenden Flächen für alle Mobilitätsbedürfnisse und -teilnehmer/innen,
- Einrichtung einer Mobilitätsstation zur Verknüpfung der Verkehrsträger,
- städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsbereiches (Bahnhofplatz, ZOB Ost, Fahrradabstellanlagen).

Die geplanten Anlagen sind v.a. für aus Richtung Donau, Weststadt und den südlichen Innenstadtbereichen kommende Radfahrende von Bedeutung. Über den Bahnhofsteg und die Abgänge vom Steg auf die Bahnsteige sind die Züge auf kurzem Weg erreichbar.

In der konzeptionellen Planung wurden für den Planungsumgriff und die o.g. Nutzungsarten drei Varianten untersucht, deren Flächenabmessungen identisch waren. In möglichen Untervarianten wurden überdies alternative Anordnungen der Bepflanzung geprüft. Bei der Erstellung der Varianten waren diverse Zwangspunkte zu beachten wie z.B. die in Realisierung befindlichen Planungen der Tiefgarage (Ein- und Ausfahrtsrampen, Entlüftungsanlagen, Treppenabgänge, Überzüge), bestehende und vsl. zu erhaltende Leitungstrassen, künftige Fußgänger- und Radverkehrsführungen (u.a. vom bzw. zum ZOB Ost) etc. Auch die Qualitäten der Abläufe innerhalb der künftigen Abstellanlagen (Breite Abstellanlagen und Fußwege) wurden in diese Überlegungen miteinbezogen.

Durch die Pflanzung von ca. 83 schnellwachsenden Bäumen auf der mit Glasschotter überdeckten Tiefgaragendecke soll die Fahrradabstellanlage eingefriedet und untergliedert werden. Es soll dabei eine dichte, stadträumlich wirksame und hainartige Bepflanzung erfolgen, die aber auf Augenhöhe ein hohes Maß an Einsehbarkeit gewährleistet. Im Laufe der Zeit entsteht durch die zusammenwachsenden Baumkronen eine erhebliche Windangriffsfläche und damit eine statische Belastung. Die erforderliche Prüfung der statischen Belastbarkeit und die Definition der Möglichkeiten bzw. der Rahmenbedingungen für die Baumpflanzungen stehen noch aus. Im Anschluss an die temporäre Nutzung der Fläche sollen die Bäume gefällt und entsprechend als Energieträger verwertet werden. Im Entwässerungskonzept ist vorgesehen, das anfallende Niederschlagswasser in die mit Stauden und Gräsern bepflanzten Baumbeete einzuleiten um die Regenrückhaltung und Verdunstung zu befördern und damit die klimatische Situation am Bahnhofplatz zu verbessern.

Im Ergebnis der Untersuchung hat sich eine Variante herauskristallisiert, die eine Trennung von reinem Abstellen und Sharing-Angeboten vorsieht. Im Inneren des "Baumhains" erfolgt die Unterbringung der Fahrräder. Diese sieht ein Angebot an

- ca. 76 eingehausten und abschließbaren Stellplätzen,
- ca. 420 überdachten Stellplätzen in Form von Doppelstockparkern
- sowie 12 Stellplätzen für Fahrräder mit Überlänge (Lastenrad, Anhänger)

vor. Weiterhin befindet sich ein Nottreppenausgang der Tiefgarage am Bahnhof innerhalb des Hains ebenso wie ein WC-Häuschen für Busfahrer/innen. Ferner werden noch Standorte für einen zentralen DFI-Übersichtsanzeiger für die Anzeige der Abfahrten am ZOB Ost und der Haltestelle Hauptbahnhof sowie für die Unterbringung von Werbeanlagen geprüft.

Noch in Klärung befindet sich die Frage des Betriebs der eingehausten Fahrradabstellanlagen, die mit Zugangssystemen und Videoüberwachung ausgestattet werden sollen. Zu dieser Thematik wurden bereits Gespräche mit der PBG aufgenommen, die aufgrund der räumlichen Nähe und

der fachlichen Eignung zum Betrieb von (technischen) Parkieranlagen für die Übernahme des Betriebs prädestiniert wären. Über die Auswirkungen und Finanzierung einer Erweiterung der Aufgaben der PBG wird beizeiten im zuständigen Aufsichtsrat berichtet.

Außerhalb des Baumhains, direkt nördlich an diesen angrenzend, wird das Sharing-Angebot in Form einer Mobilitätsstation platziert. Die bisherige Planung sieht ein Angebot für ein potientiellcs Verleihsystem für E-Bikes und E-Tretroller vor. (E-)Lastenräder sind vorerst nicht geplant, da aus Sicht der Verwaltung derzeit keine sinnvollen Nachfrageszenarien prognostiziert werden können. Durch diese Anordnung werden die Sharing-Angebote vom Bahnhofplatz direkt wahrgenommen. Bei Bedarf könnten durch Optimierung noch zusätzliche Fahrradstellplätze untergebracht werden; hierzu erfolgt eine detailliertere Betrachtung in der nächsten Planungsphase. Details der Planung vgl. Anlage 3. Das CarSharing-Angebot soll jedoch nach derzeitigem Stand wie mit der PBG abgestimmt im künftigen Parkhaus am Bahnhof in Ebene -1 untergebracht werden, da hier die Ein- und Ausfahrtsituation sowie die elektrische Ladeinfrastruktur erheblich besser gewährleistet werden kann.

Nach derzeitigem Stand muss für die Nutzung und Gestaltung der Fläche von einem temporären Charakter ausgegangen werden. Aufgrund der im weiteren Verfahren zu beantragenden Fördermittel (Zweckbindung der Mittel) wird jedoch mit einer Mindestnutzungsdauer von 10 Jahren gerechnet. Alle Einbauten werden so konzipiert, dass diese an anderer Stelle im Stadtgebiet weiterverwendet werden könnten. Aufgrund der Dringlichkeit der benötigten Fahrradstellplätze wird während der Nutzungsdauer keine Erweiterungsmöglichkeit für den ZOB Ost bestehen. Sollte für den ZOB die große Lösung erforderlich werden, sind die Abstellmöglichkeiten in diesem Fall neu zu konzipieren.

3.3. Schillerstraße

Das Plangebiet (vgl. Anlage 4) erstreckt sich entlang der Schillerstraße und ist auf folgende Fläche begrenzt:

- nördlicher Rand: Bahnhofsteg,
- östlicher Rand: Bahngleise (DB-Gelände),
- südlicher Rand: ZOB West,
- westlicher Rand: Schillerstraße.

Die DB BahnPark plant als Vorhabenträger (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 Vorhabenträger und der DB AG in enger Abstimmung. In dieses Parkhaus wird die Stadt nach derzeitigem Stand eine Fahrradabstellanlage mit rund 450 Abstellplätzen integrieren.

Die Fläche liegt auf Flurstück Nr. 4000 (Gleisanlage) und befindet sich im Eigentum der DB AG. Bzgl. späteren Eigentumsverhältnissen und Nutzungsmöglichkeiten der Fahrradabstellanlage wurden seitens der Stadtverwaltung folgende drei Fallkonstellationen untersucht:

- Fall 1: Fläche und Parkhaus im Eigentum der DB AG, Betrieb durch DB,
- Fall 2: Fläche und Parkhaus im Eigentum der DB AG, Anmietung und Betrieb Fahrradparkhaus durch Stadt Ulm,
- Fall 3: Fläche und Autoparkhaus im Eigentum der DB, Fahrradparkhaus/-deck im Eigentum der Stadt Ulm, Betrieb durch Stadt Ulm

Der Fall 2 wird aktuell von DB BahnPark favorisiert. Im Falle der Bewilligung von LGVFG-Fördermitteln muss die Nutzungsdauer für 10 Jahre garantiert sein. Daher wären seitens der Stadt Ulm als Betreiber auch die PBG denkbar und die Fälle 2 und 3 möglich.

Nach derzeitigem Stand ist ein Baubeginn des durch die DB BahnPark geplanten Parkhauses nicht vor 2023 sinnvoll. Bau und Inbetriebnahme stehen in Abhängigkeit der in der Schillerstraße bis voraussichtlich 2025 durchzuführenden Leitungserneuerungen (siehe Vorlage 454/21).

Bisher sind ca. 450 überdachte Stellplätze im Erdgeschoss des geplanten Parkhauses vorgesehen.

Die in der Schillerstraße geplanten Anlagen sind v.a. für alle westlich der Bahn gelegenen Stadtteile von Bedeutung. Dabei stellen insbesondere die Radwege entlang der Blau und der Wallstraßenbrücke sowie aus der Weststadt/Söflingen wichtige Verbindungen dar. Über den Bahnsteig und die Abgänge vom Steg auf die Bahnsteige sind die Züge auf kurzem Weg erreichbar.

Um westlich des Bahnhofs trotz der erst gegen Mitte des Jahrzehnts zur Verfügung stehenden Abstellplätze im Parkhaus ein gegenüber dem Status quo erhöhtes Angebot an Abstellanlagen anbieten zu können, wurden ab Ende November 21 2021 unmittelbar nördlich des Bahnsteiges ca. 64 nicht überdachte Fahrradstellplätze als Interimslösung geschaffen. Eine Erweiterung des Angebots ist bei Bedarf möglich. Die Fahrradstellplätze befinden sich auf einer DB-eigenen Baustelleneinrichtungsfläche, welche seitens der Bahn bis Ende 2024 jedoch nicht als solche benötigt wird und daher von der Stadt zu einem günstigen Preis angemietet werden konnte. Eine Nutzung über den 31.12.2024 hinaus ist derzeit nicht vorgesehen.

3.4. Östlicher Zugang zum Hauptbahnhof

3.4.1. Fläche zw. Gleis 1 u. Hauptpostamt

Das Plangebiet (vgl. Anlage 5) befindet sich nördlich des Bahnhofshauptgebäudes und ist auf folgende Fläche begrenzt:

- nördlicher Rand: DB-Gelände,
- östlicher Rand: Hauptpostamt,
- südlicher Rand: geplante Taxi-Stellplätze westlich des Hauptpostamts,
- westlicher Rand: Zufahrtsbereich Parkplätze und DB-Gelände.

Die Fläche liegt auf Flurstück Nr. 64 (Bahnhofplatz Nord), das sich im Eigentum der Stadt Ulm befindet. Ein zusätzlicher Grunderwerb ist nicht notwendig.

Die Fläche wird voraussichtlich ab Anfang 2023 (nach der Fertigstellung des Bahnhofplatzes) verfügbar sein.

Bisher sind bis zu 500 Stellplätze in Form von Doppelstockparkern am westlichen Rand des Hauptpostamtes vorgesehen. Eine Überdachung wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft. 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. Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung weitere Standorte im nördlichen Bahnhofsbereich untersucht (s. Punkt 3.4.2).

Die geplanten Anlagen sind v.a. für aus Richtung Oststadt, Safran- und Michelsberg und den nördlichen Innenstadtbereichen kommende Radfahrende von Bedeutung. Dieser Standort könnte bei einer Entscheidung für den Standort Postpakethalle (3.4.2) bis zu einer Inbetriebnahme mit einfachen Mitteln als Interimsstandort herangezogen werden.

3.4.2. Ehemalige Postpakethalle

Das Plangebiet (ehemalige Postpakethalle, vgl. Anlage 6) befindet sich östlich Gleis 1, nördlich im Anschluss an das Hauptpostamt und wäre für die Unterbringung von Fahrradabstellplätzen geeignet. Die Hauptzufahrt erfolgt über die Zeitblomstraße, die als Fahrradstraße als eine der

Hauptzubringerrouten aus den östlichen Stadtteilen zum Bahnhof dient. Die Postpakethalle einschließlich der für die Zugänge nötigen Flächen befindet sich im Eigentum der Stadt Ulm.

Die Fläche wird voraussichtlich ab 2025 verfügbar sein. Die Postpakethalle ist aktuell an die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH (DB-PSU) vermietet. Nach Abschluss der Baumaßnahmen auf der Strecke Stuttgart-Ulm (voraussichtlich 2025) steht die Halle wieder in vollem Umfang zur Verfügung. Erste Gespräche mit der DB-PSU haben ergeben, dass diese auf einen Teil der Halle verzichten kann, so dass hier eine Nutzung der Halle durch die Stadt auch vor Fertigstellung der Neubaustrecke möglich wäre.

2021 wurde von der Abteilung GM eine Machbarkeitsstudie zum Umbau zweier Shedfelder der ehemaligen Postpakethalle in ein Fahrradparkhaus in Auftrag gegeben. Die Lage und Größe der Fläche ermöglicht hier in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof die Schaffung eines großzügigen überdachten Abstellbereichs für Fahrräder in zentraler Lage zu Bahnhof und Innenstadt. Die Shedhalle ermöglicht aufgrund ihrer Lage sowohl einen Zugang von Westen (Bahnhof) als auch Osten (Zeitblomstraße); die bestehenden Zugänge sind auf die Bedürfnisse von Radfahrenden umzubauen. Um die Akzeptanz und Wertigkeit der neuen Nutzung sicher zu stellen, sollte das Gebäude v.a. im Innenbereich eine optische Aufwertung erfahren, ohne jedoch den Charakter der offenen Halle zu mindern. Ein denkbare Nutzungskonzept ist in Anlage 7 abgebildet und ist im weiteren Planungsprozess detaillierter auszuarbeiten.

Die Kostenschätzung für erforderliche Um- und Ausbauten zweier Sheds für Fahrradstellplätze beträgt derzeit rund 1,6 Mio. €. Durch die Kombination verschiedener Förderprogramme ist eine Förderung von bis zu 75 % z. B. der zuwendungsfähigen Investitionskosten möglich. Die Finanzierung wird mit Aufnahme des Projektes geklärt.

Auch hier könnte die PBG den Betrieb der Fahrradabstellanlagen ggf übernehmen. Auch an dieser Stelle ist vorgesehen, hochwertige und mit Zugangssystem versehene Boxen und Videoüberwachung zu realisieren.

Die potentiellen Abstellanlagen sind v.a. für alle östlich der Bahn gelegenen Stadtteile von Bedeutung. Dabei stellt insbesondere die Fahrradstraße Zeitblomstraße einen zentralen Erschließungsweg dar. Die Abstellanlagen in der ehemaligen Postpakethalle könnten - bei entsprechender Umsetzung - auch eine langfristige Lösung sein, die mit den Zielen für die künftige Entwicklung des Theaterviertels korreliert.

4. Empfehlung der Verwaltung

Nach Abschluss der Bauarbeiten am Parkhaus am Bahnhof, der Haltestelle Hauptbahnhof, der Friedrich-Ebert-Straße sowie des Bahnhofplatzes ist die Einrichtung von ausreichend Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld umzusetzen.

Die bisher getätigten Voruntersuchungen und -planungen haben ergeben, dass mit der o.g. Planungskonzeption für Fahrradabstellanlagen die künftigen Bedarfe erfüllt werden können und darüber hinaus grundsätzlich noch weitere Kapazitäten bestehen. Limitierend für die Anzahl und Verortung der Stellplätze ist das verfügbare Platzangebot in Abhängigkeit der Gestaltung des künftigen Bahnhofplatzes. Die räumliche Situation gestattet jedoch keine maßgeblichen Veränderungen ohne wesentliche Eingriffe in die Gestaltung der Fläche sowie die Verkehrsabwicklungen in der Friedrich-Ebert-Straße. Die Zufahrten zu den geplanten Abstellanlagen erfolgt über bestehende und künftige Radwegeverbindungen. Somit ist eine direkte und sichere Erreichbarkeit gewährleistet.

Die o.g. Planungskonzeption mit insgesamt 1.500 Fahrradstellplätzen an mind. drei Standorten bietet auch hinsichtlich der zukünftigen Nachfrage eine zukunftsfähige Lösung. Diese soll daher weiterverfolgt werden.

5. Kosten und Finanzierung

Für den unter Punkt 3.2 (Bahnhofplatz Süd) genannten Standort sind für den Finanzhaushalt 2022 Mittel in Höhe von 1,0 Mio. € (Stand Vorplanung) veranschlagt. Zudem sind für das Jahr 2023 0,4 Mio. € zu veranschlagen. Die Maßnahme wird aus dem Projekt Fahrradverkehrsweginfrastruktur (PSP 7.54108504) finanziert. Hierfür sind Einnahmen aus Fördermitteln des Landes für Fahrradstellanlagen in Höhe von 400.000 € eingeplant.

Die exakten Kosten für alle Standorte werden im weiteren Planungsprozess ermittelt.

Für die genannten Standorte können Bundes- und Landesförderprogramme genutzt werden. Grundsätzlich können Fahrradabstellanlagen durch die Kombination von Bundes- und Landesfördermitteln mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten gefördert werden. Die Förderanträge werden im weiteren Verfahren vor Einreichen der konkreten Baubeschlüsse durch die Verwaltung vorbereitet und eingereicht.

Für den unter Punkt 3.4.2 (ehem. Postpakethalle) genannten Standort werden Fördermittel beantragt, sofern das Projekt zur Umsetzung kommt. Die Federführung obliegt hier der Hauptabteilung Zentrales Gebäudemanagement.

Die temporären Abstellanlagen in der Schillerstraße (nördlich des Bahnstegs) wurden im November 2021 fertiggestellt. Die Kosten für die Umsetzung trägt VGV/MO bei PSP 7.54108502.05.

6. Weiteres Vorgehen

6.1. Planung und Bauablauf

Im weiteren Planungsprozess sind u.a. folgende Themen zu berücksichtigen:

- Fertigstellung Bahnhofsvorplatz,
- Grundsatzbeschluss zum ZOB und dessen Umbau unter Berücksichtigung der bauzeitlichen Auswirkungen auf die Fläche des Bahnhofplatzes Süd,
- Einrichtung ggfs. weiterer Infrastruktureinrichtungen am ZOB Ost (z.B. Aufenthalts- und weitere Funktionsräume für den Betrieb des Busbahnhofs wie z.B. WC).

6.2. Umsetzung und Termine

Für die weitere Planung und den Neubau der Fahrradabstellanlagen ist in Abhängigkeit der unter 6.1 genannte Punkte eine Ausführungsplanung zu erstellen sowie die bauliche Umsetzung zu beauftragen und zu begleiten (Ausschreibung Mobiliar, Installation vor Ort). Ferner sind zwecks Förderung nach dem LGVFG die notwendigen Unterlagen zu erstellen.

Die Umsetzung der Abstellanlagen

- am Bahnhofplatz Süd ist frühestens nach Beendigung der Arbeiten am Bahnhofplatz ab Herbst 2022 möglich unter Berücksichtigung einer Anpassung des ZOB Ost an die neue Zufahrtssituation gegenüber des Deutschhausparkhauses und dessen bauzeitliche Auswirkungen auf die Fläche,
- in der Schillerstraße (Parkhaus der DB BahnPark) erfolgt voraussichtlich ab 2023/2024,

- zwischen Gleis 1 und dem Hauptpostamt ist frühestens nach Beendigung der Arbeiten am Bahnhofplatz ab dem Jahre 2023 möglich (eine mögliche reduzierte Realisierung als Interim bis zu einer Herstellung der Postpakethalle wird im Zuge der weiteren Planungen zu dieser überprüft),
- in der ehemaligen Postpakethalle könnte voraussichtlich ab 2025 erfolgen.