



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	10.08.2022		
Geschäftszeichen	SUB		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 27.09.2022	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 297/22

Betreff: Sachstand Citybahnhof
- Bahnhofplatz, Umbau Bahnhofgebäude -

Anlagen: 1 Grundriss Hauptbahnhof EG (Anlage 1)
1 Visualisierung Ostansicht Hauptbahnhof (Anlage 2)

Antrag:

Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Christ

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

Sachdarstellung:

1. Kurzdarstellung

Vorliegender Sachstandsbericht geht auf die anstehenden und laufenden Maßnahmen im Bahnhofsumfeld ein.

Dabei handelt es sich zum einen um die Planungen der Deutschen Bahn am Bahnhofsgebäude. In den Jahren 2024 bis 2026 stehen hier Umbau- und Sanierungsmaßnahmen an. Dabei werden die von Seiten der Stadt geforderten Punkte (vgl. GD 406/20) nach aktuellem Planstand weitgehend berücksichtigt. Die Situation in der Empfangshalle wird durch Neuorganisation der Marktflächen und Reduzierung der Einbauten verbessert. Dennoch scheint die Neuorganisation in der Empfangshalle noch verbesserungsfähig. Die lichte Höhe im Bereich der Zugangssituation in die Personenunterführung wird durch Verschieben der Treppe um wenige Meter in die Halle hinein erhöht. Zudem werden in diesem Bereich Rolltreppen eingebaut. Auch die nördlich angrenzende Seitenhalle wird neu geordnet. Zudem soll eine Blickbeziehung aus dem Empfangsgebäude in Richtung Stadt durch die Transparenz des Bauteils im 1. OG geschaffen werden.

Die städtischen Baumaßnahmen am Bahnhofplatz werden im Oktober zu großen Teilen abgeschlossen sein, die Restarbeiten erfolgen im Nachgang bis ins Jahr 2023 hinein.

Weitere aktuelle Projekte im Bahnhofsumfeld sind die Ertüchtigung des ZOB Ost sowie die Errichtung von Fahrradabstellanlagen.

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)
Citybahnhof - Sachstandsbericht

- Gemeinderat am 02.10.2020 (GD 406/20)
Citybahnhof - Beschluss über das weitere Vorgehen -

3. Modernisierung Bahnhofgebäude

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.

Am Ulmer Hauptbahnhof kommen täglich etwa 40.000 Reisende an oder fahren ab. Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Stuttgart- Ulm verkürzt sich die Fahrzeit von Ulm Hbf zum Flughafen Stuttgart von 1:35 Stunden auf 30 Minuten. Es ist daher in den nächsten Jahren von einer weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen auszugehen.

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

Sowohl ein Neubau der Empfangshalle als auch die im Masterplan Citybahnhof als Ziel formulierte Durchbindung der Unterführung von der Schillerstraße bis zu den Sedelhöfen stellt aus wirtschaftlichen Gründen aktuell keine Option für die Deutsche Bahn dar.

Die DB Station & Service plant nun am Empfangsgebäude des Ulmer Hauptbahnhofes in den Jahren 2024 - 2026 Modernisierungsmaßnahmen durchzuführen.

3.1. Ziele der Modernisierung

Das Ziel, das von der DB verfolgt wird, ist eine Modernisierung des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes einhergehend mit einem punktuellen Umbau im Bestand, um auf veränderte Anforderungen einzugehen. Für den Kunden sollen wahrnehmbare Maßnahmen erfolgen, welche die Aufenthaltsqualität erhöhen und dem Empfangsgebäude - insbesondere der Eingangshalle - eine zeitgemäße Erscheinung bringen.

Das Empfangsgebäude des Ulmer Hauptbahnhofes bzw. der Standort konnte in die „Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB) – Säule 3 - Attraktivitätssteigerung von Empfangsgebäuden“ des Bundes aufgenommen werden. In Abhängigkeit der Bedarfe der einzelnen Standorte sollen in diesem Programm Maßnahmen der baulichen Modernisierung sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Funktionalität umgesetzt werden.

Aufgrund der begrenzten Fördermittel stehen aktuell lediglich Planungen im Kernbereich des Hauptbahnhofes an. Ziel ist, das Zugangsgebäude wieder als zentrale Empfangshalle herauszuarbeiten. Durch deren Neustrukturierung sollen die Durchgänge optimiert und die Flächenkapazität erhöht werden, so dass auch eine Steigerung der Reisendenzahlen bewältigt werden kann.

Im Rahmen der Vereinbarung des FABB III sollen auch solche Maßnahmen umgesetzt werden, die über einen reinen Substanzerhalt des Gebäudes hinausgehen und eine deutliche Steigerung des Kundennutzens über einen längeren Zeitraum von über 25 Jahren sicherstellen. Darüber hinaus werden auch Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit, wie das taktile Wegeleitsystem in der Bahnhofshalle sowie der Einbau von Automatiktüren, umgesetzt. Des Weiteren werden bedarfsgerecht Braille-Schilder und Stufenmarkierungen angebracht.

Ebenso soll eine gesamthafte Aufwertung der für Reisende relevanten Gebäudeteile erfolgen. Dabei werden bislang bestehende Vermarktungsflächen in der Halle zugunsten großzügigerer Verkehrswege, Wartebereiche und Flächen für Fahrgastinformation reduziert. Die Aufenthaltsqualität für die Reisenden in diesen Bereichen soll durch ein neues Raumkonzept deutlich gesteigert werden.

Hierfür ist die Umsetzung von Maßnahmen geplant, welche neben der Steigerung der Attraktivität für die Reisenden die Anforderungen an Funktionalität und Nachhaltigkeit gleichermaßen berücksichtigen.

Die Maßnahmen zur Modernisierung des Empfangsgebäudes folgen darüber hinaus einem energetischen Gesamtkonzept, das dazu beiträgt, die Aufenthaltsqualität in den neu geordneten Verkehrsbereichen zu erhöhen. Hierbei wird unter Berücksichtigung solarer Einträge sowie der neuen Anforderungen an die Gebäudehülle ein Lüftungskonzept etabliert, um eine ganzjährig hohe Aufenthaltsqualität in den Wartebereichen sicherzustellen.

Bei den Nutzungseinheiten des Einzelhandels wird es sich voraussichtlich um einen im Bahnhofumfeld üblichen Branchenmix handeln. Das Reisezentrum wird wieder in die Flächen integriert, die übrigen Nutzungen stehen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest.

Im Bereich der Fassade geht es darum, die Aufstockung aus den 70er Jahren besser in das Gebäude einzugliedern. Hierzu ist nach aktuellem Stand eine hinterlüftete Holzfassade aus karbonisiertem/ gekohltem Holz geplant. Die Gliederung der Fenster sorgt zusätzlich für eine Beruhigung der Fassade. Die Erdgeschossfassade soll einheitlich in dem bereits bestehenden Natursteinmaterial gestaltet werden, die Zugänge werden bodengleich angelegt (vgl. Anlage 2). Der den Gleisen zugewandte Bereich des Gebäudes erhält einen mit Putz verkleideten Vollwärmeschutz.

3.2. Einzelmaßnahmen

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und der Verbesserung der Orientierung ist die Umsetzung folgender Maßnahmen geplant:

- Erneuerung der Bodenplatte im Bereich der Haupthalle und Neubau der Treppe zur Personenunterführung
- Klare Wegführung in das Empfangsgebäude und im Empfangsgebäude (Rückbau von Vermarktungsbereichen und Neugestaltung der an die Verkehrsfläche und den neuen Wartebereich direkt angrenzenden Bauteile)
- Barrierefreie Wegführung in das Empfangsgebäude und im Empfangsgebäude, Austausch aller für die Reisenden relevanten Zugänge durch Automattüren
- Neue, direkte Anbindung des neu geschaffenen Wartebereichs in der Querhalle an die Parkflächen einschl. Behindertenparkplatz und Taxistellflächen sowie barrierefreie Anbindung an den Bahnsteig 1 und die stufenfreie Nordunterführung (Posttunnel)
- Neuorganisation der Räumlichkeiten im Erdgeschoss und somit Schaffung der Möglichkeit eines barrierefreien WCs im Erdgeschoss und Herstellen eines Aufzugs zur Sicherstellung der barrierefreien Anbindung der Sanitäreinrichtungen im Untergeschoss
- Vorhalten einer intuitiven Wegeleitung zur leichten und schnellen Orientierung der Reisenden und zur Unterstützung des verkehrlichen Reiseprozesses

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für die Reisenden ist die Umsetzung der folgenden Maßnahmen geplant:

- Klare Zonierung der Wartebereiche und Verkehrswege im Empfangsgebäude und Erweiterung des Wartebereichs um Aufenthaltsflächen für die Reisenden im 1. Obergeschoss

- Neue direkte Anbindung des neu geschaffenen Wartebereichs in der Querhalle des Empfangsgebäudes an den Bahnsteig 1 (barrierefrei) mit der Möglichkeit einer stufenfreien Gleisquerung über den bestehenden Posttunnel
- attraktive Gestaltung der Aufenthaltsbereiche im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss inklusive der angrenzenden Bauteiloberflächen in direktem Sichtbezug der Reisenden
- Erhöhung der Qualität und der Fahrgastinformation durch zusätzliche Informationsanlagen im Wartebereich
- Neubau von zwei Rolltreppen an der neu gestalteten Treppe zu Unterführung

Zur gesamtheitlichen und nachhaltigen energetischen Sanierung ist die Umsetzung der folgenden Maßnahmen geplant:

- Anheben des Daches mit baulichen Maßnahmen (solare Gewinne, Verschattung etc.)
- Erneuerung der Fernwärmeübergabestation gem. Vorgaben Gebäudeenergiegesetz (GEG)
- Austausch von Fenstern und Türen gem. Vorgaben GEG
- Einbau einer Fassadendämmung gem. Vorgaben GEG
- Dämmung von Dachflächen gem. Vorgaben GEG, inkl. Erneuerung Abdichtung, Dachrinnen, Fallrohren etc.

Sonstige Maßnahmen zur Modernisierung des Empfangsgebäudes:

- Maßnahmen zur Herstellung übergabefähiger Mietflächen gem. Mieterbaubeschreibung
- Maßnahmen zur Sicherstellung der Brandschutzanforderungen aus dem gesamtheitlichen Brandschutzkonzept
- Maßnahmen zur Sicherstellung der Funktionalität
- Begleitmaßnahmen zur Sicherstellung der Umsetzung der Baumaßnahmen

3.3. Neuorganisation der Verkaufsflächen

Der Grundriss im Erdgeschoss sieht nach aktuellem Planstand eine Veränderung des Zuschnitts der Vermarktungsflächen vor (vgl. Anlage 1). Eine Neuordnung der Vermarktungsflächen in der Empfangshalle und eine Verbesserung der Gesamtsituation ist nur sinnvoll möglich, wenn auch im südlichen Bereich eine Neuordnung des angrenzenden Food-Courts erfolgt.

Durch die Empfangshalle verläuft im südlichen Bereich die Grundstücksgrenze zwischen dem Eigentum der DB und dem angrenzenden IC-Hotel. Eigentümer des IC-Hotels im Erbbaurecht ist die städtische Wohnungsbaugesellschaft UWS. Eine Einigung über die Anpassung der Grundstücksgrenze ist bereits erzielt. Der Grenzverlauf wird auf die konstruktive Fuge des Gebäudes gelegt, so dass die komplette Empfangshalle künftig zum Grundstück der DB gehört.

Aus Sicht der Verwaltung sind die vorgesehenen Maßnahmen zu begrüßen, wesentliche Forderungen der Stadt sind bei der Modernisierung berücksichtigt. Allerdings ist der vorliegende Entwurf des Erdgeschossgrundrisses noch nicht optimal. Mit der Verlängerung der Treppenanlage und den beiden Fahrtreppen ist sicherlich ein Fortschritt erreicht. Das Freiräumen der - ohnehin nicht sehr großen - Bahnhofshalle ist jedoch nur halbherzig erfolgt. Vor dem besonderen Projekthintergrund des Ulmer Citybahnhofs scheint es geboten, die wirtschaftlichen Interessen zu Gunsten einer funktionalen und räumlichen Großzügigkeit weiter hintanzustellen.

Nachdem infolge der anstehenden Sanierungsarbeiten ein Neubau der Bahnhofshalle bis auf Weiteres nicht absehbar ist, ist es ein zentrales Anliegen, dass mit der anstehenden Sanierung dezidiert räumliche und funktionale Verbesserungen in der bestehenden Bahnhofshalle einhergehen.

Die Verwaltung hat in allen Vorgesprächen bislang die grundsätzliche Haltung vertreten, dass zumindest die zentrale Halle, also das hohe Mittelschiff und die beiden niedrigeren Seitenschiffe von Einbauten frei bleiben müssten. Aufgrund der beiden bestehenden Treppenhäuser wird dies in Reinform nicht möglich sein. Daher wäre noch denkbar, die seitlichen Bereiche unter der Empore (heute Spielhalle) dem Einzelhandel zu überlassen, diese aber höchstens bis auf die Linie des bestehenden Tabakgeschäfts nach Süden zu verlängern.

Um eine wirklich relevante Verbesserung des Hallenzuschnitts zu erzielen, müssten aus Sicht der Verwaltung die Seitenbereiche links und rechts des Treppenabgangs zur Gleisunterführung in voller Breite, also jeweils bis zur konstruktiven Fuge der Halle, von Vermarktungsflächen freigehalten werden.

3.4. Gestaltungsbeirat

Der aktuelle Stand der Planungen der DB wurde am 22.07.2022 im Gestaltungsbeirat im nicht öffentlichen Teil vorgestellt und diskutiert.

Die Haltung des Gestaltungsbeirates war ebenfalls, die Symmetrie der Halle ablesbar zu machen. In der Sitzung wurde sehr deutlich ein "konsequentes Freiräumen" empfohlen, da die Ablesbarkeit der statischen Struktur aus gestalterischer Sicht überaus wichtig ist.

3.5. Interimsnutzung Bahnhofplatz

Während der Baumaßnahme müssen in den Jahren 2024-2026 die Vermarktungs- und Büroflächen ausgegliedert werden.

Um dennoch einen funktionierenden Bahnhof weiterbetreiben zu können, ist die Deutsche Bahn auf die Stadt zugekommen, um hier gemeinsam nach einer Lösung zu suchen.

Die Büroflächen werden bis Ende 2023 entmietet und können im angrenzenden Postgebäude interimweise untergebracht werden. Die erforderliche Nähe der Nutzungen zum Hauptbahnhof ist hier gewährleistet.

Andere publikumsintensive Nutzungen wie beispielsweise das Reisezentrum oder die Fahrgastinformation werden auf dem Bahnhofplatz als Containerlösung realisiert werden. Als Standort ist der Bereich nördlich des großen Daches vorgesehen. Vertraglich muss sich die Bahn verpflichten, die Gussasphaltoberfläche des Platzes wieder in den Zustand vor der Nutzung zu bringen.

Die Anzahl der Container auf dem Bahnhofplatz wurde so weit als möglich reduziert, untergeordnete Nutzungen werden weiter nördlich auf Bahngelände bzw. entlang des Gebäudes anstelle eines Bauzaunes untergebracht.

3.6. Zeitschiene

Die Umsetzung des Projekts ist aus terminlicher Sicht, unter Berücksichtigung der bis im Jahr 2026 zur Verfügung stehenden Fördermittel des FABB III, wie folgt geplant:

Planungsbeginn	2021
Genehmigung Baurecht	2022 – 2023
Freigabe Förderantrag	2023
Veröffentlichung	2023
Baubeginn	2024
Fertigstellung	2026
Inbetriebnahme	2026
Projektabschluss	2026

3.7. Finanzierung

Die grundsätzliche Finanzierung soll durch die Förderinitiative des Bundes – das FABB 3 erfolgen. Zudem setzt die Bahn Eigenmittel für nicht förderfähige Tatbestände und den vertraglich vereinbarten Komplementäranteil ein.

3.8. Risiken

Derzeit wird der Planrechtsantrag zur Einreichung beim Eisenbahnbundesamt vorbereitet. Um eine Fertigstellung in 2026 gewährleisten zu können, wird das Planrecht in 2023 benötigt. Die Erreichung dieses Meilensteines ist u.a. abhängig von der Art und Anzahl an Einwendungen und von der DB kaum beeinflussbar.

Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme setzt eine in etwa eine hälftige Förderung des Gesamtwertumfanges durch das FABB III voraus. Sollte diese Förderquote nicht erreicht werden, muss evtl. der Maßnahmenumfang reduziert werden. Endgültige Sicherheit über die Finanzierung wird erst mit Erhalt des Förderbescheides erreicht.

4. Neugestaltung Bahnhofplatz

4.1. Kosten- und Leistungsstand / Baufortschritt

Der Bahnhofplatz wird von Stadt und SWU gemeinsam realisiert.

Der Baubeschluss (GD 079/19) benennt den für die Stadt als direkter Auftraggeber relevanten Bereich des Bahnhofvorplatzes zwischen Postgebäude, Bahnhofsgebäude, Bahnhofsteg und dem westlichen Fahrbahnrand der Friedrich-Ebert-Straße. Laut Baubeschluss waren Kosten i. H. v. 10,875 Mio. Euro geplant. Die Fläche beträgt rund 8.250 qm.

Die SWU Verkehr GmbH ist Auftraggeber für die Verkehrsanlagen der ÖPNV-Trasse und der Friedrich-Ebert-Straße. Die Stadt trägt in diesem Bereich die Kosten für die höherwertige Gestaltung, die über den Standardausbau hinausgehen und in der Regel vom Fördergeber der Linie 2 nicht anerkannt werden. Im Einzelnen sind dies die Kosten für den Gussasphalt, die Haltestellendächer, die Beleuchtung, die Baumquartiere und die Entwässerungsrinnen. Insgesamt waren mit dem Baubeschluss Kosten für höherwertige Gestaltung in Höhe von 3,169 Mio. Euro geplant. Die Fläche beträgt rund 7.450 qm.

Insgesamt betragen die im Baubeschluss (GD 079/19) bewilligten Kosten für das Projekt Citybahnhof-Bahnhofplatz somit 14,00 Mio. Euro.

Zu den geplanten 14,0 Mio. Euro kamen im Laufe des Projekts weitere Kosten durch Unvorhergesehenes in Höhe von 2,7 Mio. Euro (Verkehrsprovisorien 1,0 Mio. Euro, Leitungsverlegungen und Untergrundarbeiten 0,4 Mio. Euro, erneute Ausschreibung 1,3 Mio. Euro), nachträgliche Planfortschreibungen und technische Verbesserungen sowie die allgemeine Erhöhung der Planungskosten mit rd. 4,0 Mio. Euro hinzu.

Die Kostenerhöhung um 6,7 Mio. Euro auf 20,7 Mio. Euro wurde mit der Beschlussvorlage GD 318/21 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.11.2021 beraten und im Gemeinderat am 18.11.2021 beschlossen.

Kostenentwicklung Projekt Citybahnhof 7.54100039

	Gesamtkosten lt. GD 079/19 inkl. Dächer, Ausstattung, etc.	2. bepreistes LV Baukostenpreis + Dächer + Ausstattung, etc.	Vergabepreis + Prognose sonst. Pos. (Stand 08/21)	Stand 10/21 brutto GD 318/21	Mittelabfluss Stand 09/22
Baukosten Bahnhofvorplatz - Kostenträger Stadt Ulm	8,3	10,7	10,9	11,5	2,6
Baukosten Überschneidungsbereich - Kosten für höherwertige Gestaltung Kostenträger Stadt Ulm	3,2	4,8	5,9	5,4	3,3
Planungskosten Bahnhofvorplatz + Überschneidungsbereich	2,5	2,5	2,5	2,8	1,6
Verkehrsprovisorien - Kostenanteil Stadt				1,0	0,3
Gesamtsumme	14,0	18,0	19,3	20,7	7,8

Das Projekt steht kurz vor seiner Fertigstellung. Bis Ende 2022 werden der Bahnhofvorplatz sowie die Verkehrsflächen zu 95% fertiggestellt sein. Nach den Rückmeldungen der beauftragten Firmen wird aktuell, trotz der gegenwärtigen Marktentwicklung (Inflation, Materialengpässe, Steigerung des Baupreisindizes, etc.) mit keinen weiteren Mehrkosten gerechnet, so dass die Maßnahmen im beschlossenen Budget abgeschlossen werden können.

Bis September 2022 sind rd. 7,8 Mio. Euro abgeflossen, davon 2,1 Mio. Euro in 2022. Der Planansatz für 2022 beträgt 5,4 Mio. Euro. Nach Schlussrechnung der Baumaßnahmen wird die Verwaltung zu gegebener Zeit über die endgültigen Kosten des Projekts berichten.

4.2. Bürgerfest zur Eröffnung des Bahnhofplatzes am 1. Oktober 2022

Viele Bausteine des Masterplans "Citybahnhof Ulm" werden in 2022 fertiggestellt: Der Bahnhofplatz und die Passage, Parkhaus und Haltestelle, die Friedrich-Ebert-Straße mit drei Fahrspuren und die neuen Rad- und Fußwege sind wichtige Bausteine der Mobilitätsdrehscheibe.

Unter dem Motto "Viele Gründe zum Feiern" lädt die Stadt Ulm die Ulmer*innen und Besucher*innen Ulms zu einem Bürgerfest am 1. Oktober 2022 von 11 bis 17 Uhr auf dem neuen Bahnhofplatz ein.

Die Verwaltung nutzt die Veranstaltung zur Bewerbung der anstehenden wichtigen Stadtentwicklungsprojekte (Fußgängerzone, Theaterviertel, Landesgartenschau, Erneuerung B 10 Infrastrukturbauwerke).

Auf einer sog. "Großen Bühne" finden moderierte Gesprächsrunden im Wechsel mit musikalischen Darbietungen von Ulmer Bands statt. Bei der ersten Runde mit den Bürgermeistern, Vorständen und Geschäftsführern wird vorgestellt, WAS bereits realisiert wurde bzw. was noch in der Umsetzung ist. Bei der zweiten Runde mit den Projektleiter*innen wird den Bürger*innen erläutert, WIE man das alles geschafft hat.

Die beteiligten Unternehmen erhalten die Möglichkeit, ihr Unternehmen und ihren speziellen Beitrag zum Erfolg an einem Infostand und/ oder mit einer Führung präsentieren zu können bzw. sich mit Tombola-Preisen bei der Bürgerschaft für das dargebrachte Vertrauen und die Geduld während der langen Bauzeit zu bedanken. Auch das Thema "zukunftsfähige Mobilität" wird eine wichtige Rolle spielen. So beteiligen sich auch die nwbw und die Regio S-Bahn mit eigenen Ständen, um über die Veränderungen ab dem 9.12.2022 zu informieren, wenn die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen eingeweiht wird. Ebenso beteiligen sich die SWU Verkehr GmbH und die Abteilung VGV/MO mit der Vorstellung des Konzepts der Mobilpunkte.

5. Fahrradparken am Hauptbahnhof

Wie bereits in mehreren Beschlussvorlagen dargestellt, ist der Bedarf an Fahrradstellplätzen im Bahnhofsumfeld groß und beläuft sich einer überschlüssigen 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, welche in den beiden Beschlussvorlagen GD 434/21 "Fahrradabstellanlagen am Citybahnhof Ulm - Bericht und Projektbeschluss", sowie GD 113/22 "Citybahnhof Ulm: Ertüchtigung ZOB-Ost und Zusammenlegung mit Fahrradabstellanlage - Projektbeschluss" ausführlich erläutert wird.

5.1. Fahrradparken zwischen Bahnhofplatz und ZOB

Die Planungen für die Herstellung der Fahrradabstellanlage sind fortgeschritten, so dass in Kürze die Fahrradabstellanlage in Verbindung mit dem Umbau des ZOB-Ost für das Förderprogramm nach LGVFG im kommenden Jahr angemeldet wird. Eine Herstellung der etwas mehr als 400 Radabstellplätze umfassenden Anlage, kann voraussichtlich jedoch erst nach Fertigstellung der Umbauarbeiten am ZOB-Ost erfolgen, da die Fläche zwischenzeitlich als Baustelleneinrichtungsfläche und Mobilitätsfläche benötigt wird. Der Bau der Abstellanlage ist für 2024 vorgesehen.

5.2. Fahrradstellplätze im nördlichen Bereich des Bahnhofplatzes

Auch hier schreiten die Planungen voran, so dass in Kürze eine Programmanmeldung zur Förderung nach LGVFG erfolgen kann. Insgesamt sieht die Vorplanung acht Dächer vor, von denen sieben Dächer beidseitig mit Doppelstockparkern bestückt werden sollen, die insgesamt Platz für rund 250 Fahrräder bieten. Ein weiteres Dach bietet, wie auch auf dem südlichen Bahnhofplatz, einen Witterungsschutz für mehrere Lastenräder.

Der Charakter dieser Fahrradabstellanlagen ist temporärer Art, da davon auszugehen ist, dass im Zuge der Neuordnung des Theaterviertels dieser Bereich eine gestalterische Aufwertung erfährt und grundlegend neu organisiert wird. Mit Ausnahme der Fundamentierungen für die jeweiligen Dächer, sollen Eingriffe in die bestehenden Oberflächen vermieden werden und eine möglichst wirtschaftliche Errichtung der Anlage vorgenommen werden.

5.3. Fahrradstellplätze in der ehemaligen Postpakethalle

Nachdem kürzlich die Standortwahl für das künftige Einstein-Discovery-Center auf die ehemalige Postpakethalle gefallen ist, wird die Planung zur Umsetzung weiterer Fahrradabstellanlagen in dem Gebäude aktuell nicht weiterverfolgt.

5.4. Interimsnutzung Fahrradparken

Da die oben genannten Fahrradabstellanlagen erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden können, werden vor der Eröffnung des Bahnhofplatzes interimswise Fahrradabstellanlagen auf den als Baustelleneinrichtungsflächen genutzten Teilbereichen des Bahnhofplatz Süd aufgestellt. Während der kommenden Baustellen zur Herstellung des ZOB und der Fahrradabstellanlage Süd wird die Lage der temporären Abstellflächen - je nach Baufortschritt und Baustelleneinrichtungsflächen - in der Lage angepasst.

Ziel ist es, auch während des Bauablauf ständig interimswise Standorte für Fahrradabstellanlagen anzubieten.

6. Weitere Bausteine im Konzept Citybahnhof

6.1. Zugang Bayerischer Bahnhof

Im vergangenen Jahr haben sich Stadt und DB Station& Service darauf verständigt, eine Machbarkeitsuntersuchung zur Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteigzugangs im südlichen Bereich des Bahnsteiges E durchführen zu lassen. Kostenträgerin der Machbarkeitsstudie war die Stadt.

Die Machbarkeitsstudie kam zu dem Ergebnis, dass der oberirdische Zugang zum Bayerischen Bahnhof südlich des IC-Hotels mit den bahnbetrieblichen Anforderungen vereinbar ist. Der Zugang wird im Zuge der Erhöhung der Bahnsteige in diesem Bereich voraussichtlich im kommenden Jahr hergestellt.

6.2. ZOB-Ost

Nach dem Projektbeschluss zur Ertüchtigung des ZOB-Ost am 12.04.2022 (GD 113/22), hat die Verwaltung umgehend die weiteren Planungsleistungen ausgeschrieben und vergeben. Das beauftragte Ingenieurbüro untersucht derzeit verschiedene Optimierungsmöglichkeiten der vorliegenden Konzeptplanung, so dass neben einem verbesserten Verkehrsablauf der Busse innerhalb der Verkehrsanlage auch die Fuß- und

Radwegverbindung vom Bahnhof zum Kobelgraben auf der Westseite des ZOB großzügiger ausgebaut werden kann.

Auch hier wird die Anmeldung zur Programmaufnahme in das LGVFG-Förderprogramm in Kürze erfolgen, so dass der derzeit vorgesehene Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahme in 2023 weiterhin Bestand hat.

6.3. 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 seinerzeit 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. Zwischenzeitlich hat die DB mitgeteilt, dass ein Verkauf der Lehrlingswerkstatt weder kurz- noch mittelfristig in Aussicht gestellt werden kann und damit einer Durchbindung der Schillerstraße gemäß Bebauungsplan eine vorläufige Absage erteilt. Die Verwaltung steht jedoch weiterhin mit der DB in enger Abstimmung, um die erheblichen Auswirkungen durch den anstehenden Umbau des Blaubeurer Tors ohne nachteilige Auswirkungen auf die Infrastruktur umsetzen zu können.