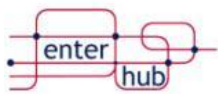


ENTER.HUB

European Network exploiting
Territorial Effects of Railway hubs
and their Urban Benefits

Local Action Plan

Ulm, Germany



INHALT

A Einführung

1. Urbact

2. ENTER.HUB

2.1 Europäischer Verkehrsknotenpunkt – Magistrale für Europa

2.2 Die europäischen Partner

2.3 Das Ulmer Leitungsteam

3. Die Local Support Group

3.1 Aufgabe einer Local Support Group

3.2 Die Akteure der Local Support Group

3.3 Europäischer Mehrwert für die Stadt

B Aufgabenstellung

1. Situation

2. Ziele

2.1 Schaffung eines neuen, repräsentativen Reisezentrums

2.2 Neubau des Bahnhofplatzes als attraktives Entrée zur Innenstadt

2.3 Optimierung der Verkehrsfunktionen

2.4 Verbesserung des Parkraumangebots

2.5 Verbesserte Anbindung an die Innenstadt

2.6 Entwicklung eines Standorts für neue Formen des innerstädtischen Einkaufens

2.7 Städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

3. Bausteine des Kernprojektes City-Bahnhof

3.1 Bahnhofsempfangsgebäude

3.2 Bahnhofplatz

3.3 Bahnhofspassage

3.4 Neuer Westzugang

3.5 Ruhender Verkehr

3.6 Dienstleistungszentrum am Bahnhof

3.7 Fußgängersteg

3.8 Verlegung Kanalbett „Kleine Blau“

3.9 InterCity-Hotel

4. Weitere Entwicklungsgebiete im Projektumfeld

4.1 Einkaufsquartier Sedelhöfe

4.2 Wengenviertel

4.3 Dichterviertel

4.4 Zentraler Omnibusbahnhof

4.5 Schillerrampe

4.6 Theaterviertel

4.7 Nördliche Neustadt/ Abstellgruppe Ost

C Projektentwicklung

1. Entwicklungskonzept City-Bahnhof Ulm

1.1 Entwicklungsphase I

1.2 Entwicklungsphase II

1.3 Entwicklungsphase III

2. Maßnahmen der Projektentwicklung

- 2.1 Grundsatzvereinbarung zwischen der Stadt und DB Station & Service
 - 2.2 Gespräche mit dem Vorstand der DB AG
 - 2.3 Machbarkeitsstudie der DB Bahnhofsagentur 2008
 - 2.4 Machbarkeitsstudie zur Personenunterführung (Bahnhofspassage West), 2013
 - 2.5 Machbarkeitsstudie zum Empfangsgebäude (Verlagerungsstudie), 2014
 - 2.6 Bürobedarfsflächenermittlung
 - 2.7 Studie „Hohe Häuser in Ulm“, 2009
 - 2.8 Machbarkeitsstudie Verkehr, 2008
 - 2.9 Planungsuntersuchung zur ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof
- ## 3. Planungswettbewerbe
- 3.1 Städtebaulicher Ideenwettbewerb 2011
 - 3.2 Realisierungswettbewerb „Bahnhofplatz“, 2014

D Nächste Schritte

1. Rahmenvereinbarung – Letter of Intent –

2. Planungs- und Finanzierungsvereinbarung

3. Teilprojekt Neugestaltung Bahnhofplatz

- 3.1 Öffentlicher Raum und ÖPNV-Haltestelle
- 3.2 Bahnhofspassage Ost
- 3.3 Parkhaus am Bahnhof
- 3.4 Fahrradparken

E Öffentlicher Dialog

1. Forum City-Bahnhof 2011-13

- 1.1 Ziele und Vorgehensweise
- 1.2 Aufbau von Beteiligungsstrukturen
- 1.3 „Runder Tisch“
- 1.4 Online-Diskussionsforum
- 1.5 Bürgerwerkstatt
- 1.6 Fachforen
- 1.7 Implementierung der Ergebnisse

2. Pilotprojekt im Rahmen der nationalen Stadtentwicklungspolitik

F Europäische Beispiele im Ulmer Diskurs

G Anlagen

- 1. Ulm im Verbund des Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes
- 2. Der Bahnknoten Ulm
- 3. Bausteine City-Bahnhof Ulm
- 4. Rahmenplan City-Bahnhof Ulm
- 5. Entwicklungskonzept
- 6. Ergebnisse der Gespräche mit der Bahn
- 7. Städtebaulicher Ideenwettbewerb „City-Bahnhof“ Ulm
- 8. Realisierungswettbewerb „Bahnhofplatz Ulm“
- 9. Projektumgriff Citybahnhof Ulm
- 10. Kontaktdaten

A Einführung

Die Stadt Ulm nahm von April 2012 bis April 2015 am europäischen Projekt ENTER.HUB teil. Dieses wurde im Rahmen des Europäischen Programms URBACT II in zwei Phasen durchgeführt.

1. URBACT

URBACT II ist ein europäisches Lern- und Austauschprogramm, das nachhaltige Stadtentwicklung fördert. Es wird anteilig finanziert durch den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung im Rahmen der Europäischen Kohäsionspolitik. URBACT unterstützt Städte bei der Entwicklung pragmatischer Lösungen, die neu und nachhaltig sind. Es integriert wirtschaftliche, soziale und umweltspezifische Aspekte und befähigt Städte, ihre bewährten Praxisbeispiele auszutauschen.

2. ENTER.HUB

Die Stadt Ulm ist Projektpartnerin in dem URBACT-Projekt ENTER.HUB. Das Projekt untersucht die Rolle von Bahnknotenpunkten und intermodalen Verknüpfungen. Diese dienen als Antriebskraft für die integrierte Stadtentwicklung. Es geht um Bahnknotenpunkte in mittelgroßen Städten an Hochgeschwindigkeitsstrecken oder europäischen Verkehrskorridoren. Im Rahmen des Projektes sollen innovative Werkzeuge entwickelt werden, die die Stadtpolitik dazu befähigen, dass eine nachhaltige Entwicklung möglich ist. Wirtschaftliche, kulturelle und soziale Gestaltungsmöglichkeiten sollen genutzt werden, um die Bedeutung von Bahnknotenpunkten zu stärken und zu erweitern. Die Finanzierung erfolgte zu 75% durch die europäische Union. Die Stadt Ulm beteiligte sich daran mit 25%. Das Projektvolumen beträgt 43 000 €.

2.1 Europäischer Verkehrsknotenpunkt – Magistrale für Europa

Ulm liegt am europäischen Bahn-Verkehrskorridor "Magistrale zwischen Paris und Budapest". Infolge des Streckenausbaus zwischen Stuttgart und Ulm muss der Bahnknotenpunkt Ulm an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Zum Zeitpunkt des Projektbeginns war das Projekt "CityBahnhof Ulm" bereits im Entstehen begriffen. Bereits vor Projektbeginn lag

ein Masterplan zur Umsetzung des Projektes CityBahnhof Ulm vor. Erste Beteiligungsprozesse zum CityBahnhof für die Bürgerschaft und alle relevanten Akteure hatten bereits stattgefunden.

Die Stadt Ulm hat sich im Projekt ENTER.HUB mit den Synergieeffekten von Bahnknotenpunkten und städtebaulichen Verknüpfungen beschäftigt. Im Fokus waren dabei insbesondere die neu erprobten Methoden der Bürgerorientierung im Rahmen des CityBahnhof-Projekts.

Allen europäischen Partnern im Projekt war es wichtig, die Rolle und Funktion von Städten mittlerer Größe hervorzuheben und zu analysieren. Mitttelgroße Städte an Verkehrsknotenpunkten haben eine wichtige Funktion an den Hochgeschwindigkeitsstrecken Europas. Sie sind Motor, Turbine und Tor zu Europa und haben auch das „Hinterland“ an den Knoten anzuschließen.

2.2 Die europäischen Partner

Die transnationale Partnerschaft besteht aus den folgenden zwölf europäischen Städten mittlerer Größe (i.d.R. bis 250 000 Einwohner). Jede dieser Städte liegt an einer geplanten oder bereits gebauten Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Stadt Reggio Emilia, Italien (Lead Partner),
(170.000 Einwohner)
Stadt Ciudad Real, Spanien,
(75.000 Einwohner)
Creil Agglomeration, Frankreich
(73.000 Einwohner)
Stadt Ulm, Deutschland,
(120.000 Einwohner)
Stadt Gdynia, Polen,
(247.000 Einwohner)
Stadt Girona, Spanien,
(96.000 Einwohner)
Stadt Lodz, Polen,
(725.000 Einwohner)
Stadt Lugano, Schweiz,
(54.000 Einwohner)
Stadt Porto, Portugal,
(238.000 Einwohner)
Stadt Preston, Großbritannien,
(135.000 Einwohner)
Stadt Rostock, Deutschland,
(204.000 Einwohner)
Region Örebro, Schweden,
(137.000 Einwohner)

In dieser transnationalen Partnerschaft wurden alle Themenbereiche umfassend diskutiert, dort sind auch die Ulmer Vorschläge eingegangen. Im

Abschlussbericht des Lead Experten werden alle Vorschläge veröffentlicht.

2.3. Das Ulmer Leitungsteam

Die Europakoordinatorin der Stadt Ulm leitet die Ulmer Aktivitäten. Kooperationspartner innerhalb der Stadt Ulm ist der Fachbereich für Stadtentwicklung und Umwelt. Wichtigster Partner innerhalb des Fachbereichs ist SUB III (Stadtplanung, Umwelt und Baurecht), der für den City-Bahnhof Ulm zuständig ist.

3. Die Local Support Group (ULSG)

3.1. Aufgabe einer Local Support Group

Wichtiges Thema der URBACT Projekte ist die Partizipation von Interessensvertretern und der Bürgerschaft. Deshalb wurde eine lokale Unterstützerguppe (ULSG) gebildet, welche das Projekt begleitet hat. URBACT-Projekte haben zwei Zielrichtungen. Einerseits geht es um das Lernen an "Best Practice"-Beispielen aus der europäischen Partnerschaft, andererseits aber auch um Veränderung vor Ort, in den Städten der Partnerschaft. Dazu werden innerhalb der Städte Lokale Aktionspläne entwickelt, welche das umsetzen sollen, was im Projekt erarbeitet wurde. In der Ulmer "Local Support Group" wurde der nachfolgende lokale Aktionsplan erarbeitet.

Die Expertengruppe wurde aus Akteuren der bereits vorhandenen Beteiligungsstrukturen zum CityBahnhof-Projekt zusammengestellt. Unter der gemeinsamen Leitung von Universität Ulm und Stadt Ulm sieht die ULSG ihre Aufgabe darin, einerseits die Entwicklung im Planungsprozess CityBahnhof Ulm kritisch zu begleiten und andererseits den transnationalen Partnern des Projekts als Expertengremium zur Verfügung zu stehen. Dieses Netzwerk aus lokalen Akteuren hat in dieser "Local Support Group" die territorialen Gebiete und funktionalen Zusammenhänge, die die Bahnknotenpunkte umgeben, neu bewertet.

Die Arbeitsgruppe hat insgesamt acht Mal getagt und an der Erstellung des „ Lokalen Aktionsplan" mitgewirkt. Die Arbeitsgruppe hat dabei eine kritische Begleitung der Umsetzung des Masterplanes vorgenommen und die vorherigen Aktionen ausgewertet. Die Ergebnisse dieser Arbeit werden wiederum in den bereits bestehenden Masterplan zum CityBahnhof inte-

griert und fließen in die weiteren Schritte/Projektmodule ein.

3.2. Die Akteure der Local Support Group

Die Leitung der lokalen Unterstützerguppe wurde bewusst aufgeteilt: Die Europakoordinatorin der Stadt, Frau Dorothea Hemminger, und Herr Prof. Martin Müller, Universität Ulm, Fakultät Mathematik und Wirtschaftswissenschaften Institut Nachhaltige Unternehmensführung haben gemeinsam die Leitung der Gruppe übernommen. Das Institut ist in Süddeutschland an einer Universität einmalig. In der Forschung liegt der Schwerpunkt auf wissenschaftlichen Analysen zur Integration von Nachhaltigkeit in betriebliche und gesellschaftliche Strukturen. Auf Basis betriebs- und volkswirtschaftlicher Zugänge sollen Stoff-, Energie- und Akteursanalysen auf einer betrieblichen Ebene sowie Governance-Prozesse auf einer Makro-Ebene untersucht werden. Auf der betrieblichen Mikroebene geht es dabei beispielsweise um die Verankerung von nachhaltigen Beschaffungsprozessen oder um eine Optimierung von Stoff- und Energieströmen entlang der Wertschöpfungskette. Auf der Makroebene zum Beispiel aber auch um neue Mobilitätskonzepte wie Carsharing.

Folgende Institutionen waren vertreten:

Ulm 2.0 (teilweise)
Industrie- Und Handelskammer Ulm/Alb-Donau (IHK)
Regionalverband Donau-Iller
Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm, Abteilung Verkehr
Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Städtische Dienststellen: SUB III (Stadtplanung, Umwelt und Baurecht) und VGV (Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen und Vermessung)

Die Deutsche Bahn und das Land Baden-Württemberg, EFRE Stelle, Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, waren als Beobachter der ULSG involviert. Seit 2013 war zusätzlich Frau Lisa-Barbara Schanz, damals Stadträtin der SPD, in der "Local Support Group" vertreten. Dies geht auf einen Modellversuch des Programms URBACT zurück, wonach in den sog. URBACT II- Projekten erstmals gewählte Vertreter der Städte ausgewählt und

fortgebildet werden sollten. Absicht ist, dass diese gewählten Vertreter das Projekt vor Ort unterstützen und sich untereinander über europäische Planungsstandards austauschen.

3.3 Europäischer Mehrwert des Projektes für die Stadt

Am 11. Juli 2014 wurde in Girona bei einem Projekttreffen von ENTER.HUB eine gemeinsame Absichtserklärung aller zwölf Partner verabschiedet. Dabei verpflichten sich die Städte, sich auch weiterhin für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung im Umfeld der Bahnhöfe einzusetzen. Diese Erklärung ist insofern von Bedeutung, als es besonders die Rolle von mittelgroßen Städten an Bahnknotenpunkten von Hochgeschwindigkeitsstrecken hervorhebt. Im europäischen Kontext werden die mittelgroßen Städte oft unterschätzt. Die Stadt Ulm ist schon seit sieben Jahren Mitglied im Städtenetzwerk „Eurotown“ für Städte bis 250 000 Einwohner.

B Aufgabenstellung

1. Situation

Ulm ist mit der Einbindung in das IC- und ICE-Netz und dem Zusammentreffen von fünf Regionalbahnlinien der Deutschen Bahn ein wichtiger Knotenpunkt im internationalen Schienenverkehr (s. Anlage 1). Mit einer Frequenz von 40.000 Reisenden täglich rangiert der Ulmer Hauptbahnhof auf Platz 5 in Baden-Württemberg und unter den Top 30 in Deutschland (s. Anlage 2). Mit dem Bau der ICE-Strecke nach Stuttgart und dem Ausbau der europäischen Netze wird die Bedeutung des Ulmer Hauptbahnhofs weiter steigen. Die Landeshauptstadt, der Flughafen und die neue Landesmesse werden in ca. 25 Minuten erreichbar sein. In nächster Nähe zur Innenstadt und zum Bahnhof befinden sich große Flächenpotentiale wie etwa das Theaterviertel, das Dichterviertel, die Schillerrampe und das Areal an der Wilhelmstraße, die heute hinsichtlich ihrer Nutzungen und baulichen Dichten der zentralen Lage unangemessen sind. Das Projekt City-Bahnhof ist damit weit mehr als ein neuer Bahnhof. Neben seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe für Stadt und Region ist der Bahnhof das Leitprojekt zur Entwicklung eines neuen urbanen Zentrums zwischen der Innenstadt und der Weststadt.

Der bestehende Bahnhof ist längst an seine Leistungsgrenze gestoßen und weist eine Reihe schwerwiegender Mängel auf. Die gegenwärtigen Anlagen erfüllen ihre Funktion nur noch mit großen Einschränkungen, wie z.B.:

- zu kleine und nichtfunktionale Bahnhofshalle einschließlich der Gleisunterführung und Treppenanlagen zu den Bahnsteigen
- kein barrierefreier und behindertengerechter Zugang zu den Gleisen
- unattraktive Anbindung an die Innenstadt wegen mehrfachen Niveauwechsels
- unbefriedigende und unsichere Querungsmöglichkeiten über die Friedrich-Ebert-Straße und mangelhafte Anbindungen an Straßenbahn- und Bushaltestellen
- unübersichtliche oder fehlende Verkehrsführungen und -verknüpfungen im Bahnhofsumfeld
- zu geringes Parkraumangebot für Pkws und für Fahrräder
- unattraktive Tiefgarage des IC-Hotels
- überlastete Zufahrten zu den Parkzonen.

Der Gemeinderat hat deshalb im Dezember 2006 das Konzept für ein multifunktionales Verkehrs-, Handels- und Dienstleistungszentrum City-Bahnhof Ulm einstimmig beschlossen.

Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und der neue Hauptbahnhof Stuttgart befinden sich derzeit im Bau. Ab 2021 sollen die Personenzüge auf der neuen Trasse des Hochgeschwindigkeitsnetzes verkehren und Ulm über einen direkt in den Hauptbahnhof mündenden Tunnel erreichen.

Die Region Donau-Iller hat zudem ein Regio-S-Bahn-Konzept entwickelt, welches den grenzüberschreitenden Nahverkehrsraum Ulm/Neu-Ulm wesentlich verbessern soll. Im Zielzustand soll die Regio-S-Bahn Donau-Iller die sechs auf Ulm zulaufenden Strecken

- mit sinnvollen Durchmesserlinien,
- im Halbstundentakt,
- mit kurzen Reisezeiten,
- spurtstarken und attraktiven Fahrzeugen sowie
- neuen und aufgewerteten Haltepunkten

bedienen. Sie soll sich an den Knotenbahnhöfen ideal mit dem Fernverkehr und dem übrigen Regional- und Nahverkehr vernetzen.

2. Ziele

Eine Anpassung an die gewachsenen Anforderungen ist bereits heute dringend geboten. Der City-Bahnhof Ulm, der künftig seine primäre Funktion als integrierte Verkehrsdrehscheibe für alle Verkehrsteilnehmer optimiert erfüllt und den vielfältigen Bedürfnissen von Reisenden hinsichtlich Dienstleistungen und Versorgungen gerecht wird, ist nicht zuletzt eine angemessene Visitenkarte für die Gesamtstadt.

Der Ulmer Hauptbahnhof soll zu einem multifunktionalen Verkehrs-, Handels- und Dienstleistungszentrum entwickelt werden. Die unterschiedlichen Verkehrsträger sollen verknüpft und der Bahnhofsbereich zu einer integrierten Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden. Die zentralen Aufgaben sind im Einzelnen:

2.1 Schaffung eines neuen repräsentativen Reisezentrums

Das Bahnhofsgebäude muss grundlegend neu konzipiert werden. Verkehrsbedürfnisse und Servicewünsche der Reisenden müssen gleichermaßen befriedigt werden. Die Bahnhofshalle als Ort des Ankommens, Abfahrens und des Wartens muss wesentlich großzügiger bemessen werden.

2.2 Neubau des Bahnhofplatzes als attraktives Entree zur Innenstadt

Der neue Bahnhofplatz wird als eine Visitenkarte Ulms und ein angemessenes Entrée zur Innenstadt neu gebaut. Gleichzeitig hat der Platz den Anforderungen an den wichtigsten intermodalen Verkehrsknoten der Stadt zu genügen. Er ist gleichermaßen Transferbereich und Aufenthaltsort.

2.3 Optimierung der Verkehrsfunktionen

Alle Verkehrsmittel und Verkehrsströme müssen optimal miteinander verknüpft werden. Sämtliche Anlagen müssen barrierefrei und sicher sein. Der Bahnhof muss aus der Stadt und der Region sehr gut erreichbar sein. Entsprechend ist eine zusätzliche Erschließung des Bahnhofareals von Westen notwendig. Hierdurch können Verkehrsströme entflochten werden.

2.4 Verbesserung des Parkraumangebots

Der ruhende Verkehr am Bahnhof muss neu geordnet werden. Die Anzahl der Stellplätze muss deutlich erhöht werden. Dazu wird unter

dem Bahnhofplatz eine neue Parkgarage für PKW und Fahrräder mit direkter Anbindung an die neue Bahnhofspassage gebaut.

2.5 Verbesserte Anbindung an die Innenstadt

Notwendig ist eine fußläufige, barrierefreie Verknüpfung des Bahnhofs mit der Innenstadt (Bahnhofstraße) und die Erreichbarkeit aller Gleise über großzügige und barrierefreie Zugänge. Voraussetzung hierfür ist die Stilllegung eines kanalisierten, in diesem Bereich kreuzenden Flussarms der Blau („Kleine Blau“).

2.6 Entwicklung eines Standorts für neue Formen des innerstädtischen Einkaufens

Im Rahmen des Gesamtprojektes Citybahnhof Ulm wurde untersucht, ob in der Nähe zum Bahnhof geeignete Flächen für eine Erweiterung des Innenstadthandels generiert werden können. Mit dem Areal um die ehemalige Sedelhofgarage östlich des Bahnhofplatzes verfügt die Stadt Ulm über ein Areal, welches sowohl an die Verkehrsinfrastruktur, als auch an die 1A-Einkaufslage bestens angebunden ist. Hier entwickelt die Stadt das eigenständige Projekt „Sedelhöfe Ulm“, ein offenes und in den Stadtkörper integriertes Einkaufsviertel mit wichtiger Verknüpfungsfunktion zwischen dem Bahnhofplatz und der Innenstadt.

2.7 Städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Das Projekt City-Bahnhof ist nicht nur ein Vorhaben des Ingenieur- und Hochbaus (Kernprojekt), sondern darüber hinaus auch eine umfangreiche Städtebau- und Stadtentwicklungsmaßnahme. Bisher untergenutzte Areale der westlichen und nördlichen Innenstadt sollen entsprechend ihrer besonderen Lagegunst neu entwickelt werden:

Im sog. Theaterviertel, also dem Bereich nördlich des Bahnhofplatzes zwischen Olga-, Neutor-, Karlstraße und den Gleisanlagen, soll ein attraktives Stadtviertel entwickelt werden mit Flächen für Dienstleistung, Gastronomie, Kultur und Wohnen. Auf der sog. Schillerrampe südwestlich des Hauptbahnhofs und über dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sollen ebenfalls Flächen für Dienstleistungen und Büros entwickelt werden.

Das sog. Dichterviertel, der Bereich westlich der Bahnanlagen zwischen Hindenburgring, Blaubeurer Tor und Neue Straße soll zu einem gemischt genutzten Stadtquartier umgebaut werden.

Ein Gleisfeld nordöstlich des Bahnhofsareals steht mittelfristig als Entwicklungsfläche für ein gemischt genutztes Quartier mit einem Schwerpunkt für innerstädtisches Wohnen zur Verfügung.

3. Bausteine des Kernprojektes City-Bahnhof

Das Kernprojekt definiert den eigentlichen Bereich des neuen Bahnhofs mit den direkt angelagerten Funktionen und Flächen (s. Anlage 3).

3.1 Bahnhofsempfangsgebäude

Die neue Bahnhofshalle wird auf die Ebene -1 durchgesteckt und damit direkt an die Bahnhofspassage angebunden, welche die Innenstadt unter dem Bahnhofplatz hindurch mit den Bahnsteigen verbindet. In die Bahnhofshalle sind Wartebereiche, ein Reisezentrum, bahnhofsaffine Geschäfte und Dienstleistungsunternehmen integriert.

Geplantes vorläufiges Raumprogramm:

Deutsche Bahn inkl. Reisezentrum	6.750 qm
Verkehrsflächen (Halle etc.)	1.850 qm
Vermietungsflächen	2.750 qm

3.2 Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz soll gleichzeitig als zentraler Knotenpunkt des öffentlichen und privaten Verkehrs entwickelt und als ein attraktives Entrée zur Innenstadt umgestaltet werden.

Die ÖPNV-Haltestelle "Hauptbahnhof" ist Teil des Platzes und wird hinsichtlich Sicherheit, Attraktivität und Funktionalität verbessert. Sie wird von der Innenstadt und vom Bahnhof sowohl ebenerdig über den neugestalteten Bahnhofplatz, als auch von der neuen Unterführung barrierefrei erreichbar sein.

3.3 Bahnhofspassage

Die neue Bahnhofsbspassage verbindet unter dem Bahnhofplatz und den Gleisen hindurch die Innenstadt mit dem westlich der Gleisanlagen gelegenen Dichterviertel. Die Passage unterteilt sich in zwei getrennt zu entwickelnde Ab-

schnitte: Die unter dem Bahnhofplatz gelegene Bahnhofspassage Ost befindet sich im alleinigen Verantwortungsbereich der Stadt Ulm; die Bahnhofspassage West (Personenunterführung) quert dagegen das Grundstück der DB. und ist somit Teil der Verkehrsstation des Bahnhofs im Verantwortungsbereich der Bahn.

Die Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrssystemen werden hinsichtlich kurzer Wege, guter Orientierung, Tageslichtnutzung in der Passage und durchgängiger Barrierefreiheit optimiert. Die ÖPNV-Haltestelle und die Züge sind über Treppen und behindertengerechte Aufzüge erreichbar. In den neuen Bahnhofszugang an der westlich der Gleisanlagen gelegenen Schillerstraße wird eine Vorfahrt für Taxen und Kurzparker integriert.

3.4 Neuer Westzugang

Der neue Bahnhofszugang an der Schillerstraße erhält eine eigene Vorfahrt, Stellplätze für Pkw und Fahrräder sowie Fahrkartenschalter.

3.5 Ruhender Verkehr

Unter dem Bahnhofplatz wird eine neue Tiefgarage gebaut; und im Zuge dessen direkt an die neue Bahnhofspassage angebunden.

Am neuen Westzugang an der Schillerstraße ist ein Parkhaus mit 400 Stellplätzen vorgesehen. Dieses könnte im Idealfall direkt an den bereits bestehenden Bahnhofsteg angebunden werden.

Sowohl am Bahnhofplatz, als auch an der Schillerstraße werden künftig ausreichend Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung stehen. Am Bahnhofplatz werden ca. 500 Radstellplätze in einer unterirdischen Radgarage mit direkter Anknüpfung an die Bahnhofspassage Ost und damit an den Bahnhof errichtet; diese Stellplätze werden über eine Erschließungsrampe an das Radwegenetz angebunden sein. Zusätzlich wird es zu ebener Erde weitere 350 Fahrradstellplätze geben, die dezentral an mehreren Standorten auf dem Bahnhofplatz untergebracht werden. In der Nähe zum Westzugang und zum Bahnhofsteg sind weitere 500 Stellplätze für Räder geplant.

3.6 Dienstleistungszentrum am Bahnhof

Das Dienstleistungszentrum am Bahnhof ist der privaten Investition vorbehalten. Hier sind Büros, Dienstleistungen, Konferenz- und Tagungsräu-

me etc. möglich. Denkbar ist hierbei grundsätzlich auch eine bauliche Entwicklung in die Höhe. Die im Jahre 2009 durchgeführte Studie "Hohe Häuser in Ulm" kommt zu dem Ergebnis, dass die Fernwirkung der historischen Stadt und des Münster Ensembles aus mehreren hohen Häusern bis maximal 70 m am Standort Bahnhof verträglich ist.

3.7 Fußgängersteg

Der neue Fußgängersteg über die Gleisanlagen im Süden des Hauptbahnhofs wurde bereits 2011 abgeschlossen. Der Steg dient zunächst ausschließlich als Verbindung zwischen der Innenstadt und den Quartieren westlich der Gleisanlagen. Künftig wird die Bahn den Steg über Treppen und Aufzüge zusätzlich direkt mit den einzelnen Bahnsteigen verbinden; die Planung soll in 2017 umgesetzt werden.

3.8 Verlegung Kanalbett „Kleine Blau“

Das Kanalbett der Kleinen Blau unterhalb des Bahnhofplatzes kollidierte mit den Ausbauplänen für diesen Bereich (Verbreiterung der Bahnhofspassage, Neubau eines Parkhauses). Die Kleine Blau musste daher verlegt und westlich der Gleisanlagen nach Süden in den Arm der Großenblau umgeleitet werden. Das Projekt wurde bereits 2013 abgeschlossen. Die ursprüngliche Planung einer offenen Führung des Wasserlaufs mit gestalteten Uferzonen westlich der Gleisanlagen entlang der Schillerstraße konnte zunächst noch nicht umgesetzt werden. Dies soll zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden, wenn eine ausreichende Sicherung für den Hochwasserfall eingerichtet werden konnte.

3.9 InterCity-Hotel

Das InterCity-Hotel südlich der Bahnhofshalle ist baulich mit dieser verbunden. Die im Erdgeschoss liegenden Flächen des Markts im Bahnhof sind direkt aus der Halle erreichbar. Die Stadt Ulm hat das Hotel über die städtische Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft (UWS) mit dem Ziel erworben, an dieser strategisch wichtigen Stelle direkt mit eigenem Immobilienbesitz vertreten zu sein. Das Hotel steht wegen der gebundenen finanziellen Mittel nicht für einen Neubau zur Disposition. Die Integration des Bestands in ein neues Bahnhofsgebäude ist jederzeit möglich.

4. Weitere wichtige Entwicklungsgebiete im Projektumfeld

Neben dem Kernbereich des Bahnhofs umfasst das Projekt City-Bahnhof weitere Bereiche in der Innenstadt (s. Anlage 4).

4.1 Einkaufsquartier Sedelhöfe

Mit dem Neubau des Einkaufsviertels Sedelhöfe soll die Innenstadt als Einzelhandelsstandort aufgewertet und die oberzentrale Funktion Ulms gefördert werden. Der vorgesehene Standort am Bahnhofplatz zeichnet sich durch höchste Kundenfrequenz (sog. 1A-Lage) aus. Hier soll ein offenes, mit der bestehenden Stadtstruktur vernetztes und gemischt genutztes Einkaufsquartier entstehen. Der Baustein Sedelhöfe steht in engem Zusammenhang mit der Konzeption des Gesamtprojekts City-Bahnhof Ulm und übernimmt quasi als Trittstein in die Innenstadt eine wichtige Verknüpfungsfunktion zwischen Bahnhof, Bahnhofplatz und City.

4.2 Wengenviertel

Das Wengenviertel schließt östlich an die Sedelhöfe an. Das Wengenviertel war stark kriegszerstört und ist heute noch geprägt von den städtebaulichen Leitbildern aus der Zeit des Wiederaufbaus. Auch dieses Quartier weist strukturelle Defizite auf und droht gegenüber anderen innenstädtischen Quartieren abzuhängen. Das Gebiet ist daher als förmliches Sanierungsgebiet festgelegt worden und wird von der Sanierungstreuhand Ulm GmbH betreut. Zur Steuerung der baulichen Entwicklung im Sanierungsgebiet „Wengenviertel“ wurde ein Rahmenplan entwickelt. Kernziel der Planung ist eine behutsame Quartierserneuerung und Modernisierung, die das Wengenviertel strukturell stärkt und mit den benachbarten innerstädtischen Quartieren Schritt halten lässt. Das Wengenviertel und die gesamte nordöstliche Innenstadt werden in ihren Einkaufslagen nicht zuletzt von der direkten Anbindung über die Sedelhöfe an den Bahnhofplatz und die neue Bahnhofspassage profitieren.

4.3 Dichterviertel

Das Dichterviertel befindet sich westlich der Bahnanlagen und wird seinerseits nach Westen von der 4-streifig ausgebauten Bundesstraße

B10 begrenzt. Vor allem der nördliche Bereich des Quartiers weist eklatante strukturelle Mängel auf und bedarf einer grundlegenden städtebaulichen Neuordnung. Das Quartier hat seiner zentralen Lage wegen großes Entwicklungspotential als Wohn- und Gewerbestandort. Ein städtebaulicher Planungswettbewerb aus dem Jahre 2013 und der darauf aufbauende Rahmenplan ist die Grundlage für die weitere Entwicklung. Das Gebiet ist als förmliches Sanierungsgebiet festgelegt und wird von der Sanierungstreuhand Ulm GmbH betreut. Über die rein bauliche Entwicklung hinaus sollen u.a. die Uferzonen der beiden das Quartier querenden Flussarme der Blau saniert und erlebbar gemacht werden. Die Verlängerung der wichtigen Radwegeachse aus der Oststadt über die Bahnanlagen in die Weststadt soll das Dichterviertel zudem künftig besser in das städtische Radwegnetz einbinden.

4.4 Zentraler Omnibusbahnhof

Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) südlich des Bahnhofplatzes wird neu geordnet. Mit der Überbauung des ZOBs kann die städtebauliche Brache zwischen den Bahngleisen und der Friedrich-Ebert-Straße geschlossen, der Bahnhofplatz an seiner Südseite räumlich gefasst und wertvolle innerstädtische Fläche in der Nähe des Hauptbahnhofs einer Entwicklung etwa als Dienstleistungsstandort zugeführt werden. Damit kann die für die Innenstadt wichtige Eingangssituation entsprechend ihrer Bedeutung aufgewertet werden. Konkrete Planungen hierfür liegen derzeit nicht vor.

4.5 Schillerrampe

Die sog. Schillerrampe befindet sich südlich des Hauptbahnhofs an der Schillerstraße. Diese Funktionsfläche der Deutschen Bahn wird mittelfristig für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt. Auf diesem Areal soll ein Büro-, Wissens- und/oder Verwaltungsstandort entwickelt werden.

4.6 Theaterviertel

Das Theaterviertel wird mit der Entwicklung des City-Bahnhofs und der Errichtung der Neubau-
strecke als Wohn-, Arbeits- und Kulturstandort an Bedeutung gewinnen. Das Viertel ist heute von großflächigen gewerblichen Nutzungen geprägt. Es soll Zug um Zug zu einem dichten und urban geprägten Stadtquartier umgewandelt werden. Eine neue Fußgänger- und Fahr-

radverbindung verknüpft das Theaterviertel mit dem Dichterviertel westlich der Bahngleise. Für das Theaterviertel sind langfristig ca. 900 Einwohner und ca. 2.000 Arbeitsplätze geplant. Der Wohnanteil soll durchschnittlich ca. 40% betragen. Die Stadt Ulm und die Stadtwerke Ulm verfügen im Theaterviertel über erhebliche Grundstücksflächen. Auf Grundlage einer Verkaufssatzung betreibt die Stadt in diesem Bereich weiter aktiv Liegenschaftspolitik.

4.7 Nördliche Neustadt/Abstellgruppe Ost

Das Areal des ehemaligen Ostbahnhofs nördlich der Wilhelmstraße wird im Jahr 2021 von der Bahn aufgegeben. Damit besteht die Chance, die Neustadt bis an den Fuß des Michelsbergs auszudehnen und die beiden Stadtteile besser miteinander zu vernetzen. Hier sollen vorwiegend Wohngebäude mit ergänzenden Dienstleistungs-/ Gewerbenutzungen errichtet werden („Wilhelmpark“).

C Projektentwicklung

1. Entwicklungskonzept City-Bahnhof Ulm

Im Jahr 2012 hat die Stadt Ulm ein Entwicklungskonzept zur Realisierung des City-Bahnhof-Ulm-Programms beschlossen. Insgesamt umfasst der Rahmenplan eine neu zu entwickelnde Fläche von ca. 25 ha in der westlichen Innenstadt. Die Komplexität der Realisierung des Citybahnhof-Konzepts erfordert ein gesichertes und abgestimmtes Handeln bei der Umsetzung der einzelnen Bausteine. Der modulare Aufbau dieses Konzepts ermöglicht, auf Änderungen der Rahmenbedingungen flexibel zu reagieren und die Projektentwicklung an die realen Möglichkeiten anzupassen. Insbesondere zu den laufenden Bauarbeiten der Deutschen Bahn im Zusammenhang mit dem Neubau der Schnellbahnstrecke bestehen komplexe Abhängigkeiten.

Mit dem Entwicklungskonzept soll sichergestellt werden, dass die im Rahmenplan City-Bahnhof Ulm grundsätzlich festgelegten Projektbausteine koordiniert in einer sinnvollen Abfolge umgesetzt und die Auswirkungen auf die Innenstadt dabei möglichst gering gehalten werden können.

Das Entwicklungskonzept City-Bahnhof-Ulm sieht folgende Entwicklungsphasen vor (Anlage 5):

1.1 Entwicklungsphase I

Mit der aktuellen Entwicklungsphase I soll im Wesentlichen der Bahnhofplatz erneuert, die Haltestelle für den Öffentlichen Nahverkehr grundlegend umgebaut, die Bahnhofspassage vergrößert und zudem eine Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz gebaut werden. Die Realisierung soll möglichst im Jahr 2019 abgeschlossen werden. Entgegen den ursprünglichen Planungen wurde der Bahnhofplatz in der Umsetzung vorgezogen, da der zunächst priorisierte Neubau des Bahnhofsgebäudes und die Realisierung des Westzugangs an der Schillerstraße veränderten Rahmenbedingungen folgend frühestens 2019 ff. angegangen werden kann.

Zwischen den Konzeptbausteinen Tiefgarage, Bahnhofspassage, ÖPNV-Haltestelle und Neuordnung öffentlicher Raum bestehen komplexe Abhängigkeiten. Mit der Erweiterung des Straßenbahnnetzes, der ICE-Neubaustrecke und der

Umsetzung des Regio-S-Bahn-Systems wird die Bedeutung des Bahnhofplatzes als zentraler Verkehrsknoten des städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrs noch zunehmen. Mit der Inbetriebnahme der geplanten Straßenbahnlinie 2 werden zusätzliche Anforderungen an die Haltestelle Hauptbahnhof gestellt. Der zeitnahe Ausbau der Haltestelle ist dringend notwendig.

Die Parksituation genügt weder den heutigen, noch den künftigen Anforderungen für PKW, Taxen, Fahrräder. Der Neubau der Bahnhofsgarage soll daher dem Bau des Bahnhofsempfangsgebäudes vorgezogen werden. Die gleichzeitige Realisierung beider Bausteine könnten die Verkehrskapazitäten in der Innenstadt nicht abgewickelt werden.

1.2 Entwicklungsphase II

Die Entwicklungsphase II umfasst die folgenden Konzeptbausteine und soll zwischen 2019 und ca. 2023 umgesetzt werden (Anlage 6):

Bahnhofsempfangsgebäude

Stadt und Bahn haben gemeinsam eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Demnach kann das Empfangsgebäude frühestens ab Ende 2020 erneuert werden.

Dienstleistungszentrum am Bahnhof

Gemeinsam mit dem Neubau des Empfangsgebäudes soll am Bahnhof durch einen privaten Investor ein Dienstleistungszentrum entstehen.

Westzugang und Bahnhofspassage unter den Gleisen

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden die Möglichkeiten für den Neubau der Bahnhofspassage untersucht. Passage und Empfangsgebäude müssen demnach gemeinsam realisiert werden. Für den Bau des Westzugangs jenseits der Gleisanlagen sind zwingend Gleisflächen an der Schillerstraße erforderlich, die heute noch von der Bahn genutzt werden. Diese Flächen sind gesichert erst ab 2021 verfügbar.

Parkhaus West

Mit dem Parkhaus am Westzugang soll eine verkehrliche Entlastung der Innenstadt erreicht werden. Vorgesehen sind ca. 400 Stellplätze für PKW sowie Stellplätze für Fahrräder in direkter Nähe zum Bahnhofszugang. Derzeit wird die Gleisfläche zwischen der südlich gelegenen Schillerrampe und dem vorhandenen Bahnsteg favorisiert. Die Gleise sind ab 2021 verfügbar.

Die Bahn prüft derzeit eine frühere Verfügbarkeit.

Ausbau Schillerstraße

Durch den neuen Westzugang und das Parkhaus West erhält die Schillerstraße eine zusätzliche Erschließungsfunktion für den Bahnhof. Für die zusätzlichen Verkehre muss die Schillerstraße ausgebaut und ihre Anbindungen leistungsfähiger gemacht werden.

Bei sämtlichen Maßnahmen, die heutige Bahnflächen betreffen, ist zu beachten, dass seitens der Bahn komplexe und aufwendige Abstimmungen insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau der Neubaustrecke erforderlich sind.

1.3 Entwicklungsphase III

Die Entwicklungsphase III umfasst die Erneuerung innenstadtnaher Areale im Bahnhofsumfeld, namentlich des Theaterviertels, der Schillerrampe und des Wilhelmspark (siehe dazu unter 1.4). Die sukzessive Erneuerung dieser Quartiere ist ab 2021 möglich.

2. Maßnahmen der Projektentwicklung

2.1 Grundsatzvereinbarung zwischen der Stadt und DB Station & Service 2008

Die Stadt Ulm hat bereits im Jahr 2007 den Dialog mit der Deutschen Bahn AG aufgenommen. In der Grundsatzvereinbarung verpflichten sich die Stadt Ulm und die DB Station & Service AG gemeinsam eine Neugestaltung des Bahnhofs und dessen Umfelds in funktionaler, architektonischer und städtebaulicher Hinsicht zu realisieren. Sie bildet die Grundlage für die folgende Projektentwicklung.

2.2 Gespräche mit dem Vorstand der DB AG

Seit Beginn der konkreten Projektentwicklung ab 2007 haben zahlreiche Gespräche mit der Bahn sowohl auf Arbeitsebene als zwischen Oberbürgermeister und Bahnvorstand stattgefunden. Im Rahmen dieser Gespräche wurde von der Bahn dargestellt, welche Flächen im Bereich des Hauptbahnhofs Ulm absehbar nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden und somit für die städtebauliche Entwicklung zur Verfügung stehen. Der Großteil der identifizierten Flächen ist allerdings erst mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke, die Fläche des heutigen Empfangs-

gebäudes ab 2020 verfügbar. Damit wurden seitens der Bahn mittlerweile konkrete Angaben zur Verfügbarkeit von Flächen zur Umsetzung des Citybahnhof-Ulm-Konzepts gemacht - ein großer Schritt in Richtung Projektumsetzung!

Zuletzt hat die Bahn außerdem zugesichert, den vorhandenen Bahnhofsteg mit Treppen und Aufzügen barrierefrei an die Bahnsteige anzubinden. Diese Maßnahme wird voraussichtlich im Jahr 2017 realisiert werden. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen werden im Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses verankert. Sobald der Planfeststellungsbeschluss seitens des Eisenbahnbundesamtes erteilt wird, besteht hierfür Baurecht.

Ferner haben Stadt und Bahn vereinbart, mit dem Bau des Parkhauses an der Schillerstraße (Parkhaus West) Parkraum für Bahnkunden zur Verfügung zu stellen. Die Notwendigkeit hierzu erwächst im Wesentlichen aus dem Wegfall bahneigener Stellplätze nördlich des Bahnhofsgebäudes. Der Parkhausneubau soll voraussichtlich südlich des Bahnhofsteges entstehen und einen barrierefreien Zugang zum Steg erhalten. Dank der Verknüpfung des Steges mit den Bahnsteigen ist das Parkhaus an diese barrierefrei angebunden. Die Bahn prüft, ob das Gelände für den Parkhausneubau, das bislang als Baustelleneinrichtungsfläche für die Neubaustrecke der Schnellbahn vorgesehen ist, u.U. noch vor 2021 zur Verfügung steht. Darüber hinaus ist die Frage nach Investor und Betreiber in weiteren Gesprächen zu klären.

2.3 Machbarkeitsstudie der DB Bahnhofsagentur 2008

Die genannte Grundsatzvereinbarung zwischen der Stadt und der Bahn beinhaltet auch eine gemeinschaftliche Beauftragung der DB Bahnhofsagentur mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie zum City-Bahnhof-Ulm-Konzept. Dies geschah im Februar 2008.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass das Konzept City-Bahnhof Ulm mit seinen Bausteinen einer durchgehenden Bahnhofspassage von der Innenstadt bis zur Schillerstraße, einer neuen auf die Ebene -1 durchgesteckten Bahnhofshalle sowie der hierzu notwendigen Verlegung des Kanalbetts der Kleinen Blau grundsätzlich realisierbar ist. Einleitend stellt die Studie dar, dass durch die Verknüpfung von unterschiedlichen Projekten im Bereich des Hauptbahnhofs für die

Stadt Ulm und die betroffenen Geschäftsbereiche der Deutsche Bahn AG die Chancen zu umfassenden Erneuerungen und Verbesserungen bestehen.

2.4 Machbarkeitsstudie zur Personenunterführung (Bahnhofspassage West), 2013

Aufbauend auf der Grundsatzvereinbarung wurde diese Studie im Auftrag der DB Station & Service von DB International als Nachfolgeorganisation der Bahnhofsagentur erstellt. Aufgabe war die Prüfung der baulichen Machbarkeit des Neubaus der Bahnhofsunterführung als Teil der neuen Bahnhofspassage zwischen Innensatdt und Dichterviertel mit Benennung erster Zeitplanungen und Aussagen zu den Kosten. Wesentliche Vorgabe war es, einen niveaufreien Übergang zur neuen städtischen Bahnhofspassage unter dem Bahnhofsplatz herzustellen.

Grundsätzlich hat die Bahn dringenden Handlungsbedarf. Neben technischen und funktionalen Mängeln weisen die bestehenden Bauwerke der Personenunterführung und des Empfangsgebäudes erhebliche bauliche Mängel auf.

Die Studie hat drei Varianten untersucht:

Bestandserhalt der heutigen Unterführung und Verlängerung nach Westen:

Der aktuelle Zustand der Personenunterführung entspricht weder den Bauvorschriften der Deutschen Bahn und den allgemeinen Anforderungen in Bezug auf Barrierefreiheit. Die Integration von Teilen des Bestandsbauwerks in einen Neubau ist baulich nicht möglich. Die Variante kann daher nicht zur Ausführung kommen.

Erweiterter Neubau der Passage mit 12 m lichter Breite und 4 m lichter Höhe:

Als Vorzugsvariante schlägt die Studie den Neubau der Personenunterführung unter den Gleisen in einer Breite von 12 m vor mit Treppen/Fahrtreppen sowie Aufzügen zu allen Bahnsteigen (barrierefreie Erschließung). Die Höhenlage der Unterführung entspricht dabei der geplanten Höhenlage der neuen Passage zur Innenstadt. Der Bau muss bei laufendem Bahnbetrieb erfolgen. Hierzu müssen im Bereich des Westzugangs an der Schillerstraße und an Stelle der Bahnhofshalle Baustelleneinrichtungsflächen eingerichtet, die

Bahnhofshalle vorher entkernt oder abgebrochen werden.

Neubau der Passage sowie zusätzlicher Vermarktungsflächen:

Zusätzlich zu der neuen, 12 m breiten Passage werden zwischen den Bahnsteigen 1 und 4 Verkaufsflächen errichtet. Ergebnis der Studie hierzu ist, dass durch zusätzliche Verkaufsflächen erhebliche Baukosten entstehen, die durch den Ertrag aus diesen eher kleinteiligen Flächen nicht wirtschaftlich gedeckt werden können.

Wichtigste Erkenntnis der Studie ist, dass zum Neubau der Passage unter den Bahngleisen auch das Empfangsgebäude zumindest teilweise abgebrochen werden muss, um an dieser Stelle die Baustelle einzurichten; die beiden Bauteile Personenunterführung und Empfangsgebäude müssen also zusammen realisiert werden. Eine Verknüpfung der neuen Personenunterführung mit dem heutigen Gebäude ist nicht sinnvoll.

Auf der Grundlage von Referenzprojekten wurden Baukosten grob überschlagen. Für die Vorzugsvariante (Neubau Passage ohne Verkaufsflächen) wird mit 32 Mio. Euro (Baupreisindex 2012) gerechnet. Die Trägerschaft für einzelne Abschnitte der Personenunterführung und die jeweilige Kostentragung müssen in einer mit der Bahn zu schließenden Finanzierungsvereinbarung festgelegt werden.

2.5 Machbarkeitsstudie zum Empfangsgebäude (Verlagerungsstudie), 2014

Aufgabe war die Prüfung, inwieweit Flächenanteile des Empfangsgebäudes freigemacht werden können mit dem Ziel, ein baureifes Grundstück für den Bahnhofsneubau zu erhalten. Dabei wurden neben dem Empfangsgebäude auch die nördlich angrenzende Expressguthalle, weitere Nebengebäude und die hinter der Postpakethalle gelegene sogenannte Ladestation betrachtet.

Untersucht wurden dabei sämtliche bahnbetrieblich notwendigen Anlagen und Einrichtungen sowie Betriebsräume für Personal. Stadt und Bahn haben die Studie gemeinsam beauftragt. Die Studie wurde von der zuständigen Immobiliengesellschaft der Bahn (DB Imm) sowie von der für Planung und Technik zuständigen Bahntochtergesellschaft (DB International) erarbeitet.

Ergebnis der Bestandsaufnahme ist, dass grundsätzlich alle Einrichtungen, die sich in den untersuchten Gebäuden befinden, verlagert werden können. Mit dieser Erkenntnis stellt die Studie einen wesentlichen Meilenstein in der Projektentwicklung dar. Insgesamt wurde für die Verlagerung sämtlicher bahnbetrieblich notwendiger Einrichtungen ein Flächenbedarf von 3.096 qm Bruttogeschossfläche ermittelt, die künftig sinnvollerweise in einem gesonderten Technikgebäude nördlich der ehemaligen Expressguthalle untergebracht werden.

Das Konzept sieht in Teilen eine Freistellung der Bahnhofsgebäude von den Zwecken des Bahnbetriebes vor. Demnach soll in etwa die Fläche der heutigen Bahnhofshalle auch weiterhin unter dem Fachplanungsvorbehalt für Bahnflächen stehen und nicht entwidmet werden. Die sich nördlich anschließende Fläche kann nach Freistellung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) einer immobilienwirtschaftlichen Verwertung mit zusätzlichen Dienstleistungsnutzungen zugeführt werden. Auf diesem Wege ist die Realisierung des geplanten Dienstleistungszentrums am Bahnhof möglich.

Im Anschluss an die Verlagerungsstudie führt die Bahn nun den bahninternen Prüfungsprozess weiter, der die Freimachung des Bahnhofgrundstückes für eine Neubebauung sowohl aus fachtechnischer als auch wirtschaftlicher Sicht umfasst.

Auf Grund des aufwendigen bahninternen Abstimmungsprozesses, der nach Einreichen der Planung einen Zeitraum von ca. zwei Jahren vor Baubeginn erfordert, und nicht zuletzt auf Grund der Abhängigkeiten von den Baumaßnahmen der Neubaustrecke ist der Neubau des Empfangsgebäudes frühestens 2020 möglich. Ziel ist die gemeinsame Inbetriebnahme der Neubaustrecke und des neuen Empfangsgebäudes.

Die Studie geht von Netto-Grobkosten in Höhe von 17 Mio. Euro für die Freimachung des Bahngrundstückes für das neue Empfangsgebäude und das Dienstleistungszentrum aus. Darin enthalten sind die Kosten für den Neubau des Technikgebäudes, die Verlagerung der Infrastruktur, Abbruchkosten, Baunebenkosten sowie Kosten für Planung und Projektsteuerung.

2.6 Büroflächenbedarfsermittlung

Das Beratungsunternehmen Bulwien Gesa AG hat im Auftrag der Projektentwicklungsgesellschaft Ulm GmbH (PEG) den Hauptbahnhof Ulm als Standort für Büronutzungen im Hinblick auf deren Vermarktbarkeit untersucht.

Die Studie ergibt grundsätzlich deutliche Wettbewerbsvorteile für das Bahnhofsareal. Basierend auf dem durchschnittlichen Umsatz in der Gesamtstadt von etwa 16.000 qm Büronutzfläche pro Jahr (Mietfläche), ist eine Absorptionsquote von 10% bis 15% dieses Jahresumsatzes, absolut also ca. 1.800 qm bis 2.300 qm, am Bahnhof anzusiedeln. Sondereffekte wie die Neubaustrecke könnten zu noch höheren Quoten führen. Erfahrungsgemäß ist der Büroflächenmarkt allerdings großen Schwankungen unterworfen.

Daraus ergibt sich realistischerweise ein nachhaltig sinnvolles Büroflächenvolumen von etwa 20.000 qm bis 25.000 qm. Die Realisierung der Flächen soll in mehreren Abschnitten von jeweils ca. 5.000 qm erfolgen. Wichtig hierbei ist die Realisierung zusätzlicher Versorgungsangebote und gastronomischer Einrichtungen im Umfeld.

2.7 Studie Hohe Häuser in Ulm 2009

Im Zuge der Ermittlung städtebaulicher Rahmenbedingungen hat das Büro Eisenlauer Voith aus München eine Studie über Entwicklungs- und Standortpotenziale des Ulmer Stadtraums in Bezug auf vertikale Bautypologien erstellt. Untersucht wurden Hochhausstandorte in Bezug auf ihre Silhouettenwirkung insbesondere im Verhältnis zum Münster.

Wesentliche Erkenntnis ist, dass Hochhäuser im historischen Zentrum zwar generell problematisch sind, punktuell an ausgesuchten Standorten jedoch profilübergreifende Gebäude bis zu max. ca. 30 m sind durchaus stadtbildverträglich sein können.

Dabei sind in der westlichen Innenstadt Gebäudehöhen bis 30 m generell möglich. Für den Bereich Hauptbahnhof wurde ermittelt, dass Gebäudehöhen bis max. 70 m stadtbildverträglich sein können. Dies gilt an ausgewählten Standorten auch für Ensembles aus hohen Häusern.

2.8 Machbarkeitsstudie Verkehr, 2008

Bereits im Jahr 2007 wurde das Büro MODUS CONSULT ULM GmbH beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur Verkehrssituation zu erstellen.

Wichtigste Ergebnisse der Verkehrserhebung und Mängelanalyse:

Täglich 40.000 Besucher im Hauptbahnhof
30.000 Fahrzeuge in der Friedrich-Ebert-Straße

21.000 Fahrgäste an der ÖPNV-Haltestelle
ÖPNV-Haltestelle, Passage und Bahnhof sind unzureichend dimensioniert und nicht behindertengerecht

Umständliche und zeitaufwändige Umsteigerelationen zwischen den einzelnen Verkehrssystemen

Ungenügende Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt

Zu wenig Stellplätze für Autos und für Fahrräder

Erreichbarkeit des Bahnhofs nur von der Innenstadt und dadurch zusätzliche Verkehrsbelastung in der Friedrich-Ebert-Straße

Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurden zunächst insgesamt drei Szenarien zur Erschließung eines neuen Bahnhofs entwickelt. In der anschließenden politischen Diskussion hat sich das Szenario durchgesetzt, welches eine durchgehende Fußgängerpassage auf der Ebene -1 unter den Bahngleisen und dem Bahnhofplatz sowie einen neuen Westzugang an der Schillerstraße vorsieht. Die neue Bahnhofshalle befindet sich in diesem Szenario ebenfalls im Wesentlichen auf der Ebene -1. Die neue Passage ist damit die zentrale Fußgängerachse und verbindet sämtliche Verkehrsfunktionen und -arten über barrierefreie Zugänge auf kürzestem Wege miteinander.

2.9 Planungsuntersuchungen zur ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof

In Vorbereitung auf den Realisierungswettbewerb „Bahnhofplatz“ und auf Grund von Anregungen aus der Öffentlichkeit wurden Varianten über eine neu zu konzipierenden ÖPNV-Haltestelle insbesondere in Hinblick auf Leistungsfähigkeit und Funktionalität sowie auf stadträumliche Qualität und Passantenführung auf dem Bahnhofplatz entwickelt.

4-Gleis-Variante:

Durch die Auffächerung der Gleise und der Straßenspuren werden enorme Flächen ausschließlich mit Anlagen der Verkehrsinfrastruktur belegt. Der Anspruch eines attraktiven Bahnhofplatzes mit Aufenthaltsqualität ist mit dieser Lösung nicht vereinbar.

3-Gleis-Variante:

Die dreigleisige Haltestelle erfordert eine Haltestellenlänge von ca. 115 m. Dabei wird für beide Fahrtrichtungen lediglich zwischen den Außenbahnsteigen jeweils ein verkürzter Bahnsteig angeordnet. Diese Variante führt zu einer unübersichtlichen und städtebaulich ungünstigen Abordnung der Haltestelle und hat obendrein einen erhöhten Raumbedarf.

2-Gleis-Variante:

Mit einer Haltestellenlänge von ca. 115 m entspricht diese Variante der vorhandenen Haltestelle. Die Bahnsteige können flexibel sowohl von mehreren Straßenbahnen als auch gleichzeitig von Straßenbahnen und Bussen genutzt werden. Für die Kapazität der Haltestelle ist die Breite der Bahnsteige entscheidend; diese werden auf 7 m verbreitert. Der große Vorteil dieser Lösung liegt in der geringen Ausdehnung, die es ermöglicht, einen repräsentativen Bahnhofplatz mit Aufenthaltsqualität zu bauen. Nördlich und südlich der Bahnsteige werden barrierefreie Überwege für Fußgänger mit Anbindung an die Bahnsteige eingerichtet. Zusätzlich gibt es in etwa mittig angeordnete, barrierefreie Zugänge vom Bahnhof zum westlichen Bahnsteig und von der Innenstadt zum östlichen Bahnsteig der Haltestelle. Eine barrierefreie Fußgängerfurt über die Bahnsteige hinweg ist auf Grund der unterschiedlichen Längen der Fahrzeuge auf Gegenseiten nicht möglich. Ferner ist eine Verschiebung oder Verkürzung der Haltestelle nach Süden wegen der erforderlichen Bahnsteiglängen ausgeschlossen. Diese Variante ist Grundlage für die weitere Planung.

3. Planungswettbewerbe

3.1 Städtebaulicher Ideenwettbewerb 2011

Stadt und Bahn haben gemeinsam einen städtebaulichen Ideenwettbewerb für das Bahnhofsareal und das Kernprojekt des Konzepts „City-Bahnhof Ulm“ durchgeführt.

Die Teilnehmer hatten die Aufgabe, den Bahnhof entsprechend seiner Bedeutung als zentraler Verkehrsknotenpunkt der Region neu zu konzipieren. Vorgabe war das Konzept einer durchgehenden neuen Verbindungsebene von der Innenstadt bis zur Weststadt und die Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger auf kürzestem Wege. Über die Konzipierung eines neuen Bahnhofsgebäudes hinaus sollten auch für einen großen Teil der westlichen Innenstadt städtebauliche Entwicklungsszenarien erarbeitet werden. Abgefragt waren dabei das Theaterviertel, die Schillerrampe und der Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofs. Insgesamt war eine Fläche von ca. 22 ha zu bearbeiten.

Am Wettbewerb hatten 35 Büros aus dem In- und Ausland teilgenommen. Das Preisgericht hat schließlich entschieden, keinen ersten, jedoch drei zweite Preise zu vergeben (Anlage 7). Damit lagen grundsätzlich unterschiedliche Konzeptionen des neuen Bahnhofs als Basis für den nachfolgenden Dialog mit der Öffentlichkeit vor (Detailliertere Information sind erhältlich unter www.citybahnhof.ulm.de).

3.2 Realisierungswettbewerb „Bahnhofplatz“ 2014

Die hohe Komplexität der Aufgabe und die Abhängigkeiten der Projektbausteine im Gesamtprojekt Citybahnhof legen nahe, die Aufgabenstellung entsprechend der Verfügbarkeit der Bahnflächen in einzelne, zu bewältigende Realisierungsabschritte zu teilen.

Die Stadt hat daher beschlossen, die Bausteine Bahnhofplatz, Passage zur Innenstadt und Bahnhofsgarage, die ausschließlich im Verantwortungsbereich der Stadt liegen und nicht auf gewidmete Flächen der Deutschen Bahn angewiesen sind, vorrangig in eigener Trägerschaft zu entwickeln. Für diese Projektbausteine wurde im Jahr 2013 ein separater Realisierungswettbewerb nach RPW 2013 ausgeschrieben.

Der Realisierungswettbewerb zum Bahnhofsgebäude, zur Personenunterführung und zum Westzugang wird in einem zweiten Schritt durchgeführt, nachdem Einigkeit mit der Bahn über den Erwerb des Empfangsgebäudes erzielt werden konnte.

Aus dem Wettbewerbsverfahren „Bahnhofplatz“ ging die Arbeitsgemeinschaft Axel Hummert Architekten Dortmund und Hullak

Rannow Architekten Ulm als Sieger hervor (Anlage 8). Das Preisgericht hat den Entwurf wie folgt beurteilt:

„Die Arbeit überzeugt in der städtebaulichen Konzeption einer stadtraumbestimmenden, hallenartigen Glasüberdachung der Straßenbahnhaltestellen, durch die das verkehrsfreie Bahnhofsvorfeld als Platzraum definiert wird.“

Zwei niedrige Glasbauten, die die notwendigen Rampen und Abgänge zur Ebene -1 überdachen, sowie eine Wasserfläche, die das südliche Ende des Platzes langfristig als Aufenthaltsort definiert, gliedern und ordnen die Platzfläche ohne trennende Wirkung. Hinsichtlich Flächenordnung, Verkehrsangaben, Barrierefreiheit und Nutzungszuordnungen erfüllt der Entwurf alle gestellten Anforderungen.

Allerdings ist die vorgeschlagene mittige Hauptquerung der Straßenbahnhaltestellen nicht barrierefrei.

Ein überzeugender Vorschlag sind die gläsernen Lichtwürfel, die das Tageslicht in die Tiefgeschosse lenken, in den Nachtstunden Lichtwürfel sind und mit der möglichen optischen, farblichen oder informativen Gestaltung zusätzliche künstlerische Interpretation erlauben.

Ob die einzeilige Baumreihe vor den Bahnhofsgebäuden als Begrünung ausreichend Kraft hat, ist zu hinterfragen. Es wird anerkannt, dass die Bäume so gesetzt sind, dass sie eine spätere Bahnhofsneubebauung nicht wesentlich behindern.

Die Überdachung der Straßenbahngleise mit einer geschwungenen, gläsernen Dachkonstruktion bedeutet eine Aufwertung der Haltestellen auch als Aufenthaltsbereich und ist konstruktiv und gestalterisch gut gelöst.

Besonders gut ist die Lichtkonzeption, die die architektonischen Elemente des Entwurfs als Lichtquellen in das Beleuchtungskonzept einbezieht und eine ausgesprochen städtische Raumwirkung schafft.

Die Gestaltungsaussagen zum Stadtboden sind nur marginal dargestellt.

Zusammenfassend zeichnet sich der Entwurf dadurch aus, dass er auch im Hinblick auf heute noch nicht absehbare neue Randbebauungen

sich in seiner kräftigen und ruhigen stadträumlichen Gesamtkonzeption behaupten kann."

Der vorliegende Entwurf bildet die Grundlage des nun anstehenden Dialogs mit der Öffentlichkeit.

D Nächste Schritte

1. Rahmenvereinbarung - Letter of Intent -

Als Fortschreibung und Anpassung der bereits erwähnten Grundsatzvereinbarung zwischen Stadt und Bahn ist derzeit eine Rahmenvereinbarung mit der Bahn in Vorbereitung. Die Rahmenvereinbarung regelt die Art und Weise, wie die Bausteine des Kernprojektes Citybahnhof-Ulm grundsätzlich umgesetzt werden sollen.

Stadt und Bahn sind sich grundsätzlich einig, dass die Realisierung eines neuen Empfangsgebäudes nur möglich ist, wenn die Stadt die notwendigen Grundstücke erwirbt und die Projektentwicklung einleitet.

Grundsätzlich sind verschiedene Wege der Projektentwicklung möglich. Mit der bereits erwähnten Verlagerungsstudie wurden auch die Grundlagen für die Realisierung durch einen privaten Investor geschaffen. Denkbar ist der Zwischenerwerb des Bahnhofgrundstücks durch die Stadt und dessen Weiterveräußerung an einen Investor im Anschluss an ein Vergabeverfahren - mit der Verpflichtung, das Empfangsgebäude inklusive der für den Bahnbetrieb notwendigen Gebäudeteile neu zu errichten. Zusätzlich kann ein Investor mit dem geplanten Dienstleistungszentrum am Bahnhof weitere wirtschaftlich interessante Flächen für die eigene Vermarktung erstellen.

Ziel ist der Abschluss der Rahmenvereinbarung noch im Laufe des Jahres 2014.

2. Planungs- und Finanzierungsvereinbarung

Voraussetzung für den Abschluss der konkreten Planungs- und Finanzierungsvereinbarung in Bezug auf das Empfangsgebäude und die Bahnhofspassage west (Personenunterführung) ist eine mit der Bahn im Detail abgestimmte Finanzierung. Stadt und Bahn müssen sich über die Vorgehensweise der Projektentwicklung, die Art und Weise der Einbeziehung eines privaten Investors und den durchzuführenden Wettbewerb einig sein.

In den letzten Gesprächen mit der Bahn auf Arbeitsebene wurde vereinbart, dass die Bahn bis Mitte 2015 ein grobes Finanzierungskonzept mit

allen relevanten Kosten erstellt. Derzeit erarbeitet die Bahn die wirtschaftlichen Parameter für den Neubau des Bahnhofs und des Dienstleistungszentrums am Bahnhof. Ziel ist es, die Planungs- und Finanzierungsvereinbarung Anfang 2016 zu unterzeichnen um dann zeitnah einen privaten Investor zu finden.

3. Teilprojekt Neugestaltung Bahnhofplatz

3.1 Öffentlicher Raum und ÖPNV-Haltestelle

Auf der Grundlage des Siegerentwurfs aus dem Realisierungswettbewerb „Bahnhofplatz“ (Arbeitsgemeinschaft Hullak/Ranow Architekten mit Axel Hummert) wird das Areal im Vorfeld des Hauptbahnhofs grundlegend neu gestaltet. Der Verkehr (MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger) sowie das Parken werden neu geordnet, die Oberflächen werden aufgewertet. Die Aufenthaltsqualität des Stadtraumes soll wesentlich verbessert werden. Die ÖPNV-Haltestelle sowie Teile der Fußgängerüberwege im Norden und Süden werden künftig mit einer das Ortsbild prägenden, ca. 125m x 20m großen Glas-Stahl-Konstruktion überspannt.

Die Naturschutzverbände NABU und BUND haben sich im Zusammenhang mit den Planungen um den Bahnhofplatz dafür eingesetzt, dass im Ringen um eine geeignete Neuordnung und Vernetzung der Verkehre auf dem Bahnhofplatz das Thema „Grün in der Stadt“ nicht ins Abseits gerät. Sie hat dazu die Aktion „Zeit, sich aufzubaumen“ ins Leben gerufen mit dem Ziel, auf dem neuen Bahnhofplatz Raum für Großbäume zu sichern. Die Initiative hat dazu mehr als 2600 Unterschriften gesammelt. Dieses Engagement hat insofern Eingang in die Planung gefunden, als die Unterbauten unter dem Bahnhofplatz (Tiefgarage, Fahrradgarage, Fußgängerpassage usw.) nun soweit unter die Oberfläche verlegt werden, dass über diesen unterirdischen Bauwerken eine ausreichende Erdüberdeckung für Baumpflanzungen gewährleistet ist. Anzahl und Standorte der neuen Bäume können nun im anschließenden Bürgerdialog frei diskutiert werden.

Baubeginn ist in Abhängigkeit von den Baumaßnahmen der ÖPNV-Trasse und des Parkhauses voraussichtlich im Jahr 2018.

3.2 Bahnhofspassage Ost

Die neue Bahnhofspassage Ost wird die bereits bestehende Passage unter der Friedrich-Ebertstraße in gleicher Lage ersetzen. Die neue Passage wird allerdings wesentlich aufgewertet, verbreitert und direkt an die verschiedenen, im Bereich des Bahnhofplatzes kulminierenden Verkehrsarten angebunden:

Fußgänger erreichen von der Innenstadt aus über die Passage schwellenlos den Hauptbahnhof und in einem zweiten Bauabschnitt auch die dahinter liegenden Bahnsteige und die anschließenden Stadtquartiere (Dichterviertel)

Radfahrer können ihr Fahrrad im neuen Fahrradparkhaus auf Ebene -1 abstellen (s.u.) und mit direktem Anschluss an die Passage ihren Weg entweder zum Hauptbahnhof oder in die Innenstadt fortsetzen. Nutzer des ÖPNV erreichen die Passage unmittelbar von der Haltestelle aus über Auf-/ Abgänge.

Autofahrer (MIV, Taxiverkehr) sind über die neue Tiefgarage mit Angeboten für Kurz- und Langzeitparker barrierefrei mit der Passage verbunden.

Der neuen Bahnhofspassage kommt somit die Bedeutung eines Rückgrates mit Verteiler- und Verknüpfungsfunktion für die örtlichen Verkehre zu.

3.3 Parkhaus am Bahnhof

Zur Kompensation wegfallender Stellplätze bzw. zur Verbesserung des Parkraumangebots im Bahnhofsumfeld soll unter dem Bahnhofplatz eine neue Tiefgarage errichtet werden. Die Größe der Tiefgarage wird derzeit in Varianten diskutiert. Hier sind noch Fragen der Wirtschaftlichkeit und der Baulegistik zu klären. Unstrittig ist dabei, dass die Garage direkt und barrierefrei an die Bahnhofspassage - und damit an Hauptbahnhof und Innenstadt - angebunden und zudem mit Flächen für Kurzzeitparker und Taxis ausgestattet werden soll.

3.4 Fahrradparken

Nördlich an die Bahnhofspassage wird ebenfalls auf Ebene -1 eine Fahrradgarage mit 500 Stellplätzen angebaut. Die Zufahrt erfolgt über eine Fahrradrampe vom Bahnhofplatz aus. Dieses Angebot soll Bike&Ride-Konzepte fördern, indem gesicherte Abstellplätze für Fahrräder zur

Verfügung gestellt werden. Zudem wird es weiterhin auf Ebene 0 dezentral auf mehrere Stellen verteilt Fahrradabstellplätze geben. Für PKW und Fahrräder werden etwa gleich viele Stellplätze bereitgehalten.

E Öffentlicher Dialog

In den zurückliegenden Jahren hat der Gemeinderat eine ganze Reihe von Beschlüssen über die Formen des projektbezogenen Dialogs mit der Öffentlichkeit gefasst. Ergebnis dieser Beschlüsse sind u.a. der Infopavillon auf dem Bahnhofplatz als Informations- und Diskussionsplattform des Großprojekts sowie die einheitliche Gestaltungslinie des Projektes Citybahnhof. Diese umfasst die Bausteine Ausstellungen, Gebäudehülle des i-Pavillons, Printmedien, Internet sowie die Entwicklung eines signifikanten Zeichens.

1. Öffentlicher Dialog auf kommunaler Ebene: Forum Citybahnhof 2011-13

1.1 Ziele und Vorgehensweise

Mit den Ergebnissen des städtebaulichen Ideenwettbewerbs lagen erstmals konkrete Planungen vor. Dies war der Anlass, die Beteiligung zum Großprojekt Citybahnhof gerade in Hinblick auf den langen Projektzeitraum als einen dauerhaften Dialogprozess im Rahmen eines „Forum Citybahnhof Ulm“ zu konzipieren.

Ziel ist es, einen transparenten und kontinuierlichen Prozess zu etablieren mit Einbindung möglichst aller Akteure und Betroffenen sowie die Bildung eines Netzwerks als Grundlage für projektbegleitende Beteiligungsrunden. Damit ist das Forum Citybahnhof Ulm beispielgebend für die künftigen Beteiligungsverfahren der Stadt Ulm auch in anderen Handlungsfeldern.

In einer ersten Dialogphase wurden die vorliegenden Entwürfe zum Bahnhofsareal mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Mit dieser Dialogphase wurde eine Plattform geschaffen, auf der bislang wenig oder nicht vorgesehene Aspekte in die Planung eingebracht und die bisherigen Planungsziele anhand der spezifischen Anforderungen überprüft werden konnten.

Im Rahmen des Forums Citybahnhof fanden bis 2009 zahlreiche Veranstaltungen, Workshops mit Architekten und Hearings mit unterschiedlichen Akteuren und Interessengruppen statt.

Mit der Umsetzung der ersten Dialogphase wurde ein dauerhafter Beteiligungsprozess ins Leben gerufen, der das Stadtentwicklungsprojekt in der erprobten Struktur in den nächsten Jahren begleiten wird. Die erste Dialogphase diente in

diesem Zusammenhang insbesondere zur Erprobung der angedachten Verfahrensabläufe und Strukturen und zur Sammlung von Erfahrungen für weitere Beteiligungsrunden.

Das Projekt "Forum Citybahnhof Ulm" ist getragen durch den politischen Willen und dient der Stadt als Leitprojekt für die Beteiligung bei künftigen Planungsprozessen. Alle aus dem Beteiligungsprojekt hervorgegangenen Kritikpunkte und Anregungen werden den politischen Entscheidungsträgern vorgelegt.

Das "Forum Citybahnhof Ulm" wird das Stadtentwicklungsprojekt "Citybahnhof Ulm" in seinen einzelnen Umsetzungsphasen bis weit nach 2020 begleiten. Intensive Dialogphasen zu einzelnen Projektbausteinen wechseln sich dabei mit Planungs- und Realisierungsphasen ab. Auch während der Realisierungsphasen wird der enge Dialog mit allen direkt Betroffenen fortgeführt.

Das „Forum Citybahnhof Ulm“ basiert auf folgenden Prozessen und Bausteinen:

1.2 Aufbau von Beteiligungsstrukturen

Die künftigen Beteiligungsprozesse können auf vorbereitete Strukturen und Erfahrungen aus bereits durchgeführten Maßnahmen etwa aus der Dialogphase 1 aufbauen, die eine erfolgreiche Projektumsetzung erheblich erleichtern. Dazu gehören:

Informationspavillon auf dem Bahnhofplatz;

Internetseite www.citybahnhof.ulm.de;

Akteurs- und Zielgruppenanalyse : In den fünf Zielgruppen a) Nicht organisierte Bürger und Interessierte, b) Bürgerschaftliche Initiativen und regionale Planungsgruppen (NGOs), c) Lokal ansässige Stakeholder (Eigentümer, Handel, Dienstleister), Verkehrsverbände und –dienstleister, d) Überörtliche Akteure / TöBs, e) Fachöffentlichkeit wurden insgesamt über 80 einzelne Akteure identifiziert.

Bildung von fünf thematisch unterschiedlichen Foren und Benennung von Sprechern der Foren für einen Runden Tisch, der Konflikte und unterschiedliche Planungsziele und -wünsche identifizieren und soweit möglich ausgleichen soll.

Einbeziehung neuer Medien in Form von Onlineforen, Internetpräsentation und E-Mail-Newsletter;

Einbeziehung der Politik durch entsprechende Gemeinderatsbeschlüsse.

1.3 „Runder Tisch“

Im Januar 2012 wurde ein erster öffentlicher „Runder Tisch“ durchgeführt, an dem Vertreter der einzelnen Akteursgruppen ihre Anregungen und Kritikpunkte darstellen und diskutieren konnten. Am Tisch saßen Vertreter der Bürgerschaft, der Träger öffentliche Belange, der Verkehrsdienstleister, der direkt betroffenen Stakeholder und der Fachöffentlichkeit. Der Runder Tisch wurde von einem unabhängigen Institut, welches auf die Moderation öffentlicher Diskussionsprozesse spezialisiert ist, durchgeführt. Am abschließenden Runden Tisch wurden die Ergebnisse der Fachforen zu einer abgestimmten Stellungnahme über die weitere Planung zusammengefasst. Die Ergebnisse wurden anschließend dem Gemeinderat als Grundlage für den Masterplan Citybahnhof unterbreitet.

In der sich anschließenden Projektphase geht es nun darum, die ersten Ergebnisse der Bürgerbeteiligung in die Projektentwicklung zu integrieren. Begleitend werden Informationsveranstaltungen durchgeführt und mittels Printmedien und elektronischen Medien weitere Öffentlichkeitsarbeit über den Projektverlauf betrieben.

1.4 Online-Diskussionsforum

Erstmals wurde der Versuch einer moderierten Internetdiskussion unternommen.

1.5 Bürgerwerkstatt

An der zweitägigen offenen Bürgerwerkstatt konnte jeder teilnehmen. Die Veranstaltung wurde ebenfalls von einem externen Institut moderiert.

1.6 Fachforen

Forum der Anlieger mit den lokalen Stakeholdern
Verkehrsforum mit allen am Bahnhof vertretenen Verkehrsdienstleistern
Forum Wirtschaft und Gesellschaft - Vertreter der Wirtschaft, Träger öffentlicher Belange, bürgerschaftliche Initiativen.

1.7 Implementierung der Ergebnisse

Foren, Runde Tische und politische Gremien sind damit in einen dauerhaften Prozess entsprechend der Projektentwicklung der nächsten Jahre eingebunden und werden in unterschiedlicher Intensitäten, Gewichtungen und Zusammenstellungen fortgeführt. Nach der weiteren Projektentwicklung werden Dialogphasen zur Planung und Entwicklung, Wettbewerbs- und Realisierungsphasen und Dialogphasen zu Baumaßnahmen sich abwechseln bzw. auch parallel stattfinden und jeweils entsprechend den Anforderungen besetzt sein. Mit dem Realisierungswettbewerb zum neuen Bahnhof wird eine weitere Dialogphase eröffnet. Für diese Phase ist u. A. ein Online-Diskussionsforum angedacht.

Die Strukturierung der einzelnen Akteure in unterschiedliche Foren dient zudem dem Aufbau eines Netzwerkes zwischen Projektträgern und Betroffenen als Grundlage einer dauerhaften Beteiligung und zielorientierten Projektentwicklung. Damit wird gewährleistet, dass in allen künftigen Dialogphasen die bereits erzielten Gesprächsergebnisse einbezogen und in einem kontinuierlichen Prozess der Stadtentwicklung verstetigt werden. Die Beteiligungsstruktur ist dabei als offenes Konzept zu verstehen. Neue Erfahrungen und Erkenntnisse werden im Sinne einer ständigen Optimierung in den Prozess eingebracht.

Begleitend wird regelmäßig mit einem eigenen E-Mail-Newsletter über die Ergebnisse der Beteiligung und den Projektfortschritt informiert. Die Ergebnisse der Beteiligung und die Projektentwicklung werden außerdem auf der Internetseite dokumentiert.

Nachdem mittlerweile der Realisierungswettbewerb Bahnhofsplatz abgeschlossen ist und Ergebnisse vorliegen, bereitet die Verwaltung aktuell die Dialogphase 2 vor. In der zweiten Jahreshälfte 2014 werden wieder unterschiedliche Fachforen und ein Runder Tisch stattfinden. Die Verwaltung wird im Rahmen des Zwischenberichts zum Masterplan Citybahnhof voraussichtlich im Dezember über die Ergebnisse in den politischen Gremien berichten.

2. Pilotprojekt Bürgerbeteiligung im Rahmen der nationalen Stadtentwicklungspolitik

Trotz langjähriger praktischer Erfahrung und rechtlich wie methodisch fundierter Instrumente in der Bürgerbeteiligung haben in jüngster Zeit verschiedene Stadtentwicklungsprojekte Verbesserungsbedarf in der Beteiligungspraxis aufgezeigt. Um die deutlich stärker gewordenen Forderungen nach einer Weiterentwicklung von Bürgerbeteiligungsverfahren aufzugreifen, sollen ausgewählte Pilotprojekte innovative Verfahren in der Praxis erproben.

Das Pilotprojekt in Ulm steht hier exemplarisch für Bürgerbeteiligung in städtebaulichen Großprojekten mit komplexen Zielen und Akteursstrukturen, z.T. kontroversen Interessensstandpunkten und einer hohen öffentlichen Aufmerksamkeit.

Das Forum Citybahnhof Ulm wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen der nationalen Stadtentwicklungspolitik als eines von 15 Pilotprojekten zur Bürgerbeteiligung ausgewählt. Damit verbunden war eine finanzielle Förderung des Zeitraums bis Ende 2013. Während des Förderzeitraumes wurde eine wissenschaftliche Begleitung der Pilotprojekte mit Berichten und regelmäßigen Treffen durchgeführt. Der Abschlussbericht der Stadt Ulm aus dem Jahr 2013 zum Forschungsprojekt ist als Anhang beigefügt. Eine abschließende Evaluation der Projektorganisatoren liegt derzeit noch nicht vor.

F Europäische Beispiele im Ulmer Diskurs

Wiewohl die spezifische Situation in den verschiedenen Teilnehmerstädten des ENTER.HUB-Programms in räumlicher, politischer und wirtschaftlicher Hinsicht sehr unterschiedlich ist und die Projekte in den einzelnen Städten sich in Maßstab und Projektfortschritt z.T. erheblich unterscheiden, sind der Erfahrungsaustausch unter den Städten zu projektspezifischen Themen sowie die Diskussionen über Best Practice-Beispiele anregend und inspirierend. Im Folgenden seien nur einige Beispiele genannt, die aus Ulmer Sicht mit Interesse verfolgt und in der Local Support Group diskutiert werden:

Das Beispiel **Ciudad Real** hat u.a. gezeigt, welches Potential die verbesserte Anbindung an die Hochgeschwindigkeitsnetze für den örtlichen Handel und Tourismus birgt und wie durch geeignete Maßnahmen vor Ort dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann. Mit ihren Aktivitäten hat die Stadt Ciudad Real zudem Perspektiven eröffnet, wie der Bahnhof als Plattform zur Repräsentation einer Stadt und einer ganzen Region genutzt werden kann. Nicht zuletzt zeigt das Beispiel Ciudad Real, wie aufgelassenen Bahnflächen – ein positiver Folgeeffekt einer neuen Hochgeschwindigkeitstrasse – für Maßnahmen der Stadtrenatur und der Stadtentwicklung genutzt werden können.

Das Projekt der Stadt **Creil** zielt darauf ab, innerhalb einer dispersen Agglomeration um den Bahnhof an der zukünftigen Hochgeschwindigkeitsstrecke ein kompaktes Zentrum zu entwickeln und zu diesem Zwecke Angebote für Wohnungsbau, Gewerbe und Dienstleistungen bereitzustellen. Ungeachtet des ganz unterschiedlichen städtischen Kontexts ist der Ansatz, den Bahnhof und die Bahninfrastruktur als nicht als trennenden Einschnitt im städtischen Gefüge, sondern als verbindendes Rückgrat für die sich gegenüberliegenden Stadtquartiere zu interpretieren, auch für die Ulmer Diskussion wertvoll (Stichwort: Anbindung Dichterviertel).

Der Best Practice-Beitrag der Stadt **Gdynia** ist insoweit für die Ulmer Diskussion von Interesse, als er sich mit der Neuorganisation des innerstädtischen Bahnhofsplatzes als einem intermodalen Verkehrsknoten

beschäftigt. Ähnlich wie in Ulm wird auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche ein angemessener Ausgleich zwischen funktionaler Notwendigkeit (Individualverkehr, ÖPNV-Haltestelle, Fahrradfahrer, Taxi usw.) und gestalterischem Anspruch (Repräsentation, Aufenthaltsqualität) gesucht. Das Beispiel der Stadt **Girona** hat einerseits sehr eindrücklich gezeigt, wie auch in innerstädtischer Lage ein großzügiger, auf wachsende Anforderungen ausgelegter intermodaler Verkehrsknoten (Bahn, ÖPNV, Individualverkehr) entwickelt werden kann. Das Projekt zeigt aber auch, dass das Einvernehmen mit den mitverantwortlichen Partnern der Bahngesellschaften bzw. aus der Politik, der Rückhalt aus der Bevölkerung sowie ein verbindliches Vertragswerk Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung eines Bahnhofprojekts ist. Ein derartiges Verkehrsprojekt kann nur erfolgreich sein, wenn es in flankierende Maßnahmen der Stadtentwicklung eingebunden ist.

Das Bahnhofprojekt der Stadt **Lodz** übersteigt die Dimension des Ulmer CityBahnhof-Projekts bei Weitem und ist auf die Ulmer Diskussion daher nur eingeschränkt übertragbar. Über die ambitionierte stadtentwicklungspolitische Maßnahme hinaus hat der Beitrag aus Lodz aber ein auch für Ulm aufschlussreiches Seitenthema eingeführt: die Zwischennutzung innerstädtischer Brachflächen. Die Neuentwicklung von Stadtquartieren im Bahnhofsumfeld kann in aller Regel nur langfristig angelegt sein. In solchen Fällen liegen regelmäßig Vorhalteflächen brach, bis diese in geeigneten Zuschnitten und Größen entwickelt werden können. Die Partner aus Lodz haben sich sehr intensiv, z.B. mithilfe von Studentenwettbewerben, mit der Frage beschäftigt, wie solche innerstädtischen Flächen einer angemessenen Nutzung/Gestaltung auf Zeit zugeführt werden können.

Mit der Fokussierung auf überregional bedeutsame universitäre und kulturelle Nutzungen im Bahnhofsumfeld hat die Stadt **Lugano** einen Weg beschritten, der aus Ulmer Sicht durchaus Perspektiven für die städtebauliche Entwicklung der Projektbausteine ZOB oder Thaterviertel aufzeigt. Das Projekt der Stadt **Örebro** zeigt sehr anschaulich, wie der zunächst trennende Einschnitt einer Hochgeschwindigkeitstrasse

se in den Stadtkörper als Chance begriffen und zu einer innerstädtischen Entwicklungsachse umgeformt werden kann. Auf diese Weise setzt die Trasse wesentliche Impulse für die Innenstadtentwicklung und stärkt die Zentralität der Stadt in der Region. Ähnlich wie in in Ulm ist das eigentliche Verkehrsprojekt lediglich der Auslöser für umfangreiche Maßnahmen der Stadtentwicklung. Darüber hinaus hat die Region Örebro mit der Präsentation ihres Ticketing-Systems, d.h. eines über die verschiedenen Verkehrsanbieter hinweg gültigen Fahrscheinsystems, Möglichkeiten zur besseren Vernetzung und damit zur Attraktivierung des öffentlichen Personenverkehrs aufgezeigt.

Der Bahnhof an der Hochgeschwindigkeitsstrecke in **Porto** befindet sich im Osten der Stadt in einem Quartier mit tiefgreifenden Entwicklungsdefiziten. Ziel der Planer ist es, den Schnellbahnhof, zugleich ein bedeutender Umsteigepunkt vom regionalen Bussverkehr auf den Schienenverkehr, als einen Katalysator für die Aufwertung des gesamten Stadtquartiers zu etablieren.

Die Stadt **Preston** ist ein dynamischer Wirtschaftsstandort und Verkehrsknoten im Ballungsraum zwischen Liverpool und Manchester. Die Projektpartner in Preston haben sich zum Ziel gesetzt, den historischen, denkmalgeschützten Bahnhof an die Bedürfnisse eines modernen, intermodalen Knotens anzupassen, der den Bedürfnissen der zahlreichen Pendler gerecht wird und auf diese Weise neue Nutzerkreise erreicht.

Der überregionale Bahnhof Mediopadana, der bei **Reggio Emilia** außerhalb eines

städtischen Zusammenhangs zwischen benachbarten Zentren der Mediopadana errichtet wurde und diese an das Hochgeschwindigkeitsnetz anbindet, ist mit dem Ulmer Projekt nur eingeschränkt vergleichbar. Die Herausforderungen liegen hier in erster Linie in der Entwicklung eines neuen Standorts und der intermodalen Vernetzung dieses neuen Knotenpunktes mit den bestehenden Polen in der Region. Inspirierend auch für das Ulmer Projekt ist dabei aber der Einsatz der Architektur als identifikationsstiftendes Merkmal für einen Bahnhof.

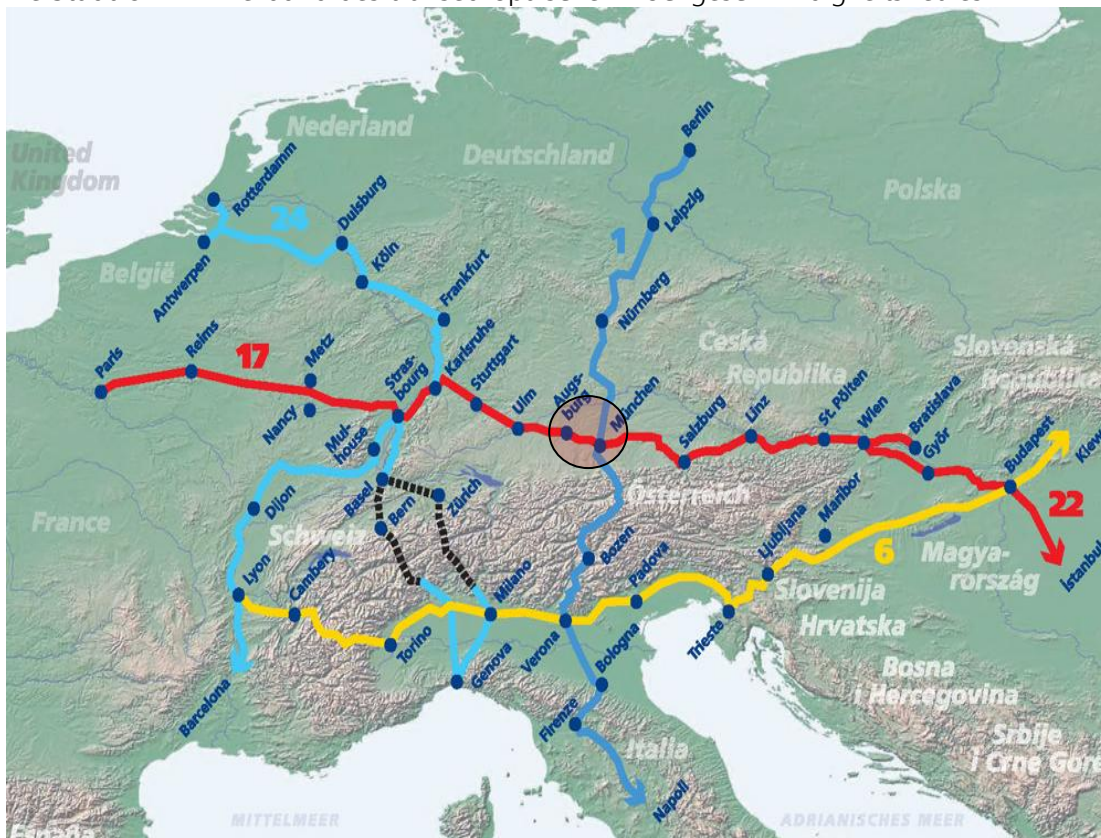
Die Stadt **Rostock** hat über die funktional beispielhafte Vernetzung des überörtlichen Zugverkehrs mit dem innerörtlichen Straßenbahnnetz hinaus gezeigt, wie etwa Kinder und Jugendliche in den Dialog über Stadtentwicklungsprojekte einbezogen und zur aktiven Partizipation am bürgerschaftlichen Diskurs animiert werden können. Die stadtentwicklungspolitischen Herausforderungen für Rostock unterscheiden sich insofern von denen in Ulm, als das dortige Bahnhofsumfeld z.T. von ausgedehnten Brachflächen geprägt ist und auf absehbare Zeit kein Bedarf zur Entwicklung dieser Flächen besteht.

Dies sind nur einige Aspekte aus einer thematisch sehr umfangreichen Diskussion. Wenn auch keines der Beispiele aufgrund der bereits genannten spezifischen Unterschiede direkt auf die Ulmer Verhältnisse übertragen werden kann, so dienen die diskutierten Themen und die Erfahrungen aus den Partnerstädten sowie die thematischen Ausarbeitungen der geladenen Experten zur Inspiration im Laufe der weiteren Projektentwicklung.

G Anlagen

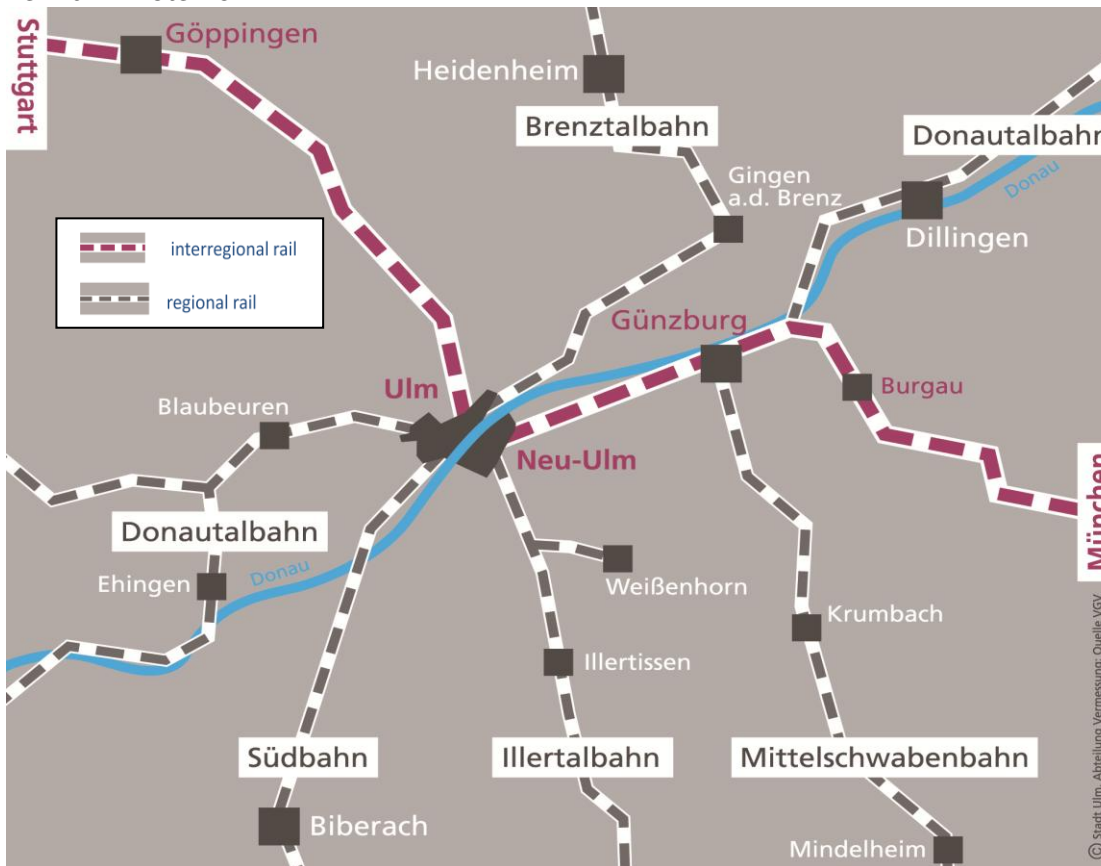
Anlage 1:

Die Stadt Ulm im Verbund des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes

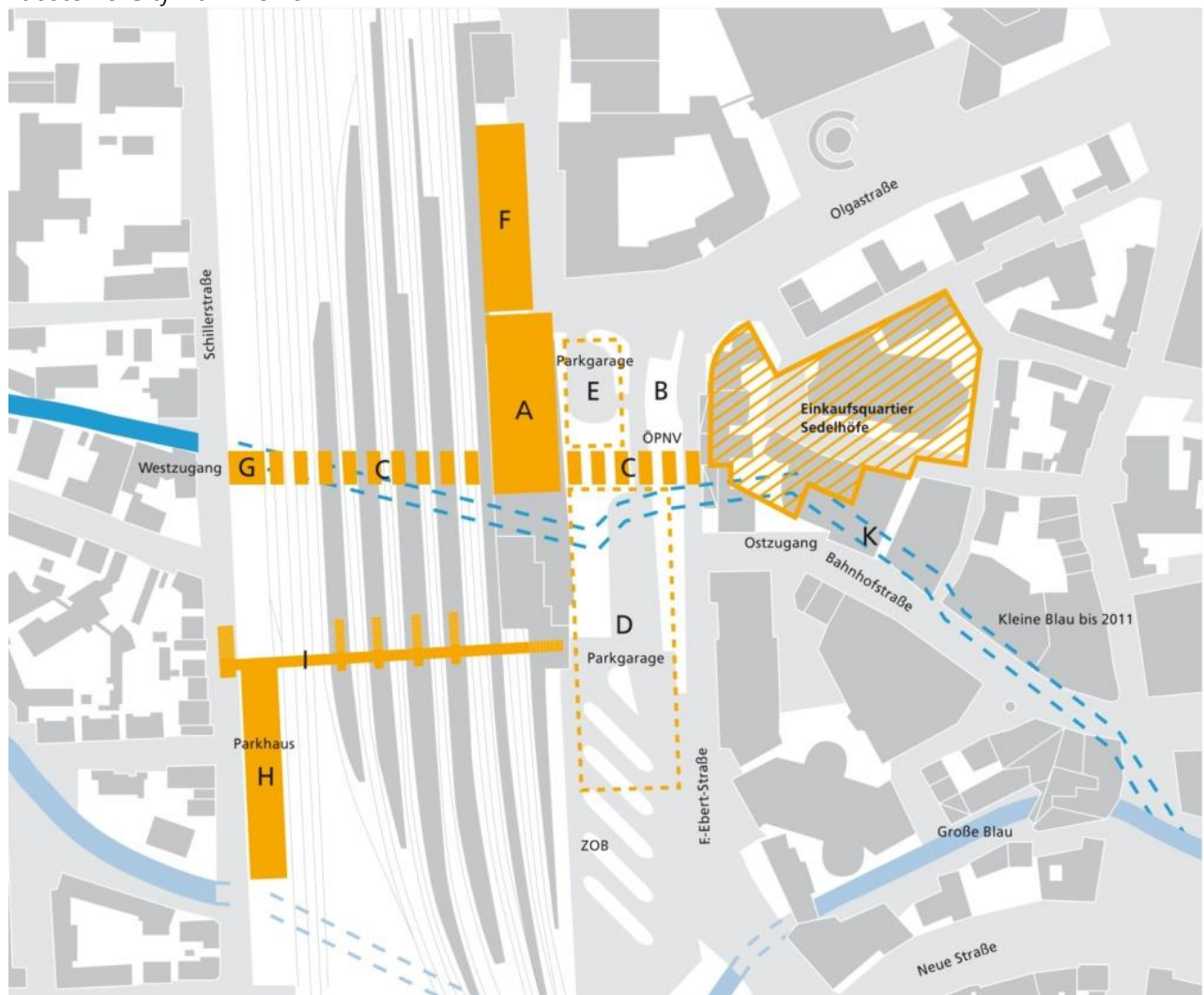


Anlage 2:

Der Bahnknoten Ulm

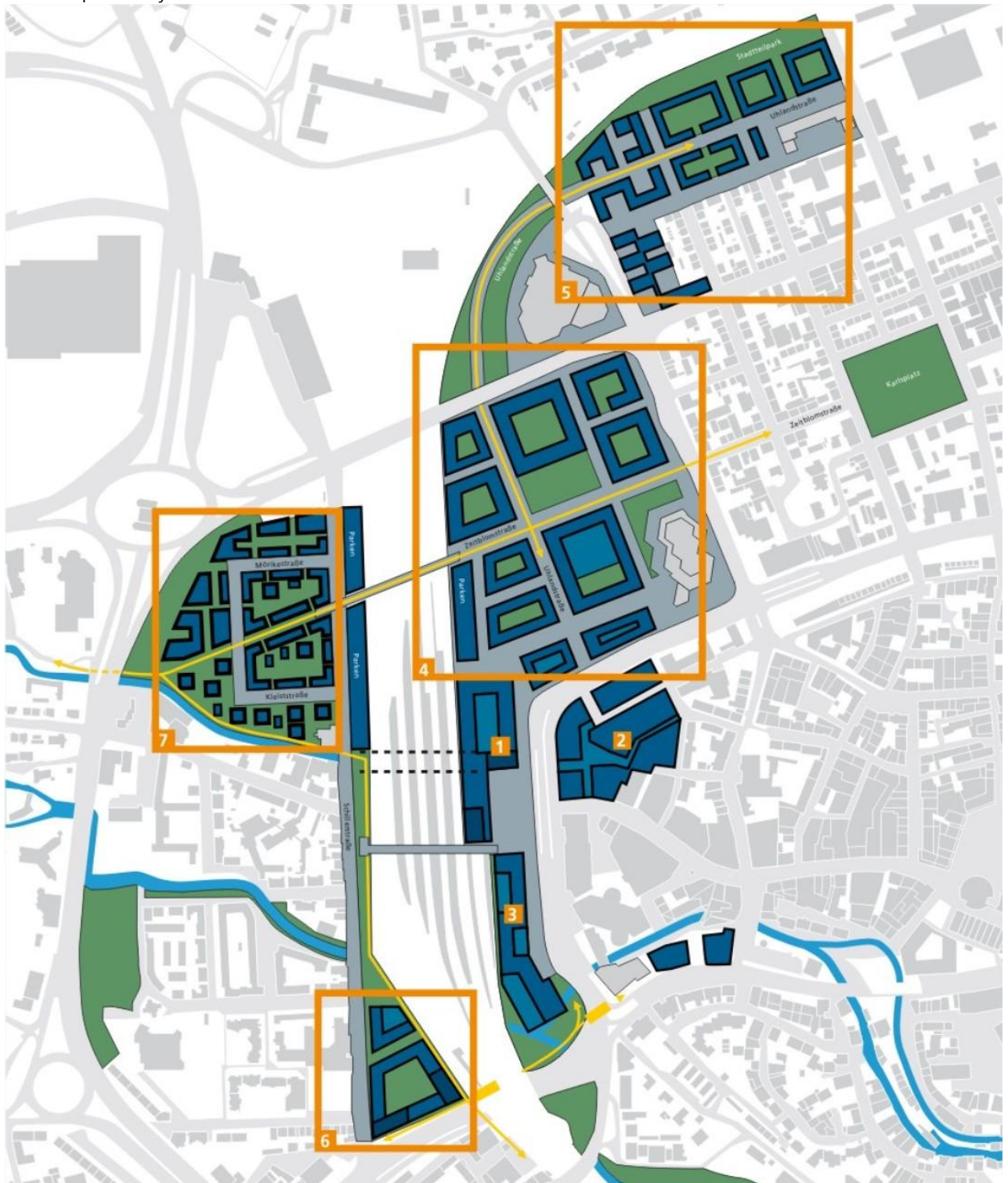


Anlage 3:
Bausteine City-Bahnhof Ulm



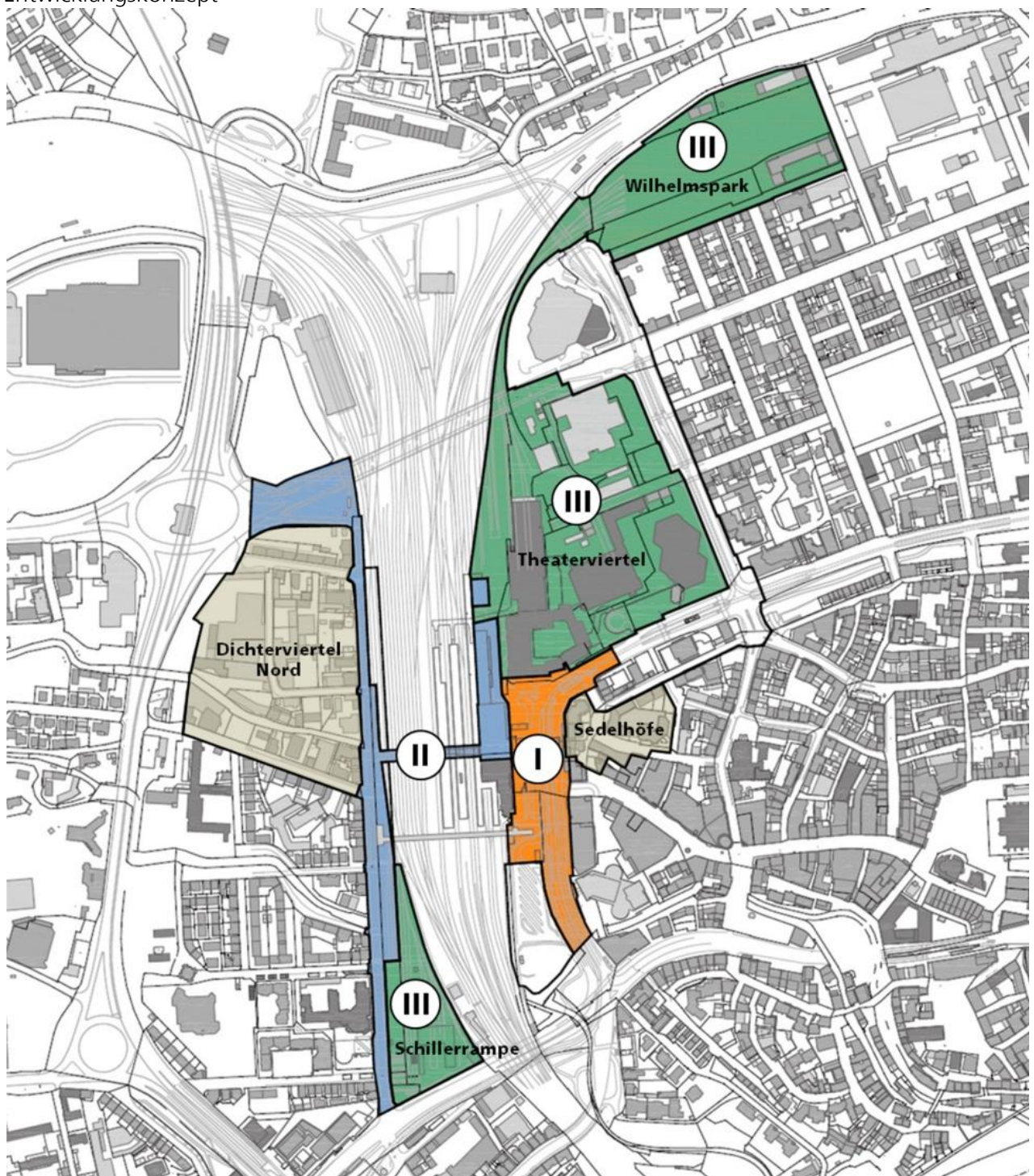
- A Bahnhofsempfangsgebäude
- B Bahnhofplatz
- C Bahnhofspassage
- D Parkhaus am Bahnhof
- E Fahrradgarage
- F Dienstleistungszentrum
- G Westzugang Schillerstraße
- H Parkhaus West
- I Fußgängersteg
- K Verlegung Kleine Blau

Anlage 4
Rahmenplan City-Bahnhof Ulm



- 1 City-Bahnhof Ulm
- 2 Einkaufsgalerie Sedelhöfe
- 3 Zentraler Omnibusbahnhof
- 4 Teaterviertel
- 5 Nördliche Neustadt
- 6 Schillerrampe
- 7 Dichteviertel

Anlage 5
Entwicklungskonzept



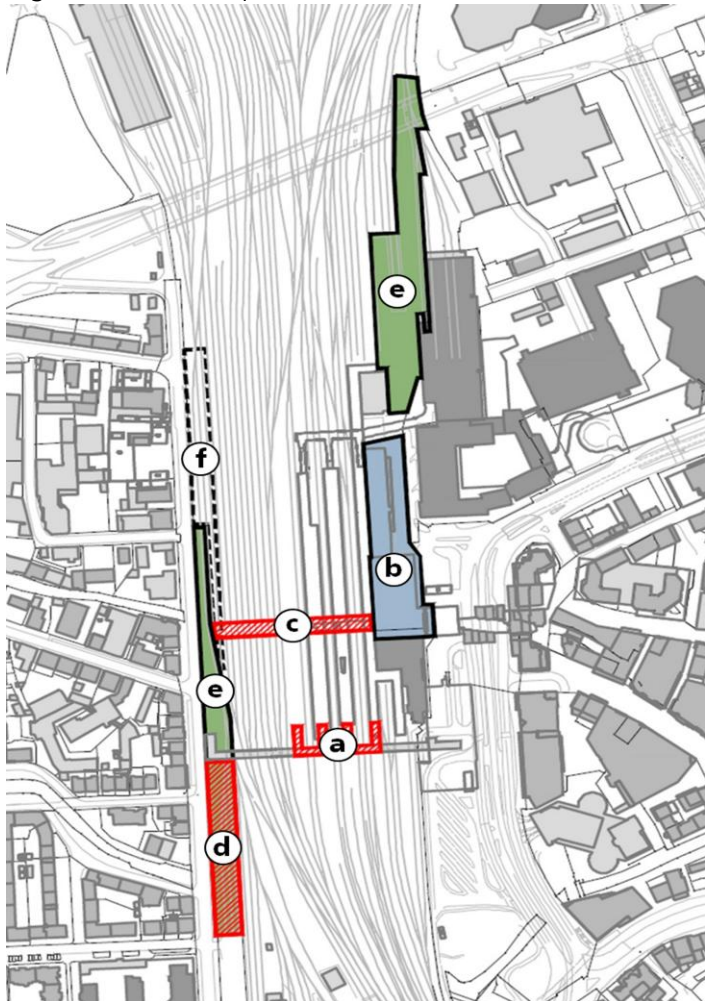
Entwicklungsphase I
Neugestaltung Bahnhofsbereich
Realisierung 2015 bis 2019

Entwicklungsphase II
Neubau Empfangsgebäude, Westzugang und Personenunterführung,
Realisierung 2019 bis 2021

Entwicklungsphase III
Erneuerung innenstadtnaher Areale
Realisierung ab 2021

Anlage 6

Ergebnisse der Gespräche mit der Bahn



Ergebnis der Gespräche mit der Bahn

- a** **Barrierefreie Anbindung des Bahnhofsteiges an die Bahnsteige 1 bis 4**
Inbetriebnahme 2018
- b** **Neubau Empfangsgebäude und Dienstleistungszentrum**
Baubeginn 2020
- c** **Erweiterung Bahnsteigunterführung (Passage West)**
Realisierung im Zuge des Neubaus Empfangsgebäude
- d** **Parkhausneubau an der Schillerstraße**
Realisierung ab 2021
Die Bahn prüft Möglichkeiten einer früheren Realisierung.
- e** **In 2021 freierwerdende Bahnflächen**
 - Gleisfläche an der Schillerstraße
 - Fläche im Theaterviertel
- f** **Mögliche Erweiterungsfläche**
ggf. nach 2021 verfügbar

Anlage 7

Städtebaulicher Ideenwettbewerb „City-Bahnhof“, 2011

Beispiel: AP Plan Mory Osterwalder Vielmo / Stuttgart, 2. Preis - Modellfoto



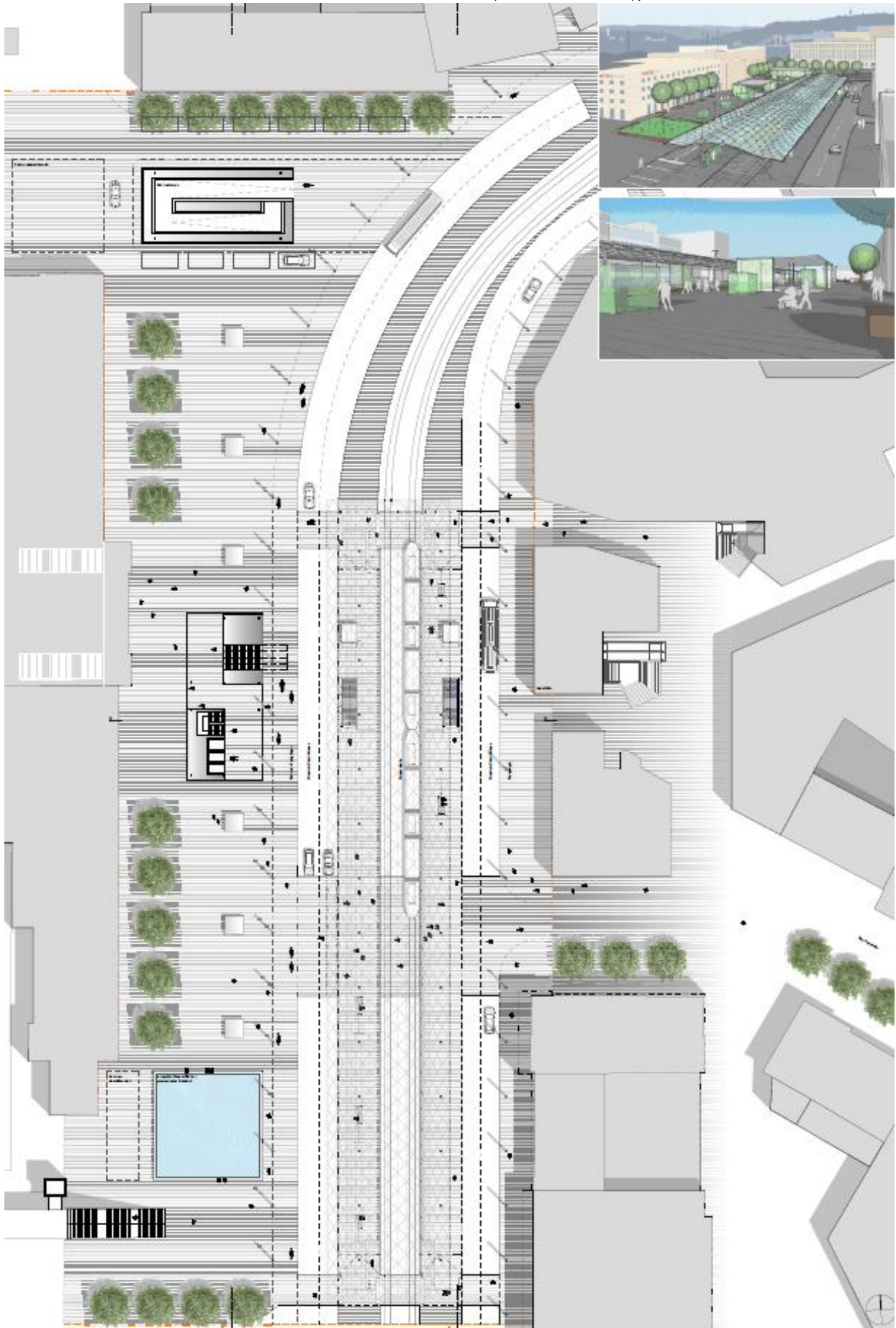
Beispiel: AP Plan Mory Osterwalder Vielmo / Stuttgart, 2. Preis - Masterplan



Anlage 8

Realisierungswettbewerb „Bahnhofplatz“, 2014

Hullak Rannow Architekten mit Hummert Architekten (Ulm/Dortmund), 1. Preis



Anlage 9
Projektumgriff Citybahnhof Ulm



Anlage 10

ENTER.HUB Kontaktdaten

www.ulm.de
http://www.ulm.de/ueber_ulm_hinaus/europa_international/enter_hub.73100.3076,4082,3836,71427,73100.htm

Stadt Ulm, Europakoordination

Dorothea Hemminger
Europabüro der Stadt Ulm
Weinhof 19
89073 Ulm
E-Mail: d.hemminger@ulm.de

Universität Ulm

Prof. Dr. Martin Müller
Stiftungsprofessur Nachhaltiges Wissen, nachhaltige Bildung, nachhaltiges Wirtschaften
Fakultät für Mathematik und Wirtschaftswissenschaften
Helmholtzstraße 18
89081 Ulm
Telefon: 0731 50 32350

Altstadträtin der SPD

Lisa Schanz
E-Mail: lisaschanz@hotmail.de

Stadt Ulm, SUB III (Stadtplanung, Umwelt und Baurecht)

Helmut Kalupa
Münchner Straße 2
89073 Ulm
E-Mail: h.kalupa@ulm.de

Peter Rimmele
Münchner Straße 2
89073 Ulm
E-Mail: p.rimmele@ulm.de

Regionalverband Donau-Iller

Telefon: 0731 17608-0
E-Mail: info@rvdi.de

Stadt Ulm, VGV (Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen und Vermessung)

Ute Metzler
Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung
Abteilungsleiterin Verkehrsplanung (VP)
Münchner Str. 2, 89073 Ulm
Telefon: 0731 161-6650
Fax: 0731 161-806650
E-Mail: u.metzler@ulm.de

Industrie- und Handelskammer Ulm/Alb-Donau (IHK)

Simon Pflüger
Referent für Standortpolitik
Olgastraße 95-101
89073 Ulm
Telefon: 0731 173-0
E-Mail: info@ulm.ihk.de

Stadtwerke Ulm/ Neu-Ulm, Abteilung Verkehr

Martin Pöhler
Leiter Verkehrsmanagement und Betrieb
Bauhoferstraße 9, 89077 Ulm
Telefon: 0731 166-2700
Fax: 0731 166-2109
E-Mail: Martin.Poehler@swu.de

Bund Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

Dr. Martin Denoix (Kreisvorsitzender)
BUND-Kreisverband Ulm
Pfauengasse 28
89073 Ulm