

Citybahnhof Ulm

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung Architektur

Klaus Belagyi

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Meuwissen, Jean Marie Corneille,
O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Architekt
Institut für Städtebau

August/2011

Deutsche Fassung:

Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008

Genehmigung des Senates am 1.12.2008

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am

.....
(Unterschrift)

Englische Fassung:

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....
date

.....
(signature)

Kurzfassung

Ulm ist mit der zukünftigen Einbindung in das IC- und ICE-Netz der Deutschen Bahn AG Knotenpunkt im internationalen Schienenverkehr. Der Ulmer Hauptbahnhof, vor gut 150 Jahren am westlichen Stadtrand errichtet, ist heute ein Ort von höchster Zentralität für die Stadt Ulm und die Region. Allerdings ist er längst an seine Leistungsgrenze gestoßen und erfüllt seine Funktion nur noch eingeschränkt. Mit Fertigstellung der ICE-Neubaustrecke ist von einer Erhöhung um mindestens 50 Prozent der Fahrgastzahlen auszugehen. Deshalb ist geplant, in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt und der Bahn, den Bahnhof und dessen Umfeld in funktionaler, architektonischer und städtebaulicher Hinsicht aufzuwerten. Ziel ist es, den Ulmer Hauptbahnhof zu einem multifunktionalen Verkehrs-, Handels- und Dienstleistungszentrum zu entwickeln. Der Bahnhof und seine Umgebung haben große städtebauliche Potentiale. Die Chance der völligen Neukonzeption dieses Gebiets soll genutzt werden. Die unterschiedlichen Verkehrsträger sollen verknüpft und im Bahnhofsbereich zu einer integrierten Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden.

Eine ausführliche, dem Entwurf vorausgehende Analyse geeigneter Fallbeispiele, der Stadtbaugeschichte Ulms, sowie der näheren Umgebung des Entwicklungsgebiets, erläutert für diese Entwurfsaufgabe wichtige Hintergründe.

Ziel dieser Diplomarbeit ist die Ausarbeitung eines städtebaulichen Konzepts für das Bahnhofsbereich und dessen Umfeld. Grundlage für die Entwicklung des Masterplans bilden Ausschreibung, Verkehrsuntersuchung und Analyse.

Abstract

With the future integration of Ulm into the IC and ICE network of Deutsche Bahn AG the city becomes an important junction for international rail traffic. The Ulm Central Station, built 150 years ago on the western outskirts of the city, is now a place of highest centrality to the city of Ulm and the region. However, it has long reached its capacity limit and can hardly fulfill its function. With the completion of the new ICE route the passenger number is assumed to increase by at least 50 percent. Therefore it is planned to enhance the railway station and its environment in a functional, urban structural and architectural way. The goal is to develop the Ulm Central Station into a multifunctional transport, trade and service center. The station and its surrounding areas have great potential for urban development. The possibility of a complete redesign of this area should be used. The different modes of transport should be expanded and linked in the station area into an integrated transport hub.

Prior to the design, detailed analysis of appropriate case studies, architectural history of the city of Ulm and the surrounding area of the development area, generated valuable background information for the design process. This thesis aims to develop a concept for urban development for the station area and its environment. Basis for the development of the Master Plan are tender, traffic study and analysis.

INHALTSVERZEICHNIS

KAPITEL 1 GRUNDLAGEN

1.1 GEOGRAPHISCHE LAGE UND GLIEDERUNG.....	11
1.1.1 GEOGRAPHISCHE LAGE	11
1.1.2 STADTKREISGLIEDERUNG.....	12
1.1.3 FLÄCHENNUTZUNG	12
1.1.4 KERNGEBIET ULM	12
1.2 ÜBERREGIONALE UND REGIONALE VERKEHRSANBINDUNG	13
1.2.1 FLUGVERKEHR	13
1.2.2 STRASSENVERKEHR	13
1.2.3 SCHIENENVERKEHR.....	14
1.3 STADTIMPRESSIONEN	15
1.4 DEMOGRAPHISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE HINTERGRÜNDE.....	17
1.4.1 EINWOHNERENTWICKLUNG.....	17
1.4.2 ALTERSSTRUKTUR.....	17
1.5 WIRTSCHAFT IN DER REGION	18
1.5.1 KERNKOMPETENZEN DER INNOVATIONSREGION ULM	20
1.5.2 WISSENSCHAFTSSTADT ULM.....	21
1.5.3 ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN	21

KAPITEL 2 GESCHICHTE

2.1 KURZÜBERBLICK	23
2.2 LEBENSGESCHICHTE DER STADT ULM.....	24
2.2.1 VON DEN ANFÄNGEN BIS ZUM ENDE DER RÖMERZEIT	24
2.2.2 DIE ALEMANNISCHE ZEIT.....	24
2.2.3 ULM ALS PFALZ	24
2.2.4 WIEDERAUFBAU ULMS ALS STADT	25
2.2.5 DAS ENTSTEHEN EINER BÜRGERLICHEN REPUBLIK.....	26
2.2.6 POLITISCHER AUFSTIEG	26
2.2.7 WIRTSCHAFTLICHER AUFSTIEG.....	27
2.2.8 PROTESTATION, REFORMATION – DER BEGINN DES WIRTSCHAFTLICHEN UND POLITISCHEN NIEDERGANGS	27
2.2.9 SPÄTBLÜTE UND 30JÄHRIGER KRIEG	28
2.2.10 SPANISCHER ERBFOLGEKRIEG	28
2.2.11 ULM ALS BAYRISCHE UND WÜRTTEMBERGISCHE LANDSTADT	29
2.2.12 NEUE ANSÄTZE IM 19. JAHRHUNDERT	29
2.2.13 VOM ERSTEN BIS ZUM ZWEITEN WELTKRIEG	31
2.2.14 ULM NACH 1945	31
2.3 STADTENTWICKLUNG - FESTUNG, EISENBAHN UND POLITIK	33
2.3.1 DIE HISTORISCHEN STADTBEFESTIGUNGEN ULMS	34
2.3.2 BAU DER BUNDESFESTUNG	34
2.3.3 DIE BUNDESFESTUNG WIRD ZUM KORSETT 1860-1890	36

2.3.4 DER GÜRTEL WIRD GESPENGT	37
2.3.5 DIE STADTERWEITERUNG IN ULM UND NEU-ULM	37
2.3.6 ERSTER WELTKRIEG	37
2.3.7 ZWEITER WELTKRIEG	37
2.3.8 ENTWICKLUNG IN DEN LETZTEN JAHRZEHNEN	37

KAPITEL 3 PROJEKTBE SCHREIBUNG

3.1 ÜBERBLICK	39
3.2 ZIELFORMULIERUNG	40
3.3 PLANUNGS GEBIET	41

KAPITEL 4 CASE STUDY

4.1 HAUPTBAHNHOF HANNOVER	44
4.2 ENTWICKLUNG DES BAHNHOF S VON 1847 - 2000	45
4.2.1 CENTRALBAHNHOF HANNOVER 1847	45
4.2.2 HAUPTBAHNHOF HANNOVER 1877-1880	46
4.2.3 NACHKRIEG S ZEIT	47
4.2.4 EXPO 2000	47
4.3 ENTSTEHUNGSPROZESS DES NEUEN HAUPTBAHNHOF S 1992-2000	47
4.3.1 SZENARIO EINER ÜBERBAUUNG	47
4.3.2 KONKRETER PLANUNGSPROZESSES AB 1998	49
4.4 UMGESTALTUNG ERNST-AUGUST-PLATZ	50

KAPITEL 5 ANALYSE

5.1 ANALYSE DER NÄHEREN UMGEBUNG	52
5.2 BESTANDSBESCHREIBUNG UND ZIELSETZUNGEN DER EINZELNEN TEILBEREICHE	54
5.2.1 HAUPTBAHNHOF	54
5.2.2 DIENSTLEISTUNGSZENTRUM NORD (DLZ-NORD)	54
5.2.3 DIENSTLEISTUNGSZENTRUM SÜD (DLZ-SÜD) & ZENTRALER OMNIBUS BAHNHOF (ZOB)	55
5.2.4 THEATERVERTEL	55
5.2.5 SCHILLERRAMPE	55
5.2.6 WESTSTADT	55
5.2.7 DICHTERVERTEL	55
5.2.8 BLAUINSEL	55
5.2.9 WESTSTADT SÜD	55
5.3 NUTZUNGSVERTEILUNG	56
5.4 VERKEHRSANALYSE - PLANUNGS GEBIET	57
5.4.1 VERKEHRSSCHEMA BESTAND	57
5.4.2 MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	58
5.4.3 ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR	58
5.4.4 FAHRRADWEGE	59
5.4.5 FUSSGÄNGERWEGE	59
5.5 VERKEHRSANALYSE - BAHNHOF SBEREICH	60
5.5.1 MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	60

5.5.2 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)	61
5.5.3 FAHRRADVERKEHR.....	62
5.5.4 FUSSGÄNGERVERKEHR	62
5.5.5 RUHENDER VERKEHR.....	62

KAPITEL 6 ENTWURF

6.1 ZIELFORMULIERUNG.....	64
6.2 ENTWICKLUNGSSTUFEN PLANUNGSGEBIET ULM.....	65
6.3 HERANGEHENSWEISE / ENTWURFSSCHRITTE	66
6.3.1 BESTANDSQUALITÄTEN.....	66
6.3.2 FLÄCHENPOTENTIALE / ZONIERUNG.....	67
6.4 ENTWICKLUNG EINES NEUEN VERKEHRSKONZEPTS	68
6.5 STRUKTURIERUNG DES GESAMTGEBIETES.....	69
6.6 BESCHREIBUNG DER EINZELNEN TEILBEREICHE.....	74
6.6.1 BAHNHOF	74
6.6.2 PARKFLÄCHENANGEBOT UND ORGANISATION	74
6.6.3 ÖPNV BAHNHOFSBEREICH	75
6.6.4 DIENSTLEISTUNGSZENTRUM NORD (DLZ-NORD)	76
6.6.5 DIENSTLEISTUNGSZENTRUM SÜD (DLZ-SÜD)	76
6.6.6 THEATERVERTEL	77
6.6.7 SCHILLERRAMPE.....	78
6.6.8 WESTSTADT	79
6.6.9 DICHTERVERTEL	79
6.6.10 BLAUINSEL	80
6.6.11 BESTANDSBEREICH WESTSTADT	81
6.6.12 WESTSTADT SÜD	82
6.6.13 ANSICHTEN	83
LITERATURVERZEICHNIS	89

ANHANG

AUSZUG AUS DER MACHBARKEITSSTUDIE	93
AUSZUG AUS DER BESTANDS- UND PROBLEMANALYSE	
VERKEHRSKONZEPTION CITYBAHNHOF ULM	104
GRUNDSATZBESCHLUSS	112

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb. 1-1: Lage, Seite 11, <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Wappen_Ulm.png>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-2: Wappen der Stadt Ulm, Seite 11, <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Wappen_Ulm.png>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-3: Lage in Deutschland, Seite 11, <<http://www.deutschland-im-web.de/include/maps/18802.png>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-4: Lage in Baden-Württemberg, Seite 11, <http://www.qslonline.de/ldk/karten/bw_map.jpg>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-5: Umland, Seite 12, <http://www.innovationsregion-ulm.de/fileadmin/mount/content/karte_ir_ulm.gif>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-6: Stadtteile, Seite 12, <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c9/Ulm_stadtkarte.png>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-7: Flächennutzung, Seite 12, Verfasser
- Abb. 1-8: Anbindung Flughäfen, Seite 13, <http://www.static-immobilienscout24.de/MungoBlobs/20080911115824/20080911115824_anfahrt.gif>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-9: Anbindung Autobahn, Seite 13, <<http://www.rotary1930.de/ulm/img/karte-02.gif>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-10: Anbindung Bundesstraßen, Seite 13, <http://www.knorrechtsanwaelte.de/images/anfahrt_ulm.jpg>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-11: Anbindung Schiene, Seite 14, <http://www.ding.eu/fileadmin/content/downloads/plaene/Liniennetzplan_Eisenbahnstrecken.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-12: Eisenbahnlinien, Seite 14, Verfasser
- Abb. 1-13: Wohnhaus im Viertel Neustadt, Seite 15, Verfasser
- Abb. 1-14: historische Altstadt, Seite 15, Verfasser
- Abb. 1-15: Fußgängerzone Altstadt, Seite 15, <http://www.arbeitskreis-behinderte.de/staedetouren_12_1.jpg>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-16: Fischerviertel, Seite 15, <http://t2.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcSbOR3HQiWx79moNIYsG-cTdW5QcBOmlgjBE41h_m-NLoF2A950>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-17: Stadtbibliothek, Seite 16, <<http://img.fotocommunity.com/Bearbeitungs-Techniken/HDMI-TM/Glaspyramide-in-Ulm-1-a19573752.jpg>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-18: historischer Wachturm, Seite 16, <<http://img.fotocommunity.com/Bearbeitungs-Techniken/HDMI-TM/Glaspyramide-in-Ulm-1-a19573752.jpg>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-19: Rathaus, Seite 16, <<http://www.reisefuehrer-deutschland.de/bilder-tipps/baden-wuerttemberg/rathaus-ulm.jpg>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-20: Schiefes Haus, Seite 16, <<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/thumb/4/44/Ulm-muenz.jpg/220px-Ulm-muenz.jpg>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-21: Stadthaus Ulm, Seite 16, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/16/thumbnails/stadthaus%20anno%201993.jpg.20601.jpg>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-22: Blick von Südwesten, Seite 16, <<http://rolandbeckert.com/Ulm.jpg>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-23: Einwohnerentwicklung, Seite 17, <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/ca/Population_Statistics_Ulm.png/300px-Population_Statistics_Ulm.png>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-24: Durchschnittsalter, Seite 17, <<http://www.innovationsregion-ulm.de/fileadmin/mount/content/Strukturdaten/PDF/6.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-25: Altersgruppen in Prozent, Seite 17, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/JB2009_Kapitel%2002%20Bev%20F6lkerungsstand.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-26: Innovationsregion Ulm, Seite 18, <<http://www.innovationsregion-ulm.de/neu/deutsch/gewerbeansiedlung/albdonau/index.php>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-27: Gewerbegebiete, Seite 18, <<http://www.innovationsregion-ulm.de/neu/deutsch/gewerbeansiedlung/standortvielfalt/index.php>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-28: Entwicklungsachsen und Zentrale Orte, Seite 18, <http://www.rvdi.de/fileadmin/Bilder-Dateien/projekte/Studie_2030/RVDI-Perspektive_2030.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-29: Tourismus - Anzahl der Übernachtungen, Seite 19, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/JB2009_Kapitel%2008%20Gewerbliche%20Wirtschaft.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-30: Tourismus - Dauer des Aufenthalts, Seite 19, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/JB2009_Kapitel%2008%20Gewerbliche%20Wirtschaft.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-31: Hauptwirtschaftssektoren in der Innovationsregion, Seite 19, <<http://test.stadtentwicklungsverband.ulm.de/files/Prognos.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-32: Bruttowertschöpfung und Bruttoinlandsprodukt, Seite 20, <<http://www.innovationsregion-ulm.de/fileadmin/mount/content/Strukturdaten/PDF/14.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-33: Arbeitslosigkeit in Prozent, Seite 20, <<http://www.innovationsregion-ulm.de/fileadmin/mount/content/Strukturdaten/PDF/10.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 1-34: Wissenschaftsstadt im Nordwesten Ulms, Seite 21, <<http://www.bwtoynet.uni-tuebingen.de/pics/Ulm.jpg>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-1: Donauufer und historische Altstadt, Seite 23, <http://www.der-wenz.de/pix/blog/panorama_ulm_altstadt_bei_nacht_2.jpg>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-2: Lage der Pfalz am Blauufer, Seite 25, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-1-2-2.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-3: Staufische Stadt, Seite 25, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-1-3-1.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-4: Stadtbefestigung, Seite 25, <<http://www.festungsbauten.de/images/Ulm.jpg>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-5: Stadterweiterung 1316 Seite 26, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-1-6-1.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-6: Stadterweiterung 1316, Seite 26, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-2-1-3.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-7: Sitzverteilung im Ulmer Rat, Seite 26, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/VVB1-1-2.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-8: Wahlsystem 1397, Seite 26, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/VVB-1-2-3.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-9: Relief der Grundsteinlegung 1377, Seite 27, Wiegandt, Herbert: Ulm Lebensgeschichte einer Stadt, Frankfurt am Main 1969
- Abb. 2-10: Münster und neuer befestigter Flussübergang im Süden, Seite 27, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/VVB-1-5-6.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-11: Kupferstich - Ulm von Süden um 1493, Seite 28 <<http://de.academic.ru/pictures/dewiki/117/ulm1493.png>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-12: Festung - Ausbau mit Bastionen im 17. Jahrhundert, Seite 28, <http://de.academic.ru/pictures/dewiki/100/de_merian_sueviae_262.jpg>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-13: Bahnhof Ulm 1851, Seite 29, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-3-4-3.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-14: Münster 1854, Seite 29, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-3-6-1.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-15: Münster 1890, Seite 29, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-3-6-2.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-16: Plan der Bundesfestung um 1877, Seite 30, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-3-7-1.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-17: Arbeiterwohnsiedlung um 1910, Seite 30, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-4-3-1.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-18: Neustadt im Norden der Altstadt, Seite 30, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-3-7-2.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-19: Weststadt und neue Bahntrasse, Seite 30, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/S-4-2-1.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011
- Abb. 2-20: Einmarsch der 7. US-Armee, Seite 31, Wiegandt, Herbert: Ulm Lebensgeschichte einer Stadt, Frankfurt am Main 1969
- Abb. 2-21: Ausmaß der Zerstörung, Seite 31, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009
- Abb. 2-22: Trümmerrauflagerung 1945, Seite 31, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/5-1-7.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 2-23: Stadtbild 1947, Seite 31, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/5-3-3.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 2-24: Bahnhof und Bundesbahnhotel 1950, Seite 32, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/5-2-9.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 2-25: Neue Wohnhäuser am Eselsberg 1950, Seite 32, <<http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/5-4-6.pdf>>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 2-26: Hochschule für Gestaltung, Seite 32, Wiegandt, Herbert: Ulm Lebensgeschichte einer Stadt, Frankfurt am Main 1969

Abb. 2-27: Belagerung der Festung, Seite 33, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009

Abb. 2-28: Staufische Befestigung, Seite 34, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009

Abb. 2-29: Reichsstädtische Befestigung um 1700 mit Brückenkopf im Süden, Seite 34, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009

Abb. 2-30: Bundesfestungen um 1842, Seite 34, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009

Abb. 2-31: Ulm vor dem Bau der Bundesfestung, Seite 35, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009

Abb. 2-32: Ulm nach dem Bau der Bundesfestung, Seite 35, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009

Abb. 2-33: Brückenkopf südlich der Donau, Seite 35, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009

Abb. 2-34: Bahnbrücke über die Donau, Seite 36, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009

Abb. 2-35: Eislaufen im Festungsgraben, Seite 36, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009

Abb. 2-36: Abreise der Soldaten, Seite 37, Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Ulm, Ulm 2009

Abb. 3-1: Logo City-Bahnhof, Seite 39, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/16/citybahnhof_N1.jpg>,
Abb. 3-2: Magistrale Paris Budapest, Seite 39, <http://www.prachensky.com/michael/bilderlager/talpino_light/magistrale-paris-wien-budapest-400.jpg>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 3-3: Ausbaustrecke Stuttgart-Ulm, Seite 40, <<http://images.zeit.de/politik/deutschland/2010-10/bg-s21-infografiken-bilder/stuttgart-ulm.jpg>>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 3-4: Planungsgebiet des Ideenwettbewerbs, Seite 41, <<http://citybahnhof.ulm.de/downloads/Lageplan.jpg>>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 3-5: Zonierung, Seite 42, <<http://maps.google.de/>>, Zugriffsdatum 06.07.2011, Bearbeitung durch Verfasser

Abb. 4-1: Hauptbahnhof, Seite 44, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-2: Bahnhofsbareal, Seite 44, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-3: Planung von Laves, Seite 45, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-4: Ansicht und Grundriss von 1847, Seite 45, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-5: Schnitt durch Gleishalle und Empfangsgebäude, Seite 46, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-6: Erdgeschoss, Seite 46, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-7: Obergeschoss 1, Seite 46, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-8: Empfangsgebäude 1886, Seite 46, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-9: Schnittansicht, Seite 46, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-10: Baukörper, Seite 47, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-11: Lageplan, Seite 48, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-12: Schnitt, Seite 48, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-13: Variante 1 mit Gesamtüberdachung, Seite 49, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-14: Variante 2 mit Einzelüberdachung, Seite 49, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-15: Ernst-August-Platz, Seite 50, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 4-16: Gestaltungsplan, Seite 50, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 5-1: Luftbild Weststadt, Bahnhof, Altstadt, Seite 52, Stadt Ulm Abteilung Vermessung

Abb. 5-2: (1) Bahnhof und IC-Hotel, Seite 52, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/Ulm_Citybahnhof_Endbericht.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 5-3: (2) Bahnhofsvorplatz, Seite 52, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/Ulm_Citybahnhof_Endbericht.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 5-4: (3) ZOB, Seite 52, Verfasser

Abb. 5-5: (4) Unterführung, Seite 52, Verfasser

Abb. 5-6: (5) Bahnsteig, Seite 52, Verfasser

Abb. 5-7: (6) Langzeitparkplatz, Seite 52, Verfasser

Abb. 5-8: (7) Parkhaus Deutschhaus, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-9: (8) Kino, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-10: (9) Schillerstraße, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-11: (10) IC-Hotel und Steg, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-12: (11) Schillerstraße, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-13: (12) Schillerrampe, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-14: (13) Kleine Blau, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-15: (14) Parkhaus Sedelhof, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-16: (15) Fußgängerzone, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-17: (16) Bereich Sedelhof, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-18: (17) Bereich Sedelhof, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-19: (18) Theater, Seite 53, Verfasser

Abb. 5-20: Bahnhofplatz, Seite 54, Verfasser

Abb. 5-21: Empfangshalle, Seite 54, Verfasser

Abb. 5-22: Übersichtsplan Nutzung, Seite 56, Verfasser

Abb. 5-23: bestehendes Verkehrsschema, Seite 57, Verfasser

Abb. 5-24: Verkehrswege, Seite 58, Verfasser

Abb. 5-25: ÖPNV, Seite 58, Verfasser

Abb. 5-26: Fahrradnetz, Seite 59, Verfasser

Abb. 5-27: Knotenbelastung, Seite 60, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/Ulm_Citybahnhof_Endbericht.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 5-28: Verkehrsaufkommen Friedrich-Ebert-Straße, Seite 61, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/Ulm_Citybahnhof_Endbericht.pdf>, Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 5-29: S-Bahn Haltestelle, Seite 61, Verfasser

Abb. 5-30: Wartezone, Seite 61, Verfasser

Abb. 5-31: ZOB, Seite 62, Verfasser

Abb. 5-32: Bahnhofsvorplatz, Seite 62, Verfasser

Abb. 5-33: Abstellplatz am Bahnhofsvorplatz, Seite 62, Verfasser

Abb. 6-1: Projektphasen der Bahn21-Projekte, Seite 64, <<http://img3.fotos-hochladen.net/uploads/realisierungshorizonng1m7ck.jpg>>
Zugriffsdatum 06.07.2011

Abb. 6-2: Bestandsqualitäten, Seite 66, Verfasser

Abb. 6-3: Zonierung, Seite 67, Verfasser

Abb. 6-4: Verkehrsschema, Seite 68, Verfasser

Abb. 6-5: Überblick Gesamtplanungsgebiet, Seite 69, Verfasser

Abb. 6-6: Schwarzplan, Seite 70, Verfasser

Abb. 6-7: Bebauungsplan, Seite 71, Verfasser

Abb. 6-8: Perspektive Stadtgebiet, Seite 72, Verfasser

Abb. 6-9: Perspektive Gesamtplanungsgebiet, Seite 73, Verfasser

Abb. 6-10: Erschließungsschema Bahnhofsbereich, Seite 74, Verfasser

Abb. 6-11: ÖPNV Bahnhofsbereich, Seite 75, Verfasser

Abb. 6-12: IC-Hotel und Dienstleistungszentrum Süd, Seite 76, Verfasser

Abb. 6-13: Theaterviertel, Seite 77, Verfasser

Abb. 6-14: Schillerrampe, Seite 78, Verfasser

Abb. 6-15: Theaterviertel, Seite 79, Verfasser

Abb. 6-16: Blauinsel, Seite 80, Verfasser

Abb. 6-17: Bestand West, Seite 81, Verfasser

Abb. 6-18: Weststadt Süd, Seite 82, Verfasser

Abb. 6-19: Ansicht Süd, Seite 83, Verfasser

Abb. 6-20: Ansicht Ost, Seite 83, Verfasser

Abb. 6-21: Ansicht Nord, Seite 83, Verfasser

Abb. 6-22: Weißmodell - Ansicht Südosten, Seite 84, Verfasser

Abb. 6-23: Weißmodell - Ansicht von Norden, Seite 85, Verfasser

Abb. 6-24: Bahnhofsplatz, Seite 86, Verfasser

Abb. 6-25: Vogelperspektive von Osten, Seite 87, Verfasser

Abb. 6-26: Vogelperspektive von Süden, Seite 88, Verfasser

Vorwort

„Was die Dampfmaschine für die moderne Industrie, das war die rollende Dampfmaschine, also die Lokomotive, für die moderne Stadt.“⁰¹

Als sich im 19. Jahrhundert die Eisenbahn, nach ihrer Erfindung, schnell etablierte, wirkte sie in ganz Europa als Motor der Stadtentwicklung und brachte viele gesellschaftliche Veränderungen mit sich. Entstanden sind die ersten Bahnhöfe oft noch am Rande, in großteils ungenutztem Gebiet der damals noch kleinen Städte. Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden Großbahnhöfe oft dort wo einst die Stadtmauern und Umwallungen der Gründerzeit standen. Mit ihrer Turm- und Triumphbogen-Architektur symbolisierten sie die neuen Stadttore und Brückenkopfsituationen. Der steigende Personen- und Güterverkehr führte zum schnellen Wachstum vieler Städte. Die Bahnhöfe wurden zu wichtigen Zentren im Stadtkern, neue Industrie- und Wohngebiete und Verkehrsknoten sowie Gleiserweiterungen wurden im Bahnhofsumfeld angelegt. Mehr und mehr zerschnitten die Schienentrassen das Stadtgefüge und blockierten jede weitere Urbanisierung. In Ulm beispielsweise führte diese unüberwindbare Barriere dazu, dass Gebiete westlich des Bahnhofs nur durch Umfahrungen und vereinzelte Unterführungen erreichbar sind. Sie sind vom Stadtgebiet regelrecht abgeschnitten. Mit dem Aufkommen des Straßenverkehrs und der Zerstörung vieler deutscher Bahnhöfe im Zweiten Weltkrieg veränderte sich die Rolle und das Image der Bahnhöfe in den Städten. Sie verloren an Bedeutung und galten als unsichere Orte. Viele ökonomische, ökologische und soziale Probleme stehen in Zusammenhang mit Siedlungsweise und Raumnutzung. Siedlungsdispersion und Funktionstrennung erfordern einen immer höher werdenden Transportaufwand und führen zum Verlust von Urbanität sowie zur Schwächung sozialer Stabilität. Deutschland hat sich in der Agenda 21⁰² verpflichtet, sich nachhaltige Entwicklung im Bereich der Siedlungspolitik zum Ziel zu machen.⁰³

Bislang waren Bahnanlagen in Städten immer exterritoriale Gebiete die sich der Kommunalplanung entzogen, heute dagegen sucht die Deutsche Bahn AG im Rahmen von Regionalpartnerschaften den Planungsdialog mit den Ländern, den Kommunen und den verschiedensten regionalen Interessensverbänden. Die Grundidee des Konzepts 'Bahnhof 21' ist es, in vielen deutschen Städten Bahnhöfe und ihr Umfeld nachhaltig in das innerstädtische Leben zu integrieren. In Zusammenarbeit der Deutschen Bahn AG und privaten Investoren sollen auf den freigemachten Gleisanlagen, sowie im Bahnhofsumfeld, neue Stadtteile entstehen. Barrieren sollen vermindert, Verbindungen geschaffen werden. Bahnhofsareale sollen mittels Binnendverdichtung wieder als attraktive Stadtteilzentren funktionieren, Bahnhöfe eine neue zeitgemäße 'Corporate Identity' entwickeln.

„Sofern die Deutsche Bahn AG gemeinsam mit der Stadt aktive unternehmerische Stadtentwicklungstätigkeit betreibt, könnte das für beide Seiten ein Vorteil sein.“⁰⁴

01 Heinz Dürr, ehemaliger Vorsitzender der Deutschen Bahn AG, zit. n. Gerkan, M. von 1997, 13.

02 Agenda 21: Entwicklungs- und umweltpolitisches Aktionsprogramm für das 21. Jahrhundert sowie Leitpapier zur nachhaltigen Entwicklung, beschlossen von 172 Staaten auf der Konferenz für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen (UNCED) in Rio de Janeiro (1992).

03 Vgl. Gerkan, M., 1997, 14.

04 Klaus Töpfer, Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, zit. n. Gerkan, M. 1997, 11.

KAPITEL 1

GRUNDLAGEN

1.1 Geographische Lage und Gliederung

Bundesland	Baden-Württemberg
Regierungsbezirk	Tübingen
Region	Donau-Iller
Nördliche Breite	48° 23' 58"
Östliche Länge	009° 59' 35"

Abb. 1-1: Lage

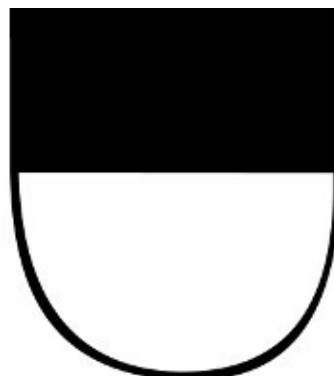


Abb. 1-2: Wappen der Stadt Ulm

1.1.1 Geographische Lage

Die Kreisstadt Ulm liegt im Osten Baden-Württembergs, an der Grenze zu Bayern und ist mit 122.087 Einwohnern⁰⁵ eine der kleinsten Großstädte Deutschlands.

Ulm ist eines von insgesamt 14 Oberzentren des Landes Baden-Württemberg und bildet mit Neu-Ulm ein länderübergreifendes Doppelzentrum.⁰⁶

Die Stadt liegt an der Grenze zweier ganz verschiedener Landschaften, im Süden mit flachen Wiesentälern und weitläufigen Tannenwäldern im Norden mit steinigen Hochflächen und abgeschiedenen Trockentälern. Die Trennlinie ist die Donau, die sich wenig oberhalb Ulms mit dem Iller vereinigt. Die Donau bildet auch die Grenze zu Bayern und der Kreisstadt Neu-Ulm. Auf württembergischer Seite ist Ulm ganz vom Alb-Donau-Kreis umgeben. Im Westen, Norden und Nordosten umgeben die Stadt der Kuhberg, Eselsberg, Michelsberg und der Safranberg wie eine Schale.



Abb. 1-3: Lage in Deutschland



Abb. 1-4: Lage in Baden-Württemberg

⁰⁵ Einwohner, <http://www.ulm.de/wirtschaft_wissenschaft/standort/einwohner.3969.3076,3894,8654,3576,3969.htm>.
⁰⁶ Vgl. Ulm, <<http://de.academic.ru/dic.nsf/dewiki/1430721>>.

1.1.2 Stadtkreisgliederung

Das Stadtgebiet von Ulm ist in achtzehn Stadtteile gegliedert, neun davon sind erst bei der letzten Gemeindereform in den 1970er Jahren eingemeindet worden.⁰⁷ Eggingen, Einsingen, Ermingen, Gögglingen-Donaustetten, Jungingen, Lehr, Mähringen und Unterweiler haben eigenständige Ortschaftsräte, welche Beraterfunktionen im Gesamtstadtrat wahrnehmen.

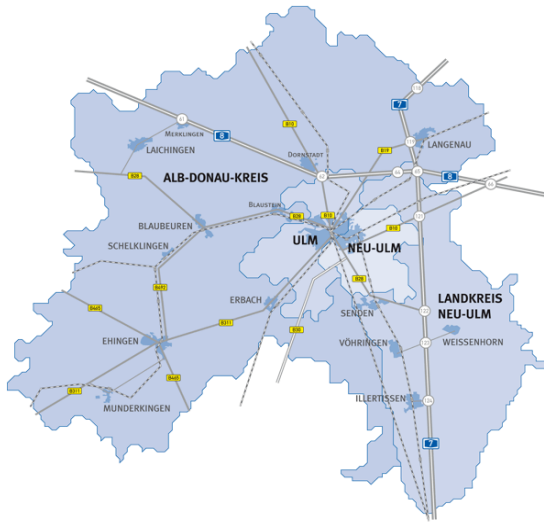


Abb. 1-5: Umland



Abb. 1-6: Stadtteile

1.1.3 Flächennutzung

Das Stadtgebiet Ulms umfasst eine Gesamtfläche von 11.868,7 Hektar.⁰⁸ Abseits des Kerngebiets weist das Gebiet ländliche und vorstädtische Siedlungsstrukturen auf.

Gesamtfläche	11.868,7 ha	100,0 %
Landwirtschaftliche Fläche	5.350,3 ha	45,1 %
Wald	2.267,8 ha	19,1 %
Bebaute Flächen	2.130,4 ha	17,9 %
Verkehrsflächen	1.204,8 ha	10,2 %

Abb. 1-7: Flächennutzung

1.1.4 Kerngebiet Ulm

Das Kerngebiet hat überwiegend mittelstädtischen Charakter. Der historische Stadtkern, gekennzeichnet durch historische und historistische Fachwerkbauten, wird vom Münster überragt und bildet das Stadtzentrum Ulms. Das Fischerviertel, mit seinen alten und engen Gassen, ist Ort der ältesten Bebauung Ulms und liegt im Süden der historischen Altstadt, direkt am Donauufer. Die Trassen der Eisenbahn liegen wie eine Schlinge um die historische Altstadt und seine direkt anschließenden Stadtteile.

⁰⁷ Vgl. Umland, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/JB2009_Kapitel%2019%20Ulm%20und%20Umland.pdf>.

⁰⁸ Vgl. Flächennutzung, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/JB2009_Kapitel%2019%20Ulm%20und%20Umland.pdf>.

1.2 Überregionale und regionale Verkehrsanbindung

1.2.1 Flugverkehr

Die Großflughäfen Stuttgart, München und Nürnberg liegen alle in einem Umkreis von 200 Kilometer und sind sowohl mit dem Auto als auch mit der Bahn relativ schnell zu erreichen. In Augsburg, von wo aus seit 2002 keine Linienflüge mehr starten, und Friedrichshafen gibt es zwei weitere, kleinere Flughäfen in deren Einzugsbereich Ulm liegt.



Abb. 1-8: Anbindung Flughäfen

1.2.2 Straßenverkehr

Ulm liegt am Autobahnkreuz Elchingen und somit an der A8 von München nach Stuttgart, sowie an der A7 zwischen Kempten und Würzburg. Stadt und Umland sind verkehrstechnisch gut erschlossen. In der Stadt besteht seit dem 1. Januar 2009 eine Umweltzone. Das historische Stadtzentrum ist von einer Ringstraße umgeben und ist als ausgedehnte Fußgängerzone ausgeführt.

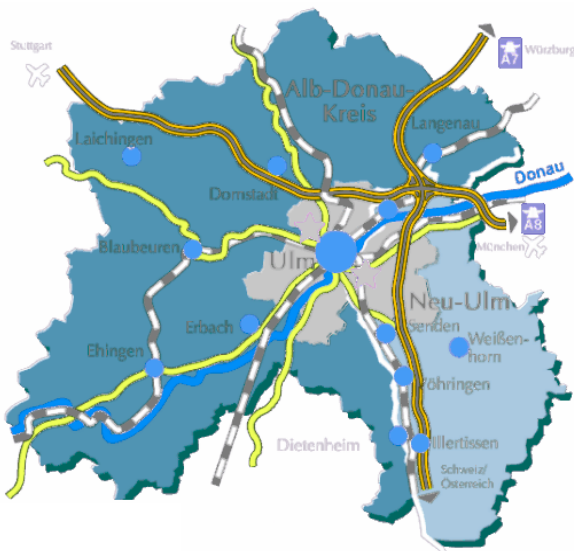


Abb. 1-9: Anbindung Autobahnen



Abb. 1-10: Anbindung Bundesstraßen

1.2.3 Schienenverkehr

Ulm liegt an der ICE-Strecke 'Stuttgart-München' und an der Europamagistrale Paris-Budapest. Viele europäische Metropolen und Märkte sind mittels Direktverbindungen erreichbar. Auch der TGV 'München-Paris' hält in Ulm. Von Stuttgart nach Ulm soll eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke gebaut werden, von Ulm nach Augsburg wird die Trasse verändert um Fahrgeschwindigkeiten bis zu 200 km/h zu ermöglichen. Die Strecke Stuttgart-Ulm-Augsburg ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als vordringlicher Bedarf aufgeführt. Durch diese geplanten Neu- und Ausbaustrecken wird mit einer Zunahme des Fern- und Regionalverkehrs in Ulm um bis zu 50 Prozent gerechnet. Das bereits realisierte Projekt 'Neu-Ulm 21' schuf einen wichtigen Verkehrsknoten in der Region. Weitere wichtige Eisenbahnstationen in unmittelbarer Nähe sind 'Ulm - Söflingen', 'Haltepunkt Ulm-Ost' und 'Haltepunkt Ulm-Donautal'.

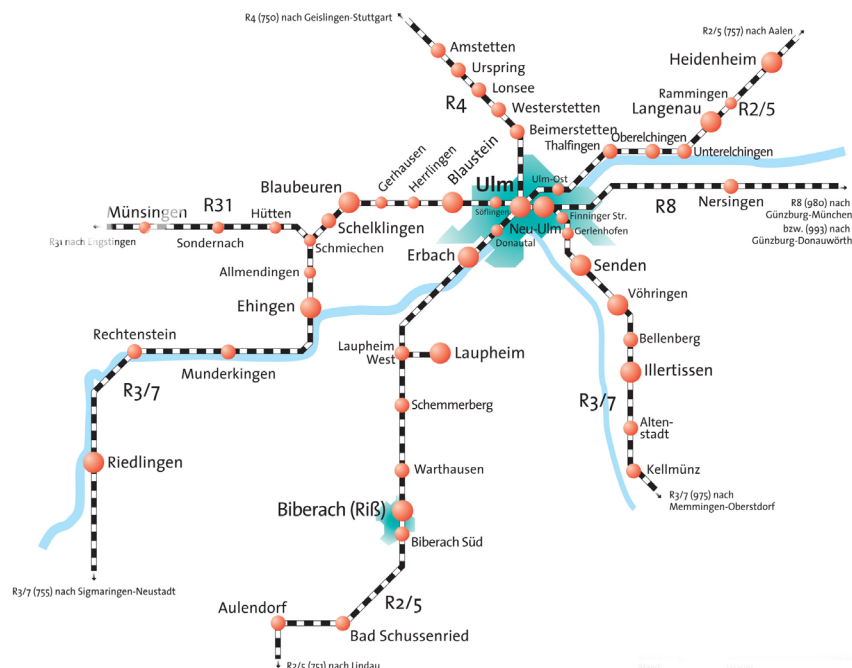


Abb. 1-11: Anbindung Schiene

Filstalbahn	Ulm-Geislingen-Göppingen-Plochingen-Stuttgart
Bahnstrecke Augsburg–Ulm	Augsburg-Ulm
Württembergische Südbahn	Ulm-Friedrichshafen
Donautalbahn (Baden-Württemberg)	Ulm-Donaueschingen
Donautalbahn (Bayern)	Ulm-Regensburg
Illertalbahn	Ulm-Oberstdorf
Brenzbahn	Ulm-Aalen

Abb. 1-12: Eisenbahnlinien

1.3 Stadtimpressionen



Abb. 1-13: Wohnhaus im Viertel Neustadt



Abb. 1-14: historische Altstadt



Abb. 1-15: Fußgängerzone Altstadt



Abb. 1-16: Fischerviertel



Abb. 1-17: Stadtbibliothek



Abb. 1-18: historischer Wachturm



Abb. 1-19: Rathaus



Abb. 1-20: Schiefes Haus



Abb. 1-21: Stadthaus Ulm



Abb. 1-22: Blick von Südwesten

1.4 Demographische und wirtschaftliche Hintergründe

1.4.1 Einwohnerentwicklung

Bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts stieg die Einwohnerzahl Ulms kontinuierlich auf etwa 20.000 an und änderte sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts nur geringfügig, bis ab 1840 ein rasches Wachstum eintritt. Zwischen 1890 und 1939 verdoppelte sich die Einwohnerzahl auf eine Gesamtanzahl von 75.000. Im Zweiten Weltkrieg verlor Ulm 30% seiner Einwohner, 1951 waren es aber wieder ebenso viele wie vor dem Krieg. 1980 waren es 100.000 Einwohner, was Ulm zur Großstadt machte. 2009 waren 122.087 Einwohner mit Hauptwohnsitz in Ulm gemeldet, davon 20.651 mit Migrationshintergrund.⁰⁹ Bei einer Gesamtfläche des Stadtgebiets von 11.868,7 Hektar entspricht das rund 1029 Einwohnern pro Quadratkilometer.

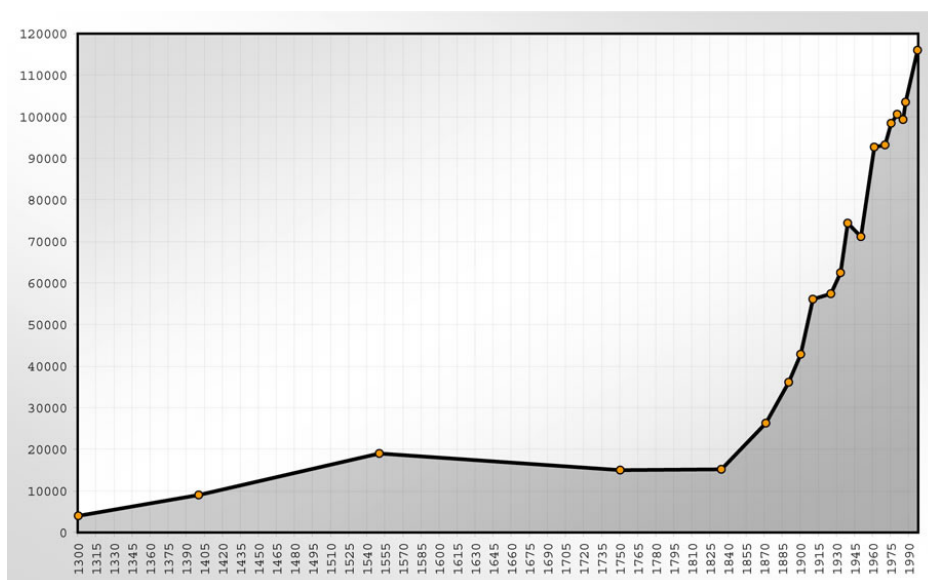


Abb. 1-23: Einwohnerentwicklung

1.4.2 Altersstruktur

2008 betrug das Durchschnittsalter der Bevölkerung in der Region Ulm 41,6 Jahre. Damit hat sie das niedrigste Durchschnittsalter aller 80 IHK-Regionen¹⁰ in Deutschland und liegt 2,1 Jahre unterhalb des Bundesdurchschnitts und 1,1 Jahre unterhalb des Durchschnittsalters von Baden-Württemberg. Die Region weist eine günstige Altersstruktur auf.¹¹

„Das sind echte Standortvorteile für unsere Region“, so IHK-Hauptgeschäftsführer Otto Sälzle.¹²

	Bevölkerungsstand 2008	Durchschnittsalter 2008
Deutschland	141.525.955	44,8
Baden-Württemberg	10.749.506	42,2
Bayern	20.704.319	42,5
Innovationsregion Ulm	476.822	41,6
Stadtkreis Ulm	121.648	41,8
Alb-Donau-Kreis	190.403	41,0
Landkreis Neu-Ulm	164.771	42,0

Abb. 1-24: Durchschnittsalter

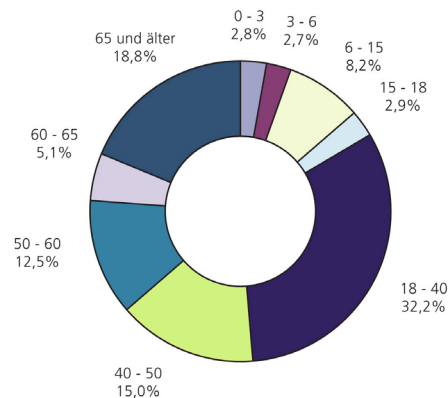


Abb. 1-25: Altersgruppen in Prozent

⁰⁹ Vgl. Einwohner, <http://www.ulm.de/wirtschaft_wissenschaft/standort/einwohner.3969.3076,3894,8654,3576,3969.htm>.

¹⁰ Industrie- und Handelskammer.

¹¹ Vgl. IKH, <http://www.ulm.ihk24.de/servicemarken/presse/Pressemitteilungen_2010/Pressemitteilungen_Januar_bis_Mae_rz_2010/697332/IHK-Region-Ulm-ist-die-juengste-Region-Deutschlands-2010.html>.

¹² Ebda.

1.5 Wirtschaft in der Region

Ulm und dessen umgebender Wirtschaftsraum wird als 'Innovationsregion Ulm' bezeichnet. Er besteht aus der Kreisstadt Ulm, dem Alb-Donau-Kreis sowie dem Landkreis und der Stadt Neu-Ulm und ist im süddeutschen Raum einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte. Im Sinne der Raumordnung ist Ulm ein Zentraler Ort mit großem Bedeutungsüberschuss. Die Rahmenbedingungen für Standorte vieler Industrie- und Handelssektoren, sind durch geographische und institutionelle Infrastruktur, durch gute Bedingungen am Arbeits-, Kapital- und Bodenmarkt, sowie durch eine enge Vernetzung im Transport- und Kommunikationssektor, sehr gut.

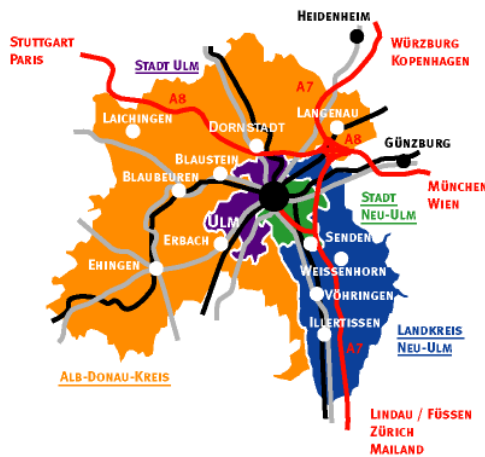


Abb. 1-26: Innovationsregion Ulm

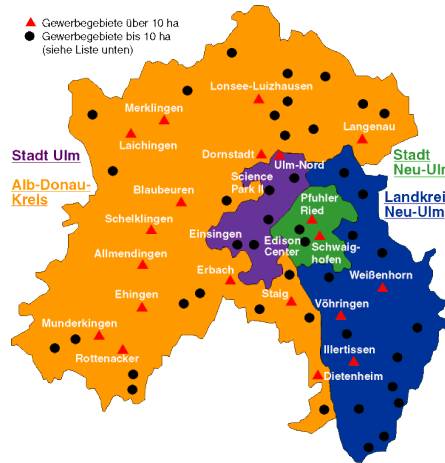


Abb. 1-27: Gewerbgebiete

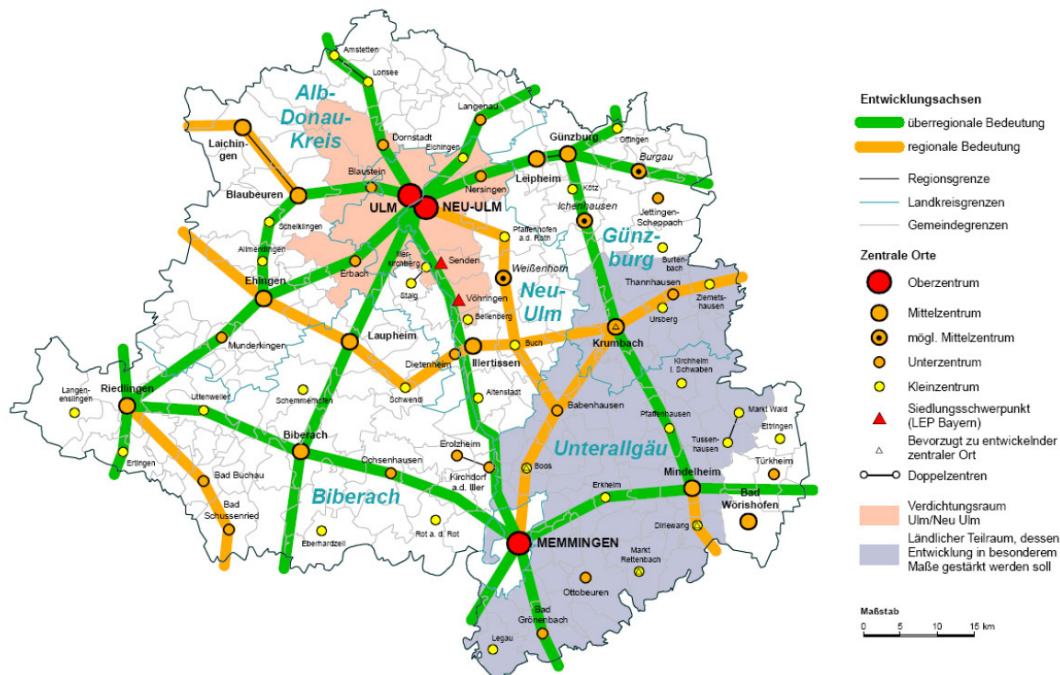


Abb. 1-28: Entwicklungsachsen und Zentrale Orte

Das Stadtgebiet bietet die meisten Arbeitsplätze. Insgesamt gab es im Jahr 2009 in Ulm 111.900 Erwerbstätige, etwa 52.974 davon waren Einpendler. 15.021 Erwerbstätige waren als Auspendler registriert.¹³ Die stärksten Sektoren sind die Öffentliche Verwaltung, das Verarbeitende Gewerbe, der Dienstleistungssektor und der Handel.¹⁴

Der Tourismus der Stadt ist stark vom Messebetrieb und von Geschäftsreisenden abhängig. Pro Jahr zählt man etwa 400.000 Übernachtungen, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beträgt 1,7 Nächte.¹⁵ Die durch den Ausbau der ICE-Strecke und die damit erhoffte Attraktivierung des Standortes für Büro, Messe- und Verwaltungsnutzung, ist in diesem Sektor mit Wachstum zu rechnen.

13 Pendler, <http://www.ulm.de/politik_verwaltung/rathaus/wirtschaft.4386.3076,3571,3744,4336,3599,4386.htm>.

14 Arbeitsmarkt, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/JB2009_Kapitel%202009%20Arbeitsmarkt.pdf>.

15 Tourismus, <http://www.ulm.de/politik_verwaltung/rathaus/tourismus.4347.3076,3571,3744,4336,3599,4347.htm>.

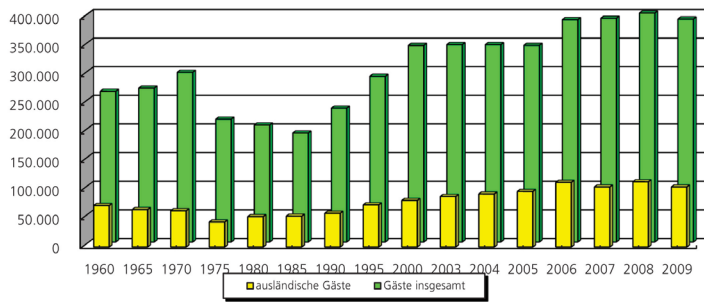


Abb. 1-29: Tourismus - Anzahl der Übernachtungen

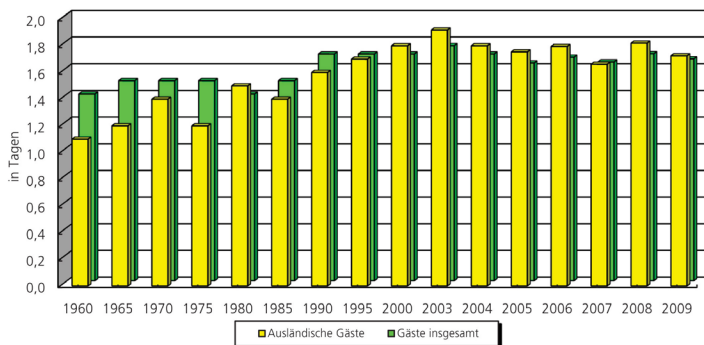


Abb. 1-30: Tourismus - Dauer des Aufenthalts

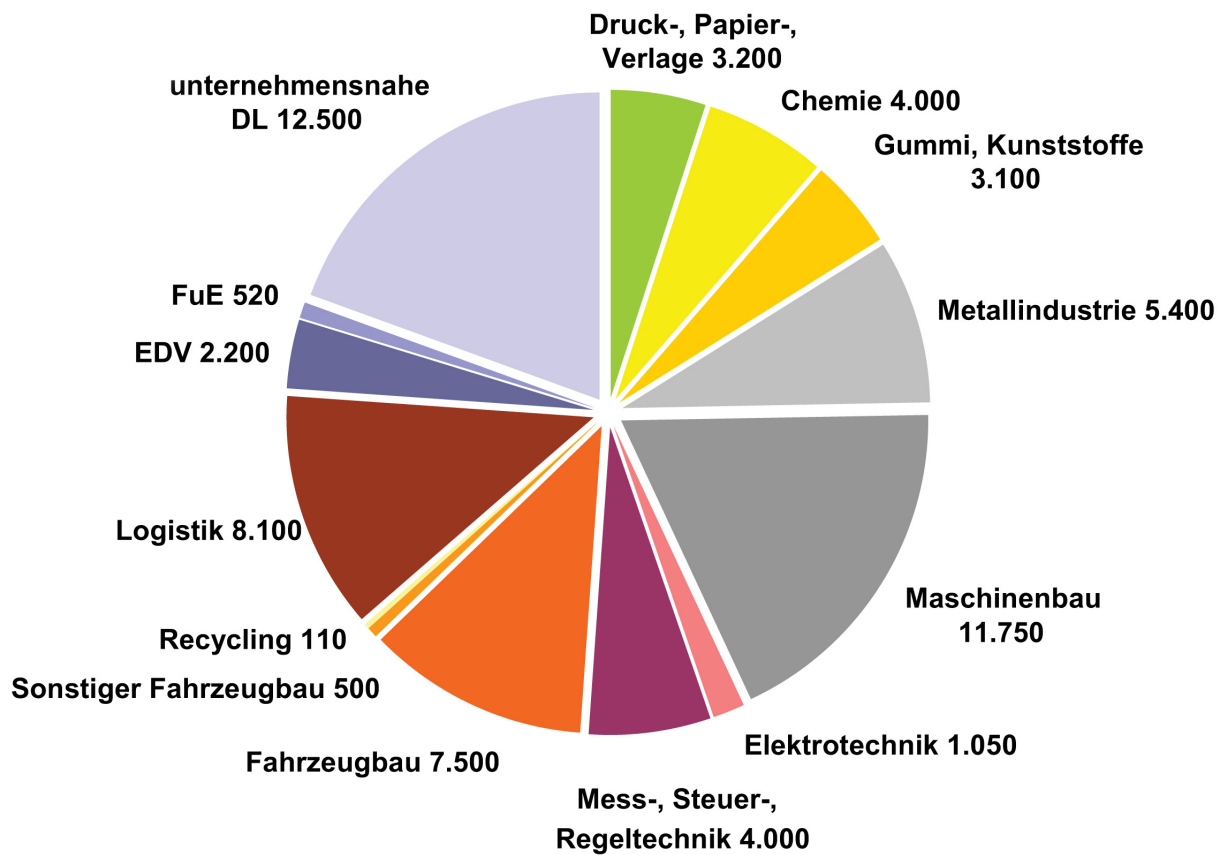


Abb. 1-31: Hauptwirtschaftssektoren in der Innovationsregion

1.5.1 Kernkompetenzen der Innovationsregion Ulm

PROGNOS hat für die Innovationsregion Ulm 5 zentralen Kompetenzfelder definiert.

Auszug aus der Prognos Analyse:¹⁶

“In den 5 KF nimmt die Innovationsregion bundesweit eine führende Position ein. Lediglich 13 Kreise und kreisfreie Städte (darunter weitgehend Großstädte > 500.000 EW wie Berlin, München, Stuttgart) verfügen absolut gesehen über eine höhere Beschäftigtenzahl im Vergleich zur Innovationsregion.

Zu den Kernkompetenzen der Innovationsregion zählen nach KF folgende Produkte/Dienstleistungen:

- **Metall:** Kupferhalbzeuge, Aluminium-Komponenten, Präzisionsdrehteile
- **Maschinenbau:** Werkzeugmaschinen, Förder- und Hebeanlagen, Hydraulik
- **Nutzfahrzeugbau:** Busse, schwere Lkws, Baumaschinen, Brandschutz-/Spezialtransportfahrzeuge
- **Logistik:** Speditions-, Distributions- und Transportdienste besonders im Landverkehr
- **Pharma/Gesundheit:** Herstellung und Vertrieb von Generika und Original-Präparaten (Rheuma, Herz-Kreislauf, Krebs, Darmerkrankungen), Drogeriehandel

Die Kernkompetenzen der Innovationsregion, die technologische Wettbewerbsfähigkeit und die internationale Ausrichtung wird maßgeblich durch die Präsenz folgender internationaler Key-player bestimmt: weltweit größter Automobilzulieferer (Bosch), größter weltweiter Pharmakonzern (Pfizer), viertgrößte weltweite Generika-Hersteller (Ratiopharm), größter europäischer Baumaschinenhersteller (Liebherr), weltweiter Marktführer für Drucksysteme des Bogen-Offsetdruckes (Heidelberger Druck), größter weltweiter Omnibus-Hersteller (EvoBus), zweitgrößte Hersteller von LKW in Europa und weltweit größter Hersteller von Drehleitern (Iveco), größtes weltweites Drogeriemarktunternehmen (Schlecker).

Neben den Großkonzernen bilden die mittelständischen und weitgehend familiengeführten Unternehmen das wirtschaftliche Rückgrat der Region und tragen maßgeblich zur Beschäftigung, Steuerkraft und zur Standortssicherung bei.

Ein strategischer Vorteil ist die Besetzung einer breiten Zahl von relativ ausgewogenen KF durch die Innovationsregion. Die breite Ausrichtung, die Besetzung von unterschiedlichen Phasen des Produktlebenszyklus-Prozess und die Bedienung von teilweise unterschiedlichen Nachfragemärkten trägt zur Stabilisierung und Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur bei.

Über produktspezifische Schnittstellen (Wertschöpfungsketten) besteht zwischen den KF Metall, Maschinenbau und Nutzfahrzeugbau der Innovationsregion relative enge Beziehungen, die sich auf Zuliefererverflechtungen von Teilen, Baugruppen und Komponenten beziehen. Weitere Verflechtungen bestehen darüber hinaus zu anderen vor- und nachgelagerten Branchen (Bau, Elektrotechnik, Mess-, Steuer-, Regeltechnik). Das KF Logistik sichert den überregionalen Austausch der KF und übernimmt eine wichtige Funktion für den (Groß-) Handel der Region.

Die KF Logistik, Pharma/Gesundheit und Maschinenbau verfügen über die größten Wachstumsperspektiven.”

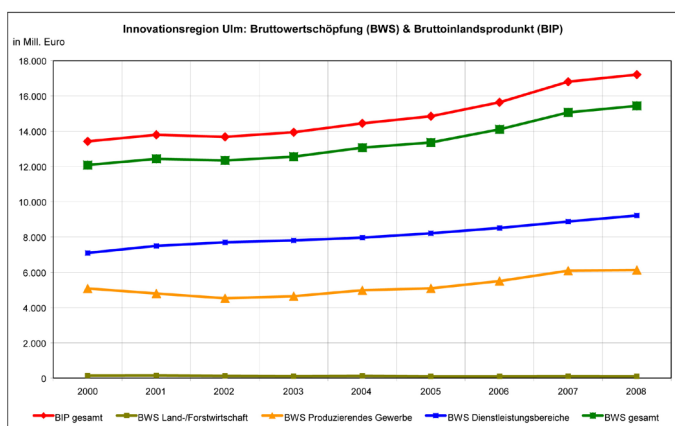
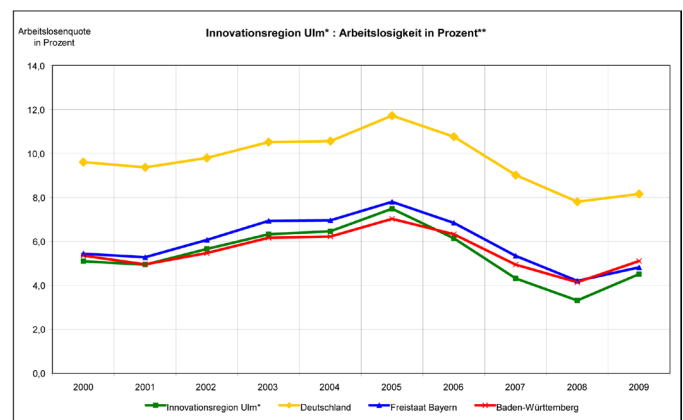


Abb. 1-32: Bruttowertschöpfung und Bruttoinlandsprodukt



**) bezogen auf alle zivilen Erwerbstätigen

Abb. 1-33: Arbeitslosigkeit in Prozent

1.5.2 Wissenschaftsstadt Ulm

Als Reaktion auf die wirtschaftliche Strukturkrise Anfang der 1980er Jahre, wurde 1987 das Konzept der Wissenschaftsstadt entwickelt. Grundidee des Konzeptes ist es, Hochschul- und Industrieforschung besser zu verzahnen. Forschungszentren großer internationaler Konzerne wie z.B. Daimler, Nokia und Siemens haben sich hier bereits angesiedelt. In den 1990er Jahren wurde aufgrund der hohen Nachfrage das Gebiet der Wissenschaftsstadt mit der Errichtung des Science Park II ausgeweitet. Derzeit ist eine erneute Erweiterung geplant, der Science Park III.¹⁷

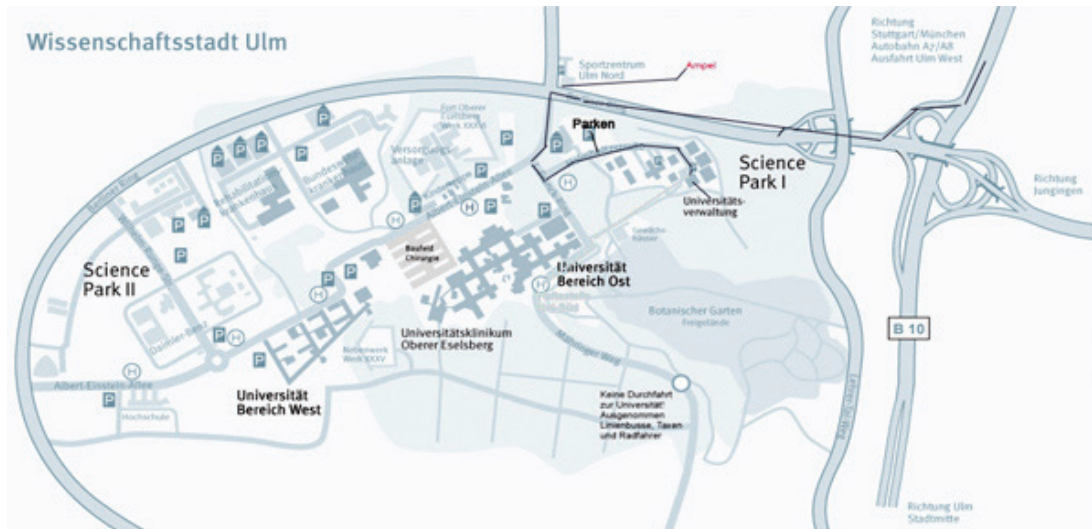


Abb. 1-34: Wissenschaftsstadt im Nordwesten Ulms

1.5.3 Zukunftsperspektiven

Durch den Bedeutungszuwachs des Verkehrsknoten-Ulm aufgrund des neuen Bahnprojekts ist zu erwarten, dass vor allem die Bereiche Logistik, Handel, Verwaltung und Tourismus gestärkt werden. Außerdem gewinnt der Standort durch kurze Anbindung an Stuttgart und München an Attraktivität für Büro- und Messenutzung.

Durch Science Park I, II, und III, die TechnologieFörderungsUnternehmen GmbH (TFU) und das Edison-Center Neu-Ulm können sich innovative Unternehmen in direkter Nachbarschaft zu den wissenschaftlichen Einrichtungen etablieren.¹⁸ In vielen Rankings zu Wirtschaftskraft und Lebensqualität belegt die Innovationsregion Ulm vordere Plätze in Deutschland. Für Arbeitnehmer und Unternehmen bieten sich hier hervorragende Standortbedingungen.¹⁹

17 Vgl. Wissenschaftsstadt, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Ulm#Wissenschaftsstadt>>.

18 Vgl. Wirtschaftskompetenz, <http://www.stadtentwicklungsverband.ulm.de/content/e82/e3037/e3256/e3264/10-0182_RZ_Download_ger.pdf>.

19 Vgl. Rankings, <<http://www.innovationsregion-ulm.de/fakten/rankings.html>>.

KAPITEL 2

GESCHICHTE



Abb. 2-1: Donauufer und historische Altstadt

2.1 Kurzüberblick²⁰

um 5000 v.Chr.	jungsteinzeitliche Siedlung (bei Eggingen)
2./3. Jh.	römischer Gutshof am Kuhberg
4.-7. Jh.	alemannisches Gräberfeld (beim Bahnhof)
854	erste urkundliche Erwähnung Ulms als königliche Pfalz
1131/1134	Zerstörung Ulms; nach dem Wiederaufbau unter den Staufern entwickelt sich Ulm bis zur Mitte des 12. Jh. zur Stadt
1377	Grundsteinlegung zum Münster (Ulm zählt ca. 8 000 Einwohner)
1397	mit dem Großen Schwörbrief gibt sich Ulm eine Stadtverfassung; sie regelt die Beteiligung der Bürgerschaft am Stadtregentum
14.-15. Jh.	Entwicklung des Ulmer Gebietes zum damals größten aller deutschen Reichsstädte
1530	entscheidet sich die Bürgerschaft in namentlicher Abstimmung für die Einführung der Reformation
1543	Einstellung des Münsterbaus (Ulm zählt ca. 19 000 Einwohner)
1618-1648	der 30jährige Krieg zieht Ulm schwer in Mitleidenschaft; der Pest 1634/35 fallen zahlreiche Bürger und Flüchtlinge zum Opfer
1702	wird Ulm erobert und erhält eine bayerisch-französische Besatzung, deren Abzug die Bürgerschaft 1704 erkaufte
1802/03	Verlust der Reichsfreiheit und Eingliederung in das Kurfürstentum Bayern als Provinzhauptstadt für Schwaben
1805	Schlacht bei Elchingen; die österreichische Besatzung kapituliert in Ulm vor Napoleon
1810	Ulm fällt an das Königreich Württemberg, die Donau wird Landesgrenze zu Bayern
1811	Albrecht Berblinger, der 'Schneider von Ulm', scheitert beim Versuch die Donau zu überfliegen
1842-1859	Ausbau Ulms zur Festung des Deutschen Bundes
1844	Fortsetzung des Münsterbaus; 1890 wird der Münsterturm, der höchste Kirchturm der Welt, vollendet
1938	Ulm wird Stadtkreis
1944/45	schwere Zerstörung der Altstadt durch Luftangriffe
1955	Eröffnung der 'Hochschule für Gestaltung' (HfG), die bis 1968 besteht
1960	Gründung der Staatlichen Ingenieurschule (seit 1972 Fachhochschule)
1967	Gründung der Universität Ulm
1971-1975	Eingemeindungen von Jungingen, Unterweiler, Mähringen, Eggingen, Ermingen, Donaustetten, Gögglingen, Einsingen und Lehr
1987	Ulm wird zur Wissenschaftsstadt
1993	Das Congress Centrum Ulm (CCU) und das von Stararchitekt Richard Meier geplante Stadthaus am Münsterplatz werden eröffnet
2007	Nach 5-jähriger Bauzeit wird, mit der Eröffnung der Kunsthalle Weishaupt, Ulms Neue Mitte vollendet

²⁰ Geschichte, <http://www.ulm.de/wirtschaft_wissenschaft/standort/geschichte_der_stadt_ulm.6341.3076,3894,8654,3576,3692.htm>.

2.2 Lebensgeschichte der Stadt Ulm

“Städte sind Lebewesen. Stadtgeschichte ist Biographie. Jede Stadt hat ihr eigenes, unverwechselbares Gesicht, sie hat in ihrer Entwicklung durch die Jahrhunderte etwas Personhaftes, Individuelles, mit besonderen und einmaligen Charakterzügen. Ulm gehört zu den ausgeprägtesten Stadt-Individualitäten im deutschen Südwesten. Verwurzelt in keltisch-alemannisch-fränkischer Vorzeit tritt sie als karolingische Pfalz zum ersten Mal mit ihrem Namen in die Geschichte ein. In staufischer Zeit zur Stadt im eigentlichen Sinn geworden, steigt Ulm im 14. Jahrhundert zur Selbstständigkeit einer ein großes Gebiet regierenden Stadtrepublik auf und erreicht im 15. Jahrhundert den Scheitelpunkt wirtschaftlicher Macht und bürgerlichen Selbstbewusstseins. Für Jahrzehnte war dann Ulm auch Mittelpunkt spätgotischer Kunst und frühhumanistischer Geistlichkeit, um dann, immer noch mächtig, zur uneinnehmbaren Festung ausgebaut, langsam abzusinken, in seiner politischen Bedeutung zu verblassen, bis zum Auslöschen der Selbstständigkeit in den Napoleonischen Umwälzungen. Dann setzte, in von Grund auf veränderter Zeit, um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine neue Entwicklung ein, die bis heute anhält, unterbrochen, nicht aufgehalten, durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs. So schwere Schäden diese dem alten Gesicht der Stadt zugefügt haben, sie haben zuletzt das Neue beschleunigt.”²¹

2.2.1 Von den Anfängen bis zum Ende der Römerzeit

Erste belegbare Spuren einer Bebauung, am Standort des heutigen Ulms, stammen von etwa 2000 v. Chr., von einem, mit einem Holzzaun umgebenen Dorf das in einer Trockenperiode im Blautal errichtet und bewohnt wurde, als der Wasserspiegel dies für einige Zeit zuließ. Die ersten umfangreichen und zusammenhängenden Spuren von Bebauung auf Ulmer Boden stammen aus der Bronzezeit, einer Zeit in der ein neuer Stand hervorgeht, der Kaufmann. Kupfer und Zinn musste von weit abgelegenen Orten zu den Produktionsstätten gebracht werden, ein erster planmäßiger Fernverkehr und erste Fernhandelswege entstehen, reges Handels- und Verkehrsleben blühte, am hier angelegten Donauübergang, bis um etwa 1000 v. Chr. ein Klimasturz die Landschaft veränderte.²²

Die durch Überschwemmung versumpften Gebiete wurden unbewohnbar und über Jahrhunderte hinweg veröden sie. Als sich die Lebensbedingungen wieder besserten siedelten sich indogermanische Kelten in kleinen Fischersiedlungen an.

Durch die Feldzüge der Römer unter Drusus und Tiberius 15 v. Chr. wurde das Gebiet der keltischen Vindelicier, die Schwäbisch-Bayrische Hochebene, römisch. Das von den Römern wenig beachtete und kaum genutzte Gebiet wurde schon früh von einzelnen Gruppen und Verbänden der Alemannen bewohnt. Um 260 v. Chr. waren die Römer gezwungen den Limes aufzugeben und sich auf eine südlichere Grenzlinie, vom Bodensee über Kempten der Iller entlang bis in die Gegend von Ulm führte und dann in scharfem Knick südlich der Donau nach Osten ging, zurückziehen. Bis die Römer 460/470 n. Chr. endgültig abzogen, war der Raum Ulm wichtiger Donauübergang und Waffensammelplatz der Alemannen in den fortwährenden Grenzkämpfen.²³

2.2.2 Die alemannische Zeit

Unter alemannischer Herrschaft kam der Region mehr Bedeutung zu, einige Dörfer und Verbände von Sippen entstanden und schließlich erschien Ulm auch erstmalig urkundlich in spätkarolingischer Zeit: „Ulma platium regium“ 854, „Ulma villa regia“ 856, „Ulma curtis imperialis“ 883²⁴. Der Name Ulm hat mit großer Wahrscheinlichkeit germanischen Ursprung und kommt vom althochdeutschen Adjektiv „olmoht“, mittelhochdeutsch „ulmic“ gleich sumpfig, das Subjektiv davon hieße dann: sumpfige Stelle.²⁵

Um 500 bis 530 n. Chr. verloren die Alemannen ihr Gebiet allmählich zuerst an die Bayern und schließlich wurde 530 n. Chr. die Angliederung des gesamten alemannischen Stammes an das fränkische Reich unter Frankenkönig Chlodwig, vollzogen. Ein Stammesherzog wurde als Vertreter des fränkischen Königs eingesetzt, der den Oberbefehl über alemannische Truppen hatte, und sich als weitgehend selbstständiger Herrscher fühlte. Um 730 n. Chr. wurden die Stammesherzogtümer vernichtet, enteignet und, nach fränkischem Vorbild, in einzelne Grafschaftsbezirke aufgeteilt oder unmittelbar in den Besitz der fränkischen Krone übertragen.²⁶

2.2.3 Ulm als Pfalz

Im fränkischen Reich verteilt befanden sich Königshöfe von denen aus einzelne Bezirke verwaltet wurden. Die größeren von ihnen, zu denen Ulm gehörte, entwickelten sich zu karolingischer Zeit zu Pfalzen, Wohnsitzen der Könige und Kaiser, die ja das ganze Mittelalter hindurch keine feste Residenz hatten, sondern mit ihrem gesamten Königsstab, Militär und Gefolge, durch das Reich ziehend, von diesen Pfalzen aus regierten und Hoftage sowie wichtige Versammlungen hier abhielten. Neben Ulms Bedeutung als Donauübergang gewann es nun auch an politischer und wirtschaftlicher Bedeutung. Baulich und wirtschaftlich musste Ulm um 1070/80 also so fortschrittlich gewesen sein, um in der Lage zu sein immer wieder den Kaiser und zahlreiche Fürsten samt Gefolge aufzunehmen, unterzubringen, zu verpflegen und zu sichern, während eine Reichsversammlung, welche oft 2 bis 3 Monate dauerte, tagte.

²¹ Wiegandt 1977, 7.

²² Vgl. Wiegandt 1977, 11-12.

²³ Vgl. Wiegandt 1977, 12-13.

²⁴ Wiegandt 1977, 15.

²⁵ Wiegandt 1977, 15.

²⁶ Vgl. Wiegandt 1977, 17.

Während das südliche Deutschland zu jener Zeit noch ein eher armes Land war, änderte sich das in der Stauferzeit und dem späten Mittelalter. Eine Zeit in der Ulm erst aufblühte, dann aber 1134 ein jähes Ende, durch die völlige Zerstörung der Stadt durch den Welfen Heinrich von Baiern [sic!] zu finden schien.²⁷

2.2.4 Wiederaufbau Ulms als Stadt

Die Trümmer verödeten einige Jahre, doch Ulm hatte in der geschichtlichen Entwicklung schon zu tief Wurzeln geschlagen, um einfach verschwinden zu können.²⁸

Nachdem bald wieder Frieden zwischen Staufern und Schwaben herrschte, wurde Ulm 1140 n. Chr. wieder aufgebaut und war die ganze staufische Zeit ein wichtiger Platz, genutzt als Pfalz für die staufischen „Ministerialen“, mit Schutz, also einer Festung, für Adel und Gefolge. In diesem Sinne ist der Wiederaufbau durch König Konrad III., eine Neugründung, als eine staufische Stadt, nicht mehr eine karolingische.

Im frühen Mittelalter war die königliche Pfalz eine in sich geschlossene Wirtschaftseinheit. Landgüter wurden entweder selbst durch eigene Knechte bewirtschaftet, oder sie waren an Freibauern oder an Zinsleute gegen Naturalabgaben vergeben. Nun aber begann sich, seit dem 12. Jahrhundert, die Wirtschaftsstruktur grundlegend zu ändern. Der Übergang von der Naturalwirtschaft zur Geldwirtschaft vollzog sich ausgehend von oberitalienischen Städten nun auch hier. Diese Entwicklung machte den Handel, die Produktion von Gütern über den Eigenbedarf hinaus und deren Absatz in weit entfernte Märkte, selbstständige Handwerker und Kaufmänner zum treibenden Wirtschaftsfaktor. Durch die günstige geographische Lage Ulms sowie seiner Lage im entstehenden neuen Straßennetz, seinen durch Mauern geschützten Markt und aufgrund des Donauübergangs, beginnt die Stadt zu einem Wirtschaftszentrum im süddeutschen Raum aufzublühen. Eine dieser neu geschaffenen Verbindungen war die Straße über den Brenner, die den Weg von Italien nach der französischen Champagne, dem damaligen Mittelpunkt des abendländischen Wirtschaftslebens, erheblich abkürzte und über Ulm führte. Auch für den Handel Richtung Südosten, die Donau hinab, befand sich Ulm an einer Schlüsselstelle.²⁹



Abb. 2-2: Lage der Pfalz am Blauufer

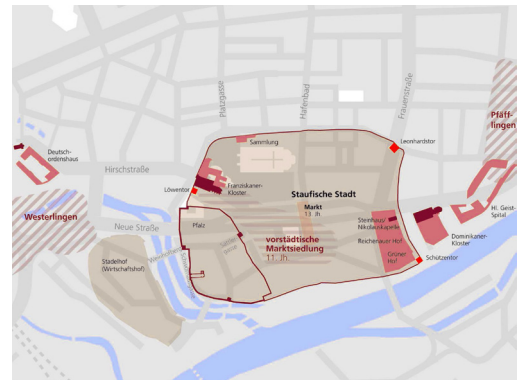


Abb. 2-3: Staufische Stadt

Nach der Erweiterung und Zusammenfassung der umliegenden einzelnen Siedlungen erhielt Ulm 1165 das Stadtrecht von Friedrich Barbarossa. Er war es auch der den Bau der Stadtbefestigung vorantrieb.

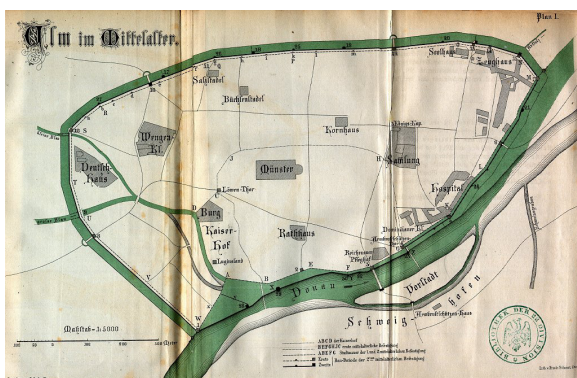


Abb. 2-4: Stadtbefestigung

Mit dem Aufstieg des Bürgertums und der damit eingehenden Schwächung der königlichen Macht geht der Königsbesitz in bürgerlichen Besitz über.³⁰ Am Ende des 13. Jahrhunderts befand sich ein großer Teil des Ulmer Bodens im festen Besitz ansässiger Familien. Die ersten Grundbesitzer waren in der befestigten Pfalz wohnende adelige Dienstleute, „Ministerialen“ des Königs. Aus ihnen bildeten sich die späteren Geschlechter, das städtische Patriziat, die aristokratische Oberschicht für lange Zeit. Die starren, durch Erbfolge bestimmten, Ämter lösten sich erst im späten

²⁷ Vgl. Wiegandt 1977, 18-24.

²⁸ Vgl. Wiegandt 1977, 24.

²⁹ Vgl. Wiegandt 1977, 26.

³⁰ Vgl. Wiegandt 1977, 27.

13. Jahrhundert, mit dem Schwinden einer herrschaftlichen Zentralgewalt im Reich während des „Interregnums“, auf. Der Stadtrat erscheint als das eigentliche und charakteristische Organ bürgerlicher Verfassung. Auch hier ist wohl das italienische städtische Konsulat als Urform des Rats vorbildlich gewesen.³¹

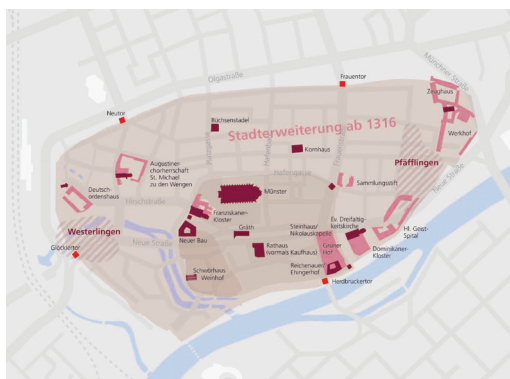


Abb. 2-5: Stadterweiterung 1316



Abb. 2-6: Stadterweiterung 1316

2.2.5 Das Entstehen einer bürgerlichen Republik

Im 14. Jahrhundert wüteten heftige Aufstände und Auseinandersetzungen in und um Ulm herum.

Die Handwerkerzünfte, Genossenschaften wie z.B. die die Zimmermänner oder die Tuchmacher, lehnten sich mehr und mehr gegen das regierende Patriziat auf, bildeten Zünfte und wollten politische Mitsprache, die sie schließlich im „Großen Schwörbrief“, der Verfassung von 1345 zugesprochen bekamen. Damit wurde eine bürgerliche Stadtrepublik in Ulm etabliert, Ulm entwickelte sich zur politisch-führenden Stadt Südwestdeutschlands.³²



Abb. 2-7: Sitzverteilung im Ulmer Rat

Ulm 1397

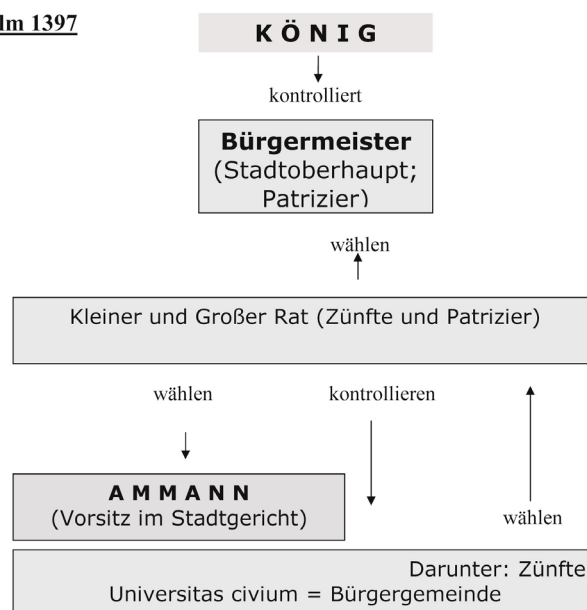


Abb. 2-8: Wahlsystem 1397

2.2.6 Politischer Aufstieg

Ulm wird in der politischen Landschaft immer bedeutender. Durch zukunftsorientiertes Denken, Kühnheit, unabhängigem Selbstbewusstsein und nicht zuletzt durch kluges Ausnutzen günstiger Gegebenheiten wurde Ulm zu einem Handelszentrum, ein mächtiges, innerlich geschlossenes Gemeinwesen, ein Stadtstaat mit einem umfangreichem, planmäßig erworbenen Gebiet und übernahm die Führung im 'Großen Schwäbischen Städtebund'. Ulm blieb bis 1802 eines der größten städtischen Territorien des alten Reichs. Am 30. Juni 1377 wurde der Grundstein für das Münster gelegt.

³¹ Vgl. Wiegandt 1977, 29-33.

³² Vgl. Wiegandt 1977, 34-42.



Abb. 2-9: Relief der Münster-Grundsteinlegung 1377

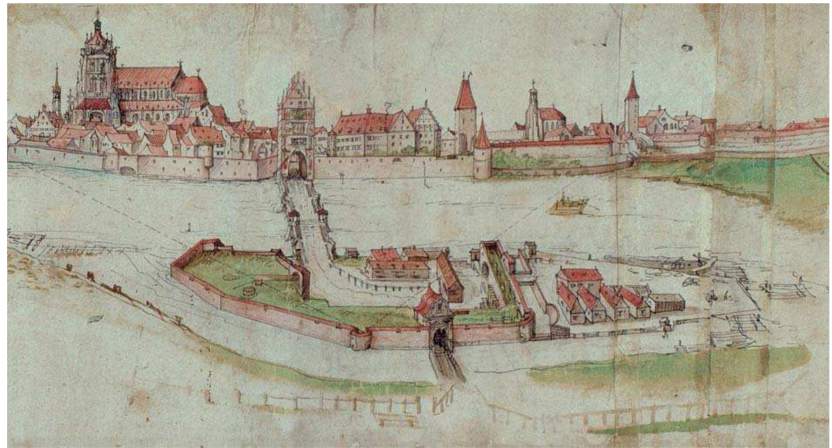


Abb. 2-10: Münster und neuer befestigter Flussübergang im Süden

Die Münsterplanung und die Planung der neuen Stadtbefestigung zeigen die Ambition der Stadt. Das Münster sollte dreimal soviel Menschen fassen können als zu jener Zeit in Ulm lebten und auch die Stadtmauer schien damals als überdimensioniert, umschloss sie doch so viel Fläche dass Ulm dreimal darin Platz finden würde. Die Weichen waren auf Stadterweiterung gestellt. Später, nämlich im 15. Jahrhundert, kann dann das kulturelle Leben in Ulm dadurch beginnen zu florieren. Die Stadt wird zum kulturellen Mittelpunkt, Zentrum von Kunst und Humanismus, einem der Hauptorte spätgotischer Malerei und Bildhauerei bis etwa 1520, als die Renaissance in anderen Städten das Zepter übernimmt.³³

2.2.7 Wirtschaftlicher Aufstieg

Handel und Handwerk erlebten in Ulm ein Hoch, die Rahmenbedingungen stimmten einfach. Die Mauern um Stadt und den Markt, die zentrale Lage, das politische und gesellschaftliche Umfeld, brachten der Stadt wirtschaftliche Vormachtstellung. Zu dieser Zeit wurde Ulm zu einer der wichtigsten Handels- und Messestädte im süddeutschen Raum. Um 1400 war der Gipfel der reichsstädtischen Entwicklung erreicht, Ulm erlebte seine wirtschaftliche, politische, geistige und kulturelle Blütezeit.³⁴

2.2.8 Protestation, Reformation – Der Beginn des wirtschaftlichen und politischen Niedergangs

Die mit Beginn des 16. Jahrhunderts hervortretenden mächtigen geistigen Wandlungen, wirkten sich im sozialen, politischen und gesellschaftlichen Bereich stark aus. Im nun beginnenden absolutistischen Zeitalter gilt die Schichtung von Oben und Unten, von Obrigkeit und Untertan, von Fürst und Volk. Aus dem lebendigen, alle beteiligenden bürgerschaftlichen Organismus wurde eine fast erbliche Oligarchie einer Stadtaristokratie, während das Stadtvolk als „Untertanen“ vom politischen Geschehen mehr und mehr ausgeschlossen wurde. Damit war die Stunde der bürgerlichen Stadtrepublik in Deutschland abgelaufen.³⁵

Ulm, sowie einige andere Städte Deutschlands, entschlossen sich, gegen den Reichsbeschluss, für die „Protestation gegen die Durchführung des Wormser Edikts“, also für die Etablierung Ihrer neuen theologischen Werte, und stellte sich damit gegen den Kaiser Karl V.³⁶

In einem ausführlichen Schreiben an den Kaiser erklärt der Rat, dass er sich, gemeinsam mit dem gemeinen Mann, entschlossen habe, bei allem untertänigsten Gehorsam, die Reformation in Ulm durchzusetzen. Außenpolitisch hielt Ulm, obwohl nunmehr klar gegen den Kaiser Stellung bezogen war, nach wie vor an der Grundtendenz fest, es möglichst nicht zum Bruch mit ihm kommen zu lassen. Zunächst war dies nicht schwierig, der Kaiser war völlig in Anspruch genommen durch die Abwehr der Türken und die andauernden Auseinandersetzungen mit Frankreich.³⁷

Der Protestantismus konnte sich zunächst ungestört entfalten. Doch bald veränderte sich die Lage, kaiserliche Truppen näherten sich und verwüsteten 35 der 55 zu Ulm gehörenden Ortschaften. Ulm hatte enorme Summen für die Kriegsführung ausgegeben und sah sich gezwungen mit dem Kaiser zu verhandeln. Durch Verhandlungen gelang es den Ulmern Ihre Konfession behalten zu dürfen, wenn sie im Gegenzug aus dem Schmalkaldischen Bund, ein Schutzbund einiger protestantischer Städte, austreten und dem Kaiser Treue schwören. Ulm unterwirft sich Karl V. und musste nun riesige Summen an Geldstrafen und Reparationszahlungen aufbringen.³⁸

33 Vgl. Wiegandt 1977, 43-52.

34 Vgl. Wiegandt 1977, 53-60.

35 Vgl. Wiegandt 1977, 72-74.

36 Vgl. Wiegandt 1977, 76.

37 Vgl. Wiegandt 1977, 84-86.

38 Vgl. Wiegandt 1977, 91.

Das ist der Beginn des wirtschaftlichen und politischen Niedergangs. Karl V. ersetzt zwei Jahre später, 1548, persönlich, die alte Stadtverfassung durch eine aristokratisch-obrigkeitliche. Die Stadt war von nun an bis zum Ende ihrer staatlichen Selbstständigkeit 1802 eine Oligarchie, von einer kleinen privilegierten Schicht regiert und in verschiedene Stände eingeteilt

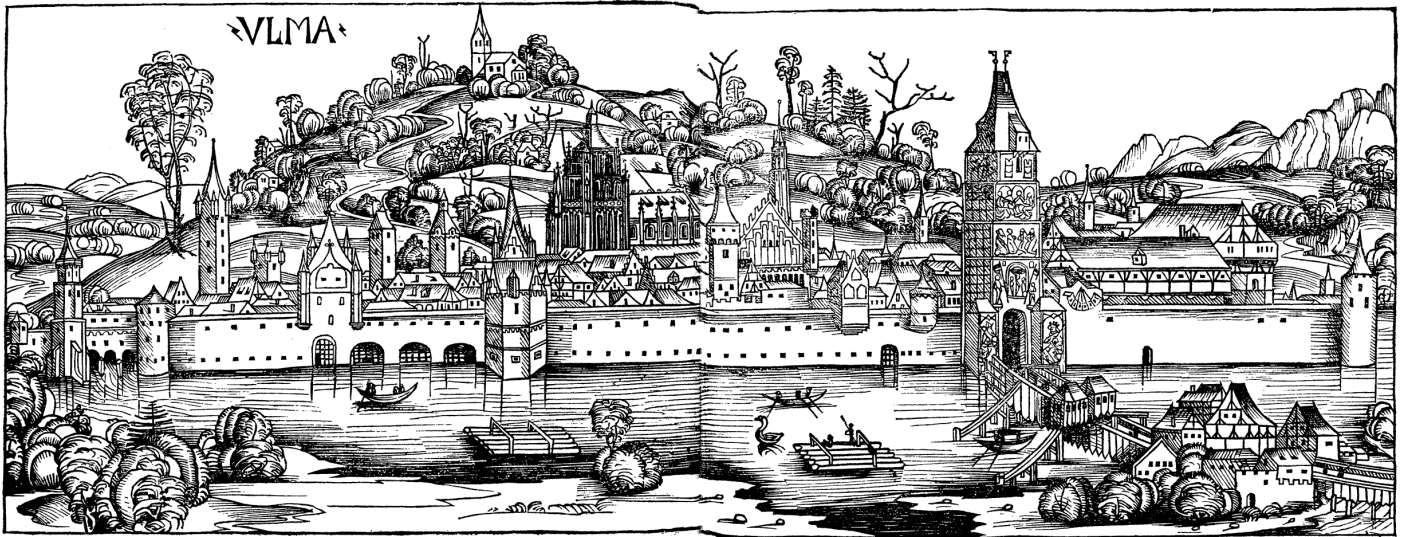


Abb. 2-11: Kupferstich - Ulm von Süden um 1493

2.2.9 Spätblüte und 30jähriger Krieg

Die Zeit zwischen dem Religionsfrieden und dem Ausbruch des 30jährigen Krieges brachte Ulm wirtschaftliche Erholung und etwas wie eine Spätblüte. Damals herrschte rege Bautätigkeit. Eine ganze Reihe öffentlicher Gebäude und privater Häuser, größer und edler als zuvor, entstand. Diese im späten 16. und im frühen 17. Jahrhundert, des Übergangs von deutscher Renaissance zum Frühbarock, entstandenen Häuser, prägen noch bis ins 20. Jahrhundert das Gesicht der Stadt. Die „modernste“ und aufwändigste architektonische Leistung war aber der Ausbau und die technische Modernisierung der Festung und die Errichtung neuer Bastionen an der Donau 1616 bis 1621.

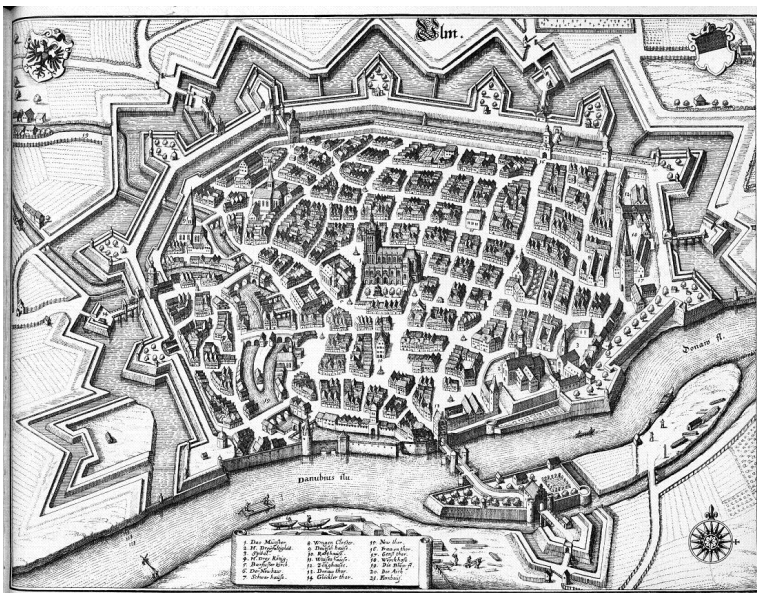


Abb. 2-12: Festung - Ausbau mit Bastionen im 17. Jahrhundert

Im 30jährigen Krieg wurde Ulm mehrfach belagert, unzählige Truppen zogen durch das Gebiet. Immer wieder mussten die Bürger der Stadt und das Landvolk ins Innere der Festung flüchten. Übrig blieb, außerhalb der Mauern, nur Verwüstung. Zudem folgte eine Zeit der wirtschaftlichen Dürre. Der Wohlstand Ulms war erneut vernichtet.³⁹

2.2.10 Spanischer Erbfolgekrieg

Ansätze zur wirtschaftlichen Erholung nach dem 30jährigen Krieg wurden bald wieder zunichte gemacht durch neue Kriege. Im 1701 ausbrechenden Krieg um die spanische Erbfolge wurde Ulm zwei Jahre lang besetzt, zuerst von bayerischen, später von französischen Truppen. Diese Zeit der Not besiegelte den Ruin der Stadt.⁴⁰

³⁹ Vgl. Wiegandt 1977, 100-106.

⁴⁰ Vgl. Wiegandt 1977, 120-130.

2.2.11 Ulm als bayrische und württembergische Landstadt

Im Frieden von Lunéville vom Februar 1801 war das linke Rheinufer französisch geworden. Die mit Napoleon verbündeten Fürsten sollten für ihre Gebietsverluste mit geistlichen und städtischen Gebieten entschädigt werden. Was im „Reichsdeputationshauptschluss“ vom 25. Februar 1803 rechtlich sanktioniert wurde, war nichts weniger als das Ende des alten Deutschen Reichs, dessen Krone der Kaiser Franz II. am 6. August 1806 niederlegte. Ulm gehörte acht Jahre lang zum Besitz der Bayern, dann fiel es an Württemberg. Für Ulm und seine weitere Entwicklung war die neue Landesgrenzziehung, mitten in der Donau, die keinerlei Rücksicht auf die geistlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten nahm, höchst unglücklich. Sie schnitt die Stadt von seinem Hinterland und natürlichen Ausdehnungsgebiet ab.⁴¹

2.2.12 Neue Ansätze im 19. Jahrhundert

Gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts aber begannen aus ganz neuen Ansätzen tiefgreifende soziale, wirtschaftliche, geistige und politische Veränderungen. Das zunächst ganz abgelegene Ulm wird mit dem Bau der Eisenbahn wieder zu einem Verkehrsmittelpunkt. Aus alten Handwerksbetrieben werden nun große Industriewerke, die weit über Ulm hinaus Bedeutung gewinnen. 1838 wird eine Dampfschiffahrtlinie auf der Donau gegründet, die Bahnlinie von Stuttgart nach München wird über Geislingen und Ulm geführt. So lag Ulm nun an einer der Hauptlinien und am Kreuzungspunkt wichtiger Bahnlinien.⁴²



Abb. 2-13: Bahnhof Ulm 1851

Nach 300 Jahren Stillstand wird am Münster weitergebaut und es soll der höchste Kirchturm der Welt werden.⁴³

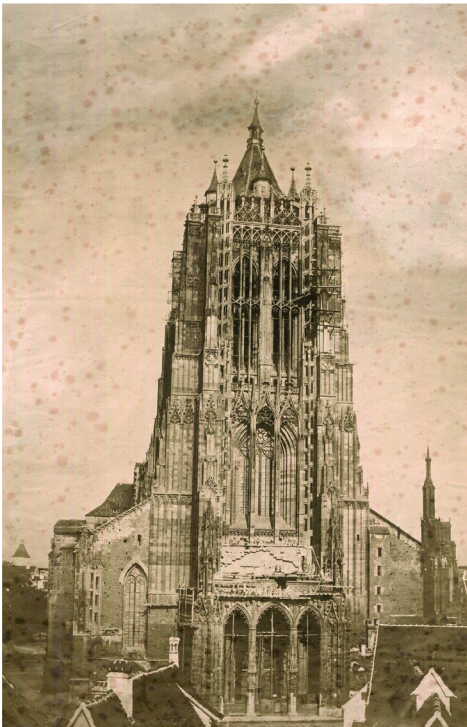


Abb. 2-14: Münster 1854



Abb. 2-15: Münster 1890

41 Vgl. Wiegandt 1977, 131-132.

42 Vgl. Wiegandt 1977, 138.

43 Vgl. Wiegandt 1977, 137.

Eine neue mächtige Festung entsteht, denn Ulm soll auf Beschluss des Militär-Komitees des Deutschen Bundes zu einer „Festung ersten Ranges“ und zum Waffenplatz gemacht werden. Der Standpunkt war zur Sicherung der oberrheinischen Grenze Deutschlands vorgesehen.⁴⁴ Die Stadt wurde aber, solange diese Festung bestand, nie mehr Kriegsschauplatz.

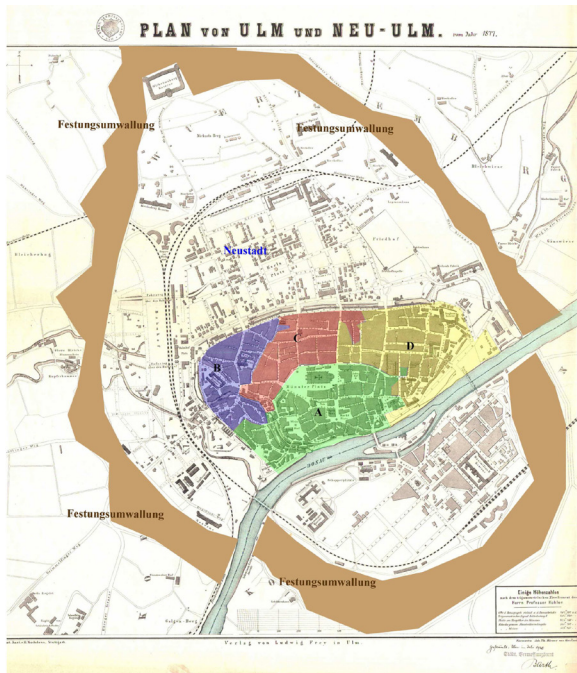


Abb. 2-16: Plan der Bundesfestung um 1877

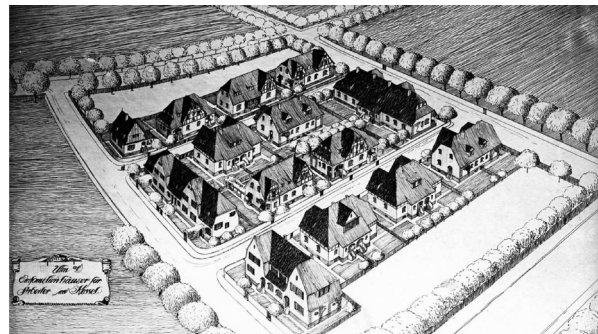


Abb. 2-17: Arbeiterwohnsiedlung um 1910

1899 konnte die längst wertlos gewordene Umwallung vom Reichsfiskus gekauft und damit die ihr Wachstum einschnürendes Korsett sprengen. Große Teile der Mauern wurden entfernt, anstelle derer Glacis-Wäldchen, Gebäude und Plätze traten.

Wirtschaftlicher Aufschwung und neuer Wohlstand waren die Folge. Etwa seit 1870 entstand die „Neustadt“ im Norden der alten Stadt, neu entstehende Viertel, mit streng rechtwinkligen Straßen.⁴⁵ 1905 folgte die großzügige Planung der „Weststadt“.⁴⁶ Mit der Ausdehnung der Stadt wurde endgültig das Ulm des Mittelalters aufgegeben.

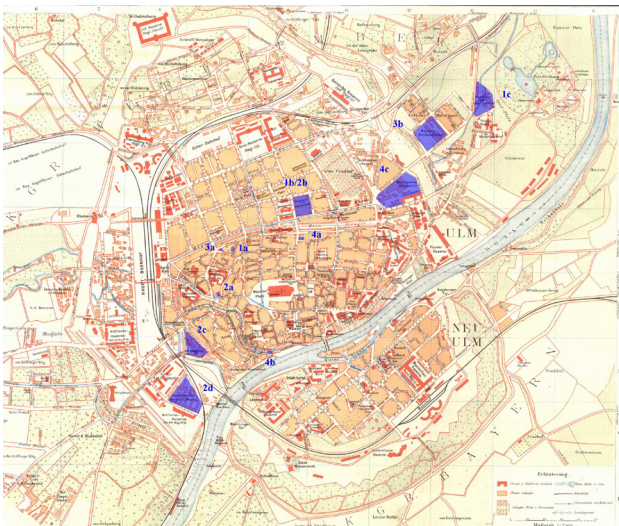


Abb. 2-18: Neustadt im Norden der Altstadt

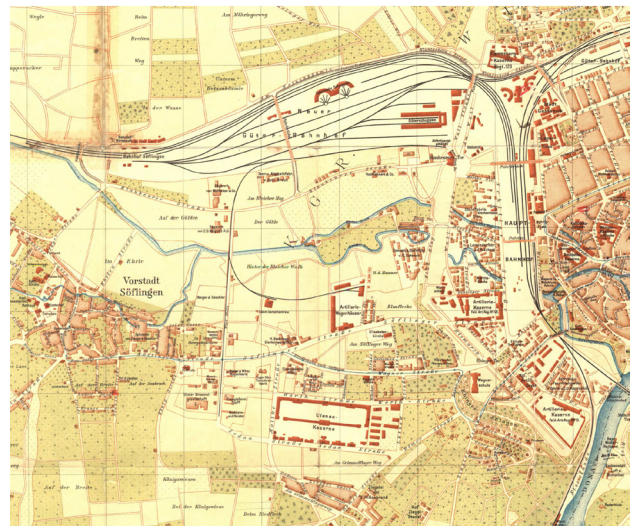


Abb. 2-19: Weststadt und neue Bahntrasse

⁴⁴ Vgl. Wiegandt 1977, 142.

⁴⁵ Vgl. Wiegandt 1977, 146.

⁴⁶ Vgl. Wiegandt 1977, 147.

2.2.13 Vom Ersten zum Zweiten Weltkrieg

Ulm blieb von der Zerstörung durch den Zweiten Weltkrieg weitgehend verschont. Im Zweiten Weltkrieg blieb die Stadt, abgesehen von vereinzelten Luftangriffen im März 1944, so gut wie unversehrt, bis dann am 17. Dezember 1944 ein schwerwiegender Schlag der Luftwaffe, die Stadt fast auslöschte und in ein Flammenmeer verwandelte. Weitere Angriffe folgten bis schließlich am 24. April 1945 Infanterieverbände der 7. US-Armee eintrafen. Der Zweite Weltkrieg war damit für Ulm, beendet. Von 12.765 Gebäuden waren nur noch 2633 übrig.⁴⁷

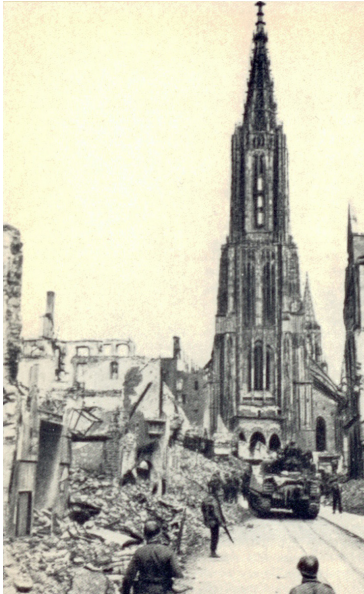


Abb. 2-20: Einmarsch der 7. US-Armee



Abb. 2-21: Ausmaß der Zerstörung - Blick vom Münster

2.2.14 Ulm nach 1945

Nach dem Krieg glich Ulm einer Geisterstadt, Ruinen und leere Straßen prägten das Bild. 40.000 Einwohner der Stadt wurden evakuiert, doch im Oktober 1946 lebten bereits wieder 60.000 Menschen in der Stadt. Die Bürger errichteten ihre neue Stadt auf und aus den Trümmern ihrer alten Stadt.⁴⁸



Abb. 2-22: Trümmerrückbau 1945



Abb. 2-23: Stadtbild 1947

Die Bürgerschaft erreicht 1947 die Etablierung eines Gemeinderats, der über öffentliche Angelegenheiten entscheiden sollte. Bei der Frage zum neuen Erscheinungsbild der Stadt bildeten sich zwei Lager. Eine Seite sah in der Zerstörung die Chance für etwas ganz Neues, die andere wollte das Erscheinungsbild des 'alten' Ulms wiederherstellen. Zahlreiche moderne Bauten orientierten sich mehr oder weniger an historischen Formen, z. B. an den für Ulm typischen Spitzgiebeln. In den kommenden zwei Jahrzehnten entfaltete sich Ulm neu, einige großzügige Veränderungen machten die Stadt fit für das 20. Jahrhundert, sie blieb aber im Eigentlichen dieselbe.⁴⁹

⁴⁷ Vgl. Wiegandt 1977, 148-152.

⁴⁸ Vgl. Wiegandt 1977, 153.

⁴⁹ Vgl. Wiegandt 1977, 154-155.

Die Stadt musste wegen enormer Bevölkerungszunahme, um 1960 lebten um ein Drittel mehr Menschen in Ulm als vor dem Krieg, auch zusätzlichen Wohnraum schaffen. In 15 Jahren entstanden 16.000 Wohnungen, teils in den zerstörten Stadtteilen, teils in ganz neu geplanten Gebieten rings um das Stadtgebiet, wie auf dem Eselsberg im Westen der Stadt.⁵⁰



Abb. 2-24: Bahnhof und Bundesbahnhotel 1950



Abb. 2-25: Neue Wohnhäuser am Eselsberg 1950

Die Wirtschaft erholte sich rasch, große Industriedichte zog eine Vielzahl an Pendlern aus den angrenzenden Landkreisen an, die vor allem in der Elektroindustrie, im Fahrzeugbau und in der Metallindustrie Arbeit fanden. Die Lage, direkt an der bayrisch-württembergischen Grenze, machte eine Ausdehnung Richtung Süden unmöglich. Ein Industriegebiet musste also, unter schwierigen Bedingungen, im Donautal realisiert werden.

1869 erlangte Neu-Ulm, das südlich der Iller und der Grenze, am Brückenkopf der ehemaligen Festung als kleine Siedlung gegründet wurde, mit 5.000 Einwohnern das Stadtrecht. 1960 zählte Neu-Ulm bereits 25.000 Einwohner.

1967 fand die Gründungsfeier der „Medizinisch-Naturwissenschaftlichen Hochschule Ulm“ statt, deren Einzugsgebiet, in der Mitte des hochschulfreien Raums in Süddeutschland ein großes Einzugsgebiet hatte. Die Hochschule für Gestaltung entstand am Kuhberg.⁵¹ Der Grundstein für die Geschichte Ulms als Wissenschaftsstadt war damit gelegt.



Abb. 2-26: Hochschule für Gestaltung

„Der Zweite Weltkrieg mit seiner Zerstörung war ein tiefer Einschnitt, aber doch nur eine Zäsur. [...] Ganz neue Ansätze sind gesetzt. [...] und doch hat diese Stadt seit dem 14. Jahrhundert immer wieder, wie auch heute, Neues ergriffen und gewagt.“⁵²

50 Vgl. Wiegandt 1977, 154-155.

51 Vgl. Wiegandt 1977, 157-161.

52 Wiegandt 1977, 161-162.

2.3 Stadtentwicklung - Festung, Eisenbahn und Politik



Abb. 2-27: Belagerung der Festung

Die Bundesfestung in Ulm/Neu-Ulm zählt zu den größten, weitgehend erhaltenen Festungsanlagen Europas. Sie ist, wenn man so will, die vierte Ausbaustufe in der lang zurückgreifenden Festungsbaugeschichte Ulms. Sie zeigt sozial-, wirtschafts- und kulturgeschichtliche Dimensionen der Stadtentwicklung deutlich auf.

2.3.1 Die historischen Stadtbefestigungen Ulms

Stadtbefestigungen spielen in der Geschichte Ulms, als alte Reichs- und Handelsstadt, schon lange eine wesentliche Rolle. Bereits seit Anfang des 13. Jahrhunderts ist die Stadt durch eine staufische Befestigungsanlage gesichert. Im 14. Jahrhundert wurde das Stadtgebiet durch das Anlegen der reichsstädtischen Befestigung enorm vergrößert. Das Siedlungsgebiet konnte sich bis ins 19. Jahrhundert innerhalb des Walls uneingeschränkt und geschützt entwickeln. Dieses Gebiet bildet den heutigen historischen Stadtkern. In den 1840er Jahren wurde die Hauptumwallung der Bundesfestung ellipsenförmig um das Stadtgebiet Ulms und Neu-Ulms angelegt. Die Befestigung wurde immer wieder an die Erfordernisse des Artilleriekampfes angepasst und weiter ausgebaut. Die reichsstädtische Stadtmauer, die noch heute an der Donau und entlang der Olgastraße sichtbar ist, diente ausschließlich der Verteidigung der Stadt, während die Bundesfestung eine strategische Position in der Verteidigungslinie Deutschlands gegen Frankreich darstellte.⁵³



Abb. 2-28: Staufische Befestigung (rot)
Reichsstädtische Befestigung (gelb)
Bundesfestung (grün)



Abb. 2-29: Reichsstädtische Befestigung um 1700
mit Brückenkopf im Süden

2.3.2 Bau der Bundesfestung

Die Bundesfestung wurde im Zeitraum von 1842 bis 1859, zum Schutz vor dem befürchteten Angriff Frankreichs, erbaut. Der deutsche Bund beschloss die Westgrenze, durch eine Reihe von Bundesfestungen, zu sichern.⁵⁴



Abb. 2-30: Bundesfestungen um 1842

⁵³ Vgl. Palaoro 2010, 8.

⁵⁴ Vgl. Palaoro 2010, 10-12.



Abb. 2-31: Ulm vor dem Bau der Bundesfestung



Abb. 2-32: Ulm nach dem Bau der Bundesfestung

Schon in den Plänen von 1819 war zunächst ein kleiner Brückenkopf über die Donau vorgesehen, Festungsbaudirektor Moritz von Prittwitz forcierte aber den Bau eines großen und verteidigungsfähigen Brückenkopfs. Dieser sollte die Kontrolle über die Flussbrücken sichern und eine Einkesselung der Festung im Fall einer Belagerung erschweren. Dieser Brückenkopf wurde von bayerischer Seite so umfangreich angelegt, dass sich darin eine Stadt entwickeln konnte: Neu-Ulm.⁵⁵



Abb. 2-33: Brückenkopf südlich der Donau

1850 schlossen Bayern und Württemberg einen Staatsvertrag der festlegte, die Bahnlinie München-Augsburg bis Ulm weiterzuführen. 1853 wurde der Neu-Ulmer Bahnhof, zunächst als Kopfbahnhof, eingeweiht. 1854 wurde eine Eisenbahnbrücke zwischen Neu-Ulm und Ulm gebaut und die Bahnlinien verbunden.⁵⁶

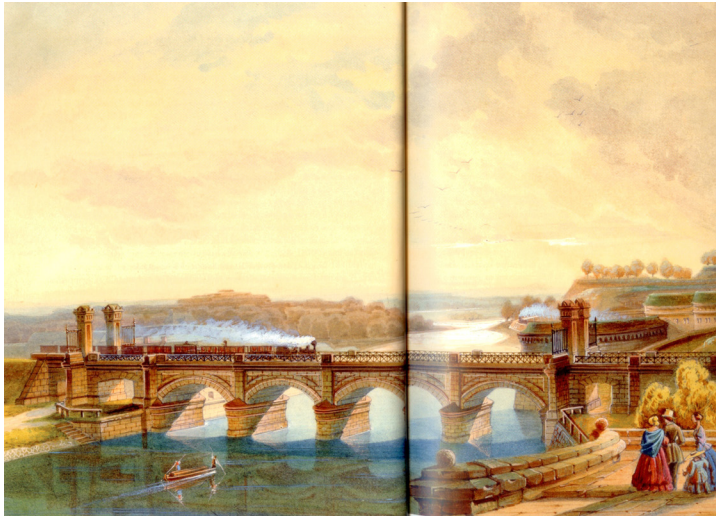


Abb. 2-34: Bahnbrücke über die Donau

2.3.3 Die Bundesfestung wird zum Korsett 1860-1890

„Die Ulmer achteten und respektierten die Bundesfestung ‘zum Wohle Deutschlands’, sie liebten sie aber nicht.“⁵⁷

Die regionale Wirtschaft profitierte zwar vom gesicherten Markt, gleichzeitig verhinderten die Mauern die Entwicklung der Stadt. Aus rechtlichen und praktischen Umständen konnte nicht außerhalb der Festung expandiert werden. Als der Deutsche Bund 1866, nach dem preußisch-österreichischen Krieg, aufgelöst wurde, witterte die Stadt eine Chance ihre „steinernen Fesseln“ loszuwerden, die trotz ihrer günstigen Lage an nun sechs Eisenbahnlinien jede Entwicklung unmöglich machte. Doch das württembergische Kriegsministerium lehnte das Ansuchen ab. Die Stadt konnte nur in Richtung Osten und Norden wachsen, im Süden verlief mit der Donau die Landesgrenze, im Westen hemmten der Bahnhof, die Gleistrassen und die Festungsanlage ihre Ausdehnung. Zusätzlich verhinderten die 'Raymon-Bestimmungen'⁵⁸ den Bau von Häusern und Industriegebieten in unmittelbarer Nähe der Mauern. Die Bürger mussten sich mit der Festung arrangieren.⁵⁹



Abb. 2-35: Eislaufen im Festungsgraben

⁵⁶ Vgl. Palaoro 2010, 27.

⁵⁷ Palaoro 2010, 35.

⁵⁸ Die Raymon-Bestimmungen besagen, dass Bauten in unmittelbarer Nähe zur Umwallung bei Bedarf unentgeltlich abgerissen werden dürfen.

⁵⁹ Vgl. Palaoro 2010, 35-38.

2.3.4 Der Gürtel wird gesprengt

Um 1890 war Ulm eine aufstrebende Industriestadt, ihre Bevölkerungszahl stieg seit der Jahrhundertmitte kontinuierlich. Wohnungs- und Platznot war nun die Folge. 1899 gelang es Ulm, 1900 dann Neu-Ulm, die Festungsanlagen anzukaufen, bald darauf begann der Abriss erster Mauerzüge.⁶⁰

2.3.5 Die Stadterweiterung in Ulm und Neu-Ulm

Durch den, durch die Entwallung, neu erworbenen Grundbesitz konnten die Städte ab 1900 planmäßig wachsen. „Ulm musste sich den Weg zur Stadterweiterung im wahrsten Sinne des Wortes frei schaufeln.“⁶¹ Die Olgastraße wurde nach Osten verlängert, die Söflingerstraße im Westen durchbrach den Wall, die Weststadt entstand, Miet- und Arbeiterwohnungen sowie Villenviertel wurden gebaut. Von 1900 bis zum Ersten Weltkrieg wurden in Ulm jährlich rund 300 Wohnungen errichtet.⁶²

2.3.6 Erster Weltkrieg

Der Erste Weltkrieg ging an Ulm mehr oder weniger vorbei, doch als er im Sommer 1914 begann, wurde die Festung abermals nachgerüstet. Drei alte Werke wurden modernisiert und 70 neue Stützpunkte gebaut. Es gab in Ulm kaum Angriffe und Zerstörung durch den Krieg. Nach dem Krieg, als das Deutsche Reich durch den Vertrag von Versailles 1919 gezwungen war sämtliche Festungen bis zu 50 Kilometer östlich des Rheins zu schleifen, verlor die Bundesfestung Ulm, durch den Wegfall der anderen Stützpunkte jegliche strategische Bedeutung.⁶³

Mit der Abwanderung des Militärs aus der Garnisonsstadt ging ein wichtiger Wirtschaftsfaktor verloren, die Stadt war aber nun zunächst von der Bürde der Festungsstadt befreit.



Abb. 2-36: Abreise der Soldaten

2.3.7 Zweiter Weltkrieg

Im Zweiten Weltkrieg dienten die Festungsbauten zunächst der Rüstungsindustrie, dann als Luftschutzbunker, später als Flüchtlingslager und Notunterkunft. Am 17. Dezember 1944 wurden 80 Prozent der Stadt durch Luftangriffe in Schutt und Asche gelegt. Die Festung war heil geblieben, ehemalige Kasernen wurden zu Lagern umgewandelt, die Steine der Festungsmauern wurden zum Teil für den Wiederaufbau der Stadt benutzt.⁶⁴

2.3.8 Entwicklung in den letzten Jahrzehnten

Die Festung verfiel mehr und mehr bis die Stadtbaudirektion und des Verein „Förderkreis Bundesfestung Ulm“ zum Schutz des Kulturerbes aufriefen. Zwar fielen einzelne Werke und Mauerabschnitte der Stadtplanung und Verkehrsführung zum Opfer, doch gelang es jene Teile der Festung zu erhalten, welche einer Entwicklung wenig im Wege standen. Im Westen der Altstadt, am Personenbahnhof Ulms entstand das „Neue Gesicht Ulms“ in den 60er Jahren. Zwischen Bahnhof und Altstadt wurden Bürogebäude und Einkaufszentren im typischen Stil jener Zeit errichtet. Die alte Festung wurde zur Festung der Jugend, Werke und Keller als Disco oder Club bewirtschaftet. Vereine, Jugendclubs und Studentencafés belebten die alten Mauern wieder. Die Festung bot der Jugend ihre Räumlichkeiten und wurde dadurch vor dem Verfall bewahrt.

60 Vgl. Palaoro 2010, 44-46.

61 Palaoro 2010, 47.

62 Vgl. Palaoro 2010, 47-48.

63 Vgl. Palaoro 2010, 50.

64 Vgl. Palaoro 2010, 54-80.

KAPITEL 3 **P**ROJEKTBESCHREIBUNG

citybahnhofulm

Abb. 3-1: Logo City-Bahnhof

3.1 Überblick

Das Projekt 'City-Bahnhof Ulm' wird im Zusammenspiel mit der Schnellstrecke Stuttgart-Ulm in die Magistrale Paris-Budapest eingegliedert.



Abb. 3-2: Magistrale Paris Budapest

3.2 Zielformulierung

Ulm ist mit der Einbindung in das IC- und ICE-Netz der Deutschen Bahn AG Knotenpunkt im internationalen Schienenverkehr. Der Ulmer Hauptbahnhof, am westlichen Stadtrand errichtet, als ein Ort von höchster Zentralität für die Stadt Ulm und die Region ist allerdings längst an seine Leistungsgrenze gestoßen und erfüllt seine Funktion nur noch eingeschränkt. Mit einer Frequenz von 40.000 Reisenden täglich rangiert er auf Platz 5 in Baden-Württemberg und unter den Top30 in Deutschland. Mit Fertigstellung der ICE-Neubaustrecke ist von einer Erhöhung um mindestens 50 Prozent der Fahrgastzahlen auszugehen. Deshalb ist geplant, in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt und der Bahn, den Bahnhof und dessen Umfeld in funktionaler, architektonischer und städtebaulicher Hinsicht aufzuwerten. Ziel ist es, den Ulmer Hauptbahnhof zu einem multifunktionalen Verkehrs-, Handels- und Dienstleistungszentrum zu entwickeln. Der Bahnhof und seine Umgebung haben große städtebauliche Potentiale. Die Chance der völligen Neukonzeption dieses Gebiets soll genutzt werden. Die unterschiedlichen Verkehrsträger sollen verknüpft und im Bahnhofsbereich zu einer integrierten Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden. Zentrale Aufgaben sind die Neugestaltung des Bahnhofsgebäudes, die Neuordnung der Erschließung und des Parkens sowie eine verbesserte Anbindung an die Innenstadt und die umliegenden Stadtquartiere. Sowohl der neue Bahnhof als auch die städtebaulichen Entwicklungsgebiete im Bahnhofsumfeld können nur in Realisierungsabschnitten umgesetzt werden. Für den Bahnhof und die angrenzenden Entwicklungsgebiete sind daher eigenständige Bausteine innerhalb einer Gesamtkonzeption zu entwickeln.⁶⁵

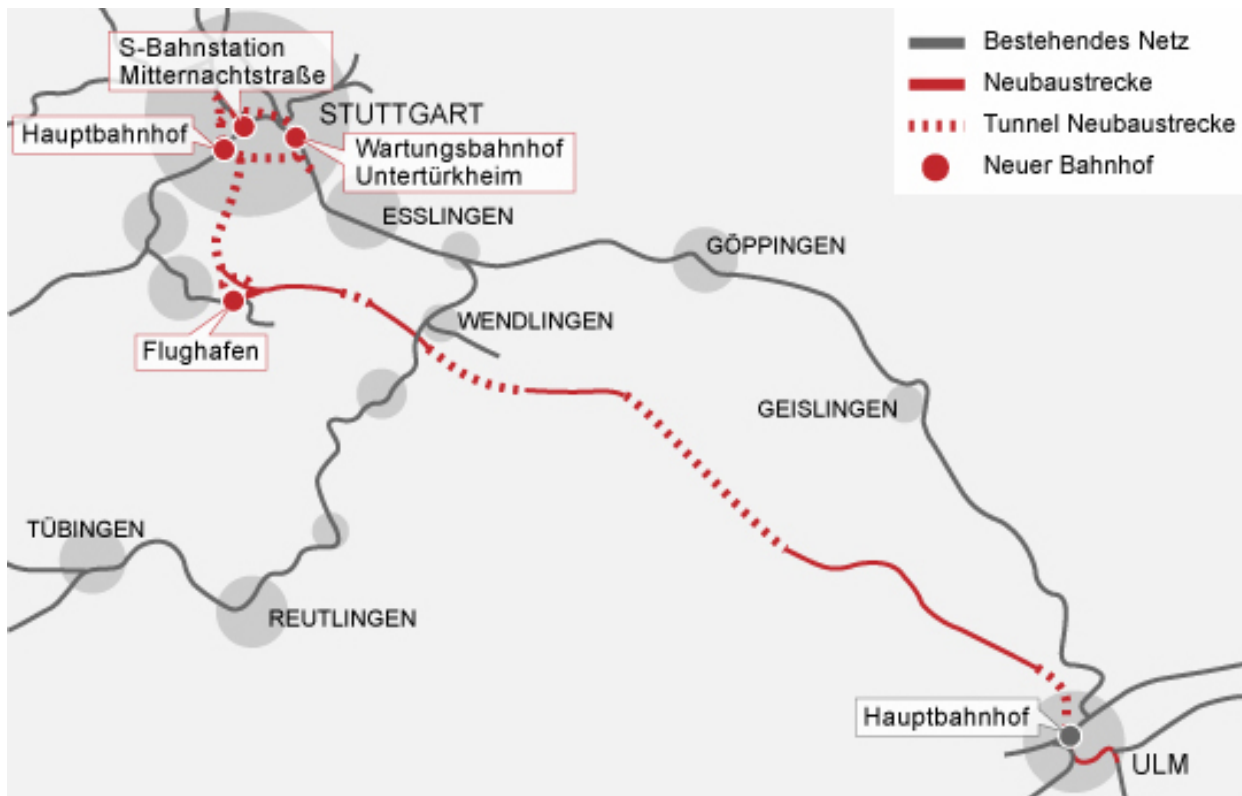


Abb. 3-3: Ausbaustrecke Stuttgart-Ulm

65 Grundsatzbeschluss, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/Grundsatzbeschluss%20GD%20288_06.pdf>.

3.3 Planungsgebiet

“Das Wettbewerbsgebiet befindet sich direkt westlich und nördlich der Innenstadt Ulms. Die westliche Grenze des Planungsgebiets ist die Schillerstraße. Im Norden ist das Gebiet durch die Ludwig-Erhard-Brücke und im Süden durch die Neue Straße begrenzt. Im Osten stellen die Neutorstraße, die Olgastraße und die Friedrich-Ebert-Straße die Begrenzung dar. Das Wettbewerbsgebiet umfasst im Wesentlichen das Gebiet des City-Bahnhofs, das Areal des Zentralen Omnibusbahnhof, das Theaterviertel, die sogenannte Schillerrampe und den neuen Westzugang zum Bahnhof. Insgesamt ist eine Fläche von ca. 22 ha zu bearbeiten.”⁶⁶

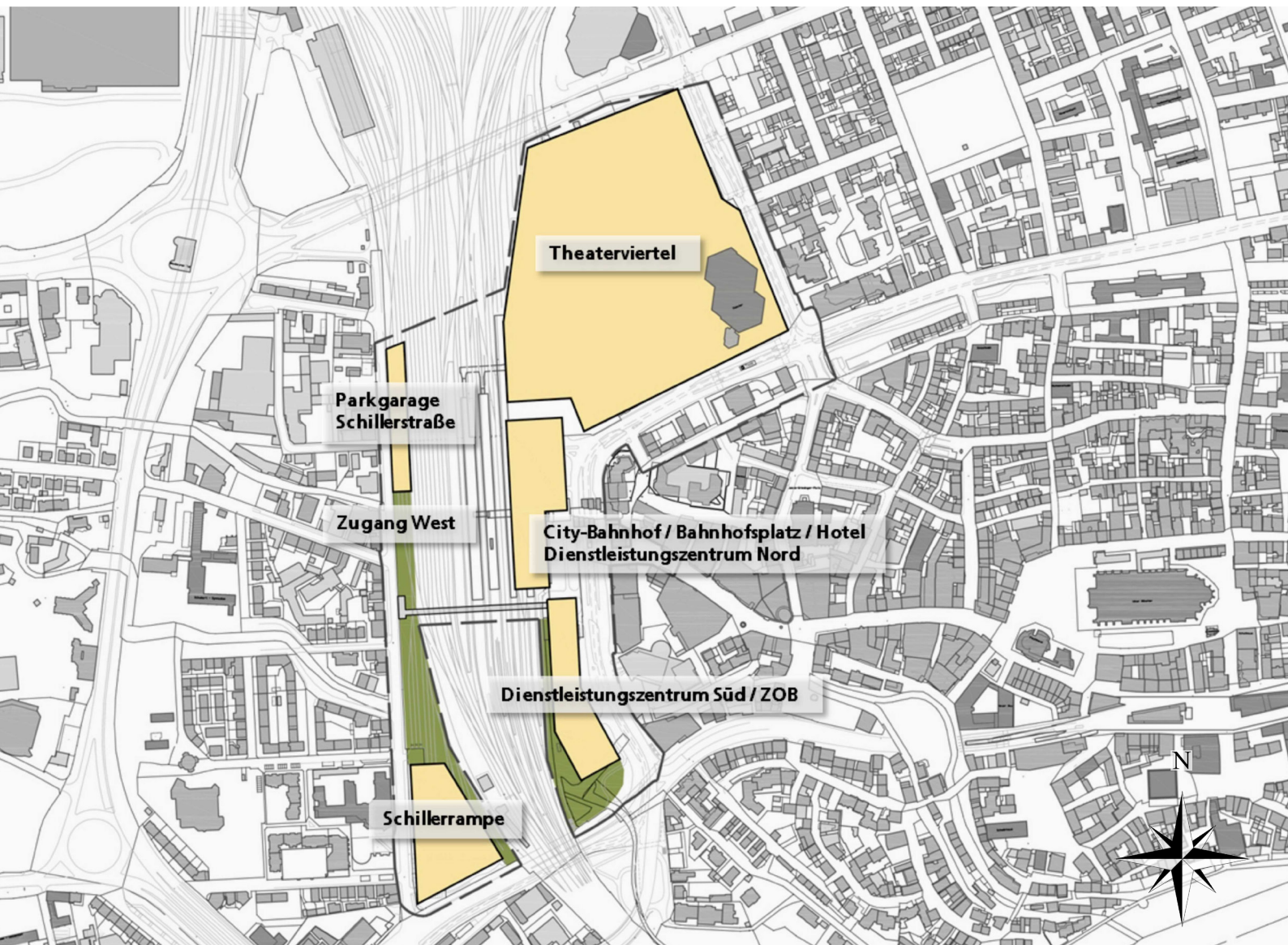


Abb. 3-4: Planungsgebiet des Ideenwettbewerbs

Der städtebaulichen Entwicklung des Planungsgebiets des derzeit laufenden Städtebau- und Architekturwettbewerbs, wird ein weiteres Verfahren folgen, dessen Aufgabe es ist, das weiter westlich liegende Gebiet, zwischen Schillerstraße und Bismarckring neu zu gestalten. Die Gesamtkonzeption soll die einzelnen Teilbereiche neu strukturieren, organisieren, aufwerten, verbinden sowie Lagegunst und Potential der Orte besser nutzen.



Abb. 3-5: Zonierung

KAPITEL 4

CASE STUDY

4.1 Hauptbahnhof Hannover

Der 1879 eröffnete Hauptbahnhof Hannover war der erste deutsche Großbahnhof der als Durchgangsbahnhof konzipiert wurde. Er ist heute, mit 250.000 Reisenden und Besuchern pro Tag⁶⁷, der wichtigste Kreuzungsbahnhof Norddeutschlands.



Abb. 4-1: Hauptbahnhof

Der 173 Meter lange Baukörper wurde anlässlich der Expo 2000 modernisiert. Das Gebäude wurde entkernt, die klassizistische Fassade von Glaskuben durchbrochen. Große Teile der Anlage befinden sich unterirdisch, unter einem um 4 Meter über Platzniveau liegenden, erhöhten Plateau auf dem der Gleiskörper installiert ist. Der Zugang von der Innenstadt zum Bahnhofsgebäude verläuft unter dem Bahnhofplatz und ist als Einkaufspassage gestaltet. Dieser Tunnel ist nur einer von insgesamt 7 Tunnels, welche die einzelnen Teilbereiche des Areals und seiner Umgebung verbinden. Bahn-, Regional-, und Stadtverkehr sind eng verknüpft. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof liegen U-Bahn-Station, der Zentrale Omnibusbahnhof, Taxistände an beiden Seiten der Gleistrasse und vier Parkhäuser.

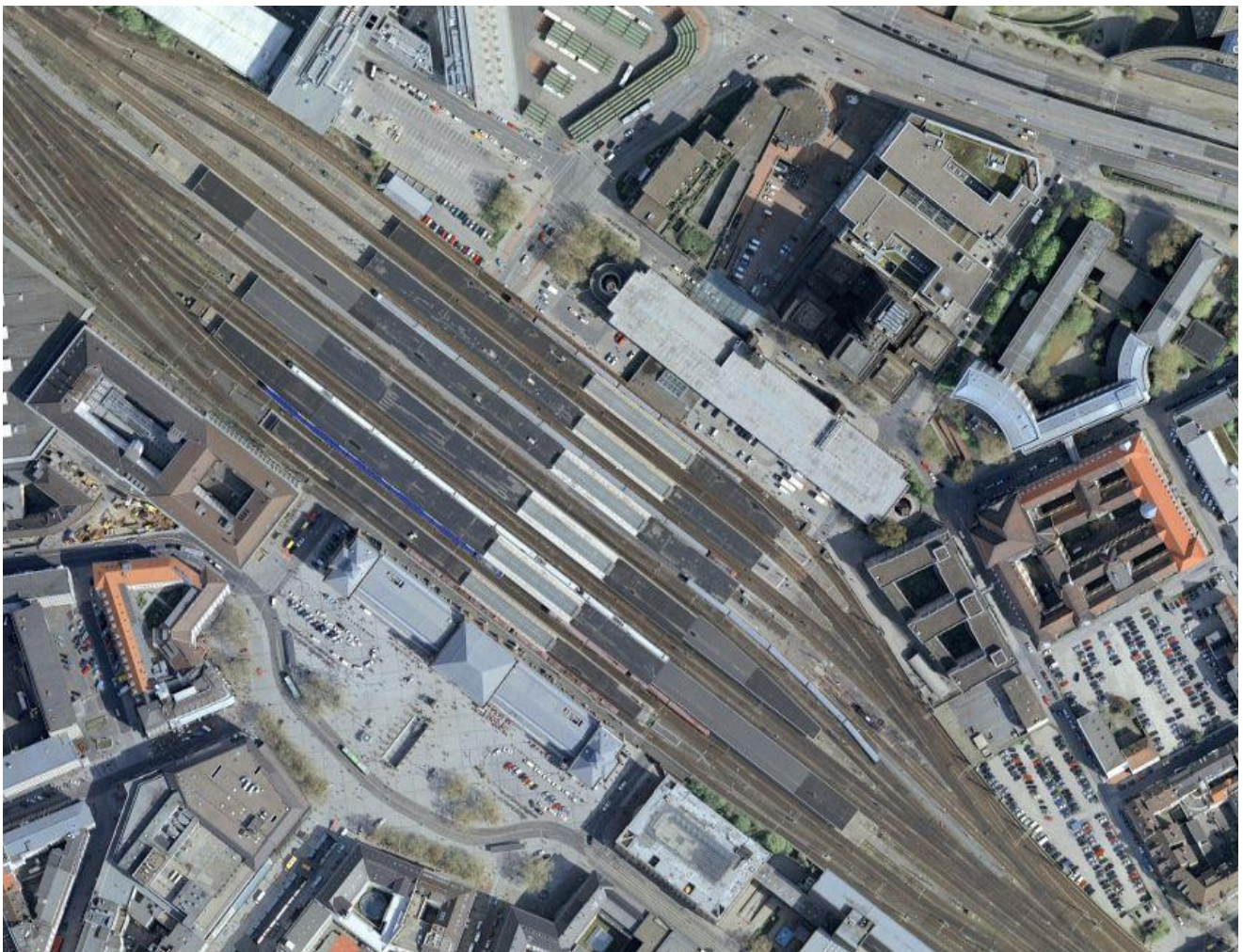


Abb. 4-2: Bahnhofareal

⁶⁷ Daten und Fakten, <http://www.bahnhof.de/site/bahnhoeft/de/nord/hannover_hbf/daten_und_fakten/daten_und_fakten_.html>.

4.2 Entwicklung des Bahnhofs von 1847 - 2000

Um deutlich zu machen wie sich der Bahnhof im Laufe der Zeit veränderte und an seine Anforderungen anpasste, halte ich es für sinnvoll Einblicke in den Entwicklungs- und Entwurfsprozess zu geben und so zu zeigen welche Parameter von Bedeutung waren.

4.2.1 Centralbahnhof Hannover 1847

Nach der Fertigstellung der Bahnlinie Braunschweig – Hannover – Minden im Jahr 1847 öffnete der 'Centralbahnhof Hannover'. Der Bahnhof bildete damals den nordöstlichen Stadtabschluss. Zuvor war bereits ein Stadterweiterungsplan von Laves entwickelt worden. Das Hauptproblem der Stadterweiterung war die Linienführung der Bahn und die Lage des Bahnhofes mit den Erweiterungsplänen in Einklang zu bringen. Laves legte den Standort des Gebäudes und des Vorplatzes fest und plante außerdem südlich des Bahnhofareals, vom sechseckigen Vorplatz ausgehende, strahlenförmige Straßen, die ein neues Stadtviertel mit entsprechender Blockrandbebauung aufspannen. Diese Pufferzone zwischen Altstadt und Bahnhof ist die Ernst-August-Stadt. Ursprünglich hat der Bahnhof aus zwei in barocker, symmetrischer Grundrissform zusammengefassten Kopfbahnhöfen bestanden. Zwei separate Bahnhofsgebäude, eines für jede Fahrtrichtung, mit eigener Infrastruktur ausgestattet und durch ein Mittelgebäude verbunden. Die Schienen waren nördlich der Empfangsgebäude verbunden, was die Anlage zum ersten deutschen Durchgangsbahnhof in einer Großstadt machte.⁶⁸

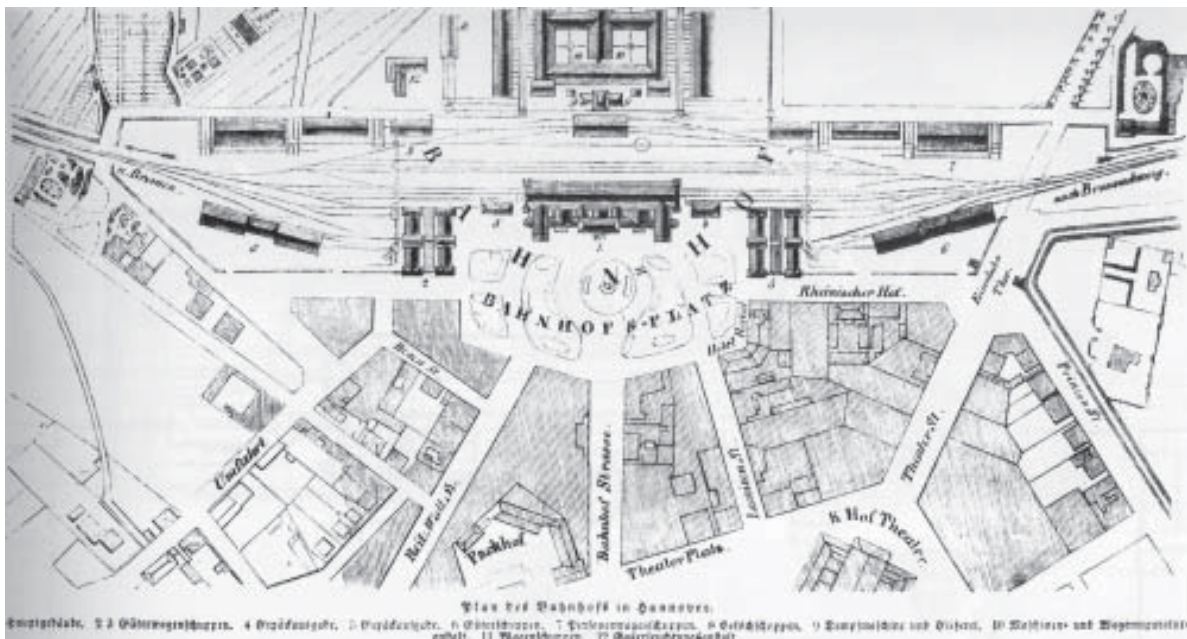


Abb. 4-3: Planung von Laves

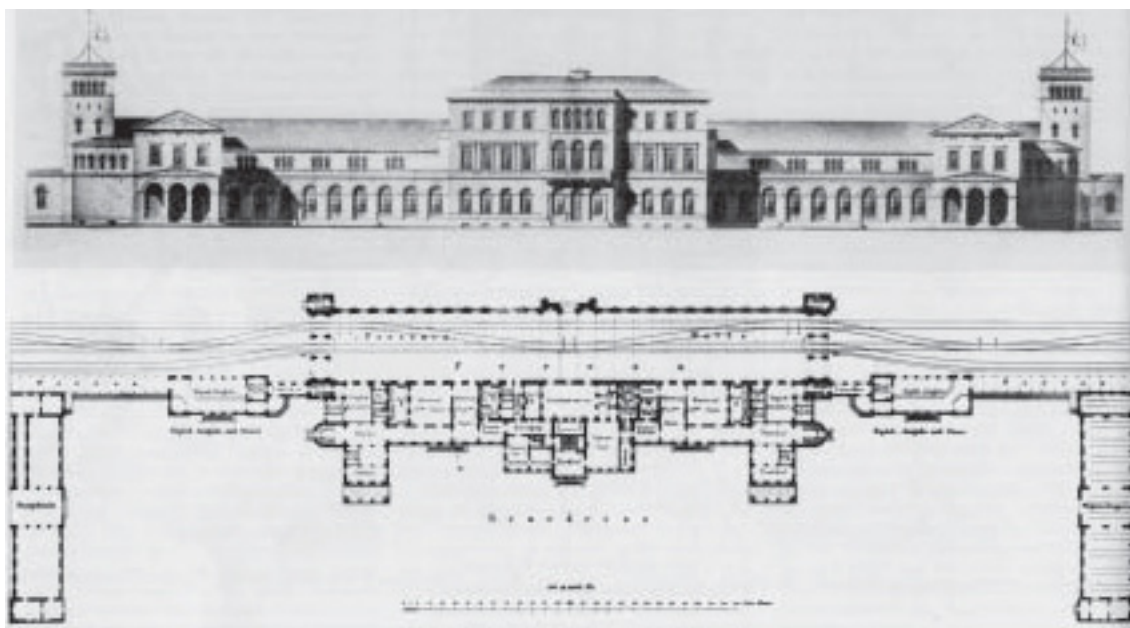


Abb. 4-4: Ansicht und Grundriss von 1847

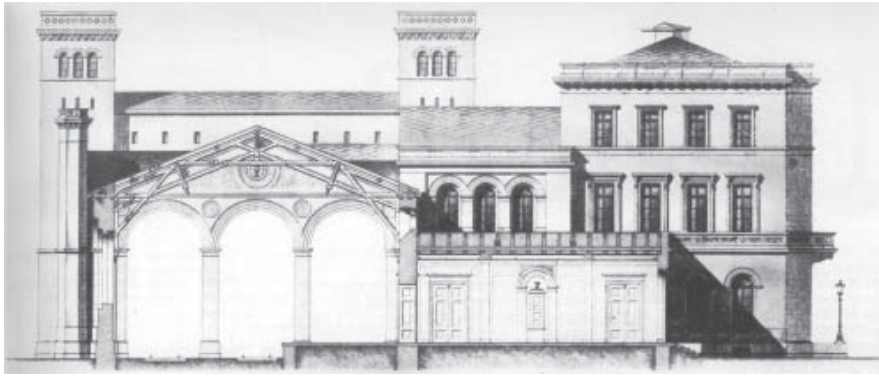


Abb. 4-5: Schnitt durch Gleishalle und Empfangsgebäude

4.2.2 Hauptbahnhof Hannover 1877-1880

Das zweigeteilte Gebäude, stieß bald an seine Leistungsgrenze. Erhöhte Verkehrsanforderungen und Probleme wegen zunehmender Behinderung des Straßenverkehrs zwischen den Gebieten beiderseits der Gleise, forcierten eine komplette Neukonzeption der Bahnhofsanlage. Diese Aufgabe übernahm der Berliner Architekt Hubert Stier. 1879 wurde der neue Durchgangsbahnhof mit einem 173 Meter langen Empfangsgebäude und klassizistischer Fassade eröffnet. Große Teile der Anlage befinden sich unterirdisch, unter einem um 4m über dem Platzniveau liegendem, 230x88 Meter großem Plateau auf dem der Gleiskörper installiert wurde. Die Hochlagerung der Gleisanlage löste das Straßenverkehrsproblem im Bahnhofsumfeld, da nun Unterführungen angelegt werden konnten. Auch die innere Erschließung des Bahnhofes setzte auf mehrerer Tunnel, die das Empfangsgebäude mit den Bahnsteigen und dem Stadtteil hinter dem Bahnhof verbunden hat.

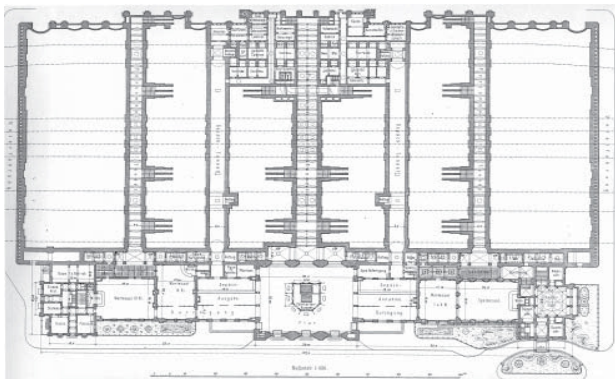


Abb. 4-6: Erdgeschoss

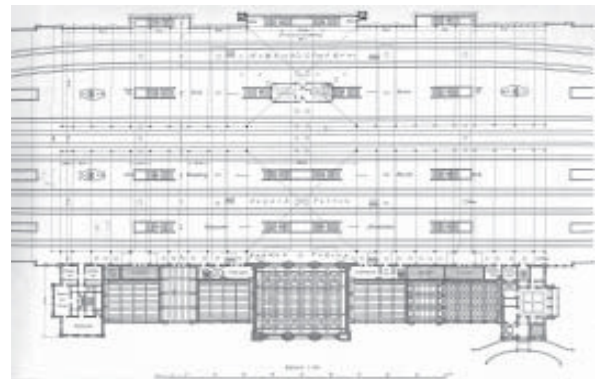


Abb. 4-7: Obergeschoss 1



Abb. 4-8: Empfangsgebäude 1886



Abb. 4-9: Schnittansicht

4.2.3 Nachkriegszeit

Nach dem 2. Weltkrieg wurde das Empfangsgebäude, von dem kaum etwas übrig geblieben war, nach altem Vorbild wieder aufgebaut. Fassade und Vorplatz wurden erneuert, das Innere neu organisiert. Anstelle der großen Wartesäle und der Einrichtungen für die kaiserliche Familie, traten nun Gastronomie, Verkaufsstände und einzelne Läden. Über den Bahnsteigen entstand ein weitgespanntes Dach aus Stahl und Glas, unter den Bahnsteigen befanden sich Tunnel mit Fahrkartenschaltern und verglaste Gaststätten.

In den 70er Jahren entstand eine Ebene tiefer eine U-Bahn-Station, außerdem werden die bestehenden Tunnel zur sogenannte 'Passerelle' ausgebaut. Diese unterirdische Einkaufs- und Gastronomiezeile verbindet die Innenstadt mit dem Bahnhof und der dahinter liegenden Einkaufszone 'Lister Meile'. Die damalige Diskussion um die Stadtgestaltung war stark von der allgemein anerkannten planerischen Prämisse der Funktionstrennung dominiert, aber allmählich vollzog sich ein Prozess des Umdenkens. Man wollte und konnte den Fußgängerverkehr nicht dauerhaft und ausschließlich im Untergrund führen. Der komplette Stadtteil List war, von der Innenstadt ausgehend, fußläufig nur unterirdisch erschlossen. Der Stadtteil war durch Bahntrassen und Straßenführungen regelrecht abgekoppelt. Auch der Bahnhofsvorplatz bot keinen Bewegungsspielraum für Fußgänger, Autoverkehr prägte hier das Bild.⁶⁹

4.2.4 EXPO 2000

Als Hannover 1990 die Zusage bekam die EXPO 2000 ausrichten zu dürfen, startete die Entwicklung neuer Pläne für den Bahnhof und dessen Vorplatz. Als Tor nach Hannover soll der Bahnhof und der Ernst-August-Platz, aus Sicht der Stadtplaner, attraktiver gestaltet werden und Aufenthaltsqualität erhalten. Aus der Sicht der Deutschen Bahn AG, soll der neue Bahnhof vor allem mehr Ladenflächen haben und als moderner Einkaufsstandort funktionieren.⁷⁰

In den folgenden Jahren sollte ein völlig neuer Bahnhof entstehen, einzig die klassizistische Fassade des Empfangsgebäudes sollte erhalten bleiben.

4.3 Entstehungsprozess des neuen Hauptbahnhofs 1992-2000

Die Verflechtung von Eigentumsrechten, der Auftraggeber sowie die unterschiedlichen Vorstellungen der Investoren machten die Neugestaltung des Bahnhofs und des Ernst-August-Platzes zu einem komplexen Prozess. So war der alleinige Auftraggeber für den Bahnhof die Deutsche Bahn AG, die Stadt hatte aber natürlich auch Vorstellungen wie dieser Stadtraum, also Empfangsgebäude und Platz, gestaltet werden sollten. Hinzu kommt, dass natürlich die Stadtplanung bei Fragen der Verkehrsplanung und grundsätzlichen Stadtplanung zuständig ist.

4.3.1 Szenario einer Überbauung

Publiziert wurde damals eine Broschüre, herausgegeben von Stadtbaurat Prof. Hanns Adrian und der Bundesbahndirektion Hannover, welche als Diskussionsgrundlage für die Allgemeinheit dienen sollte. Dipl. - Ing. Sabine Mittelstaedt veröffentlichte darin ihr Überbauungsszenario, ein hybrides Gebäude welches Büro- und Konferenzzentrum sowie Hotel und Bahnhof zugleich sein sollte.

„Verbindendes Kernstück (...) [wäre] eine großzügig angelegte Glashalle, die in ihrer höhenmäßigen Ausdehnung an die im Krieg völlig zerstörte alte Halle erinnert.“⁷¹ Ziele des Szenarios waren die Überwindung des 'Hindernisses Bahn'. Eine zusätzliche Verbindung zwischen Ernst-August-Platz und dem Rasch-Platz und zu dem neuen Parkhaus am Rasch-Platz sollte geschaffen werden. Außerdem sollen Flächen für Büro, Verwaltung und Dienstleistungen in zentraler Lage entstehen.

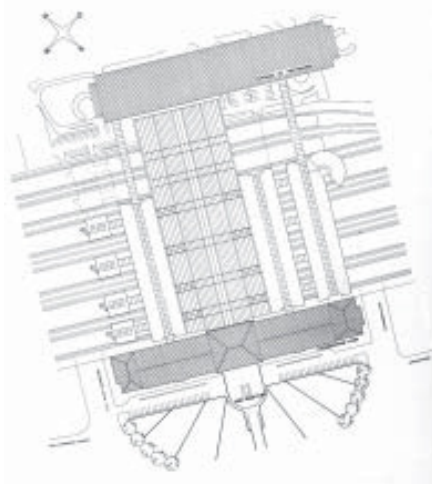


Abb. 4-10: Baukörper

69 Vgl. Der Hauptbahnhof Hannover, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>.

70 Ebda.

71 Deutsche Bundesbahn 1992, Vorwort.

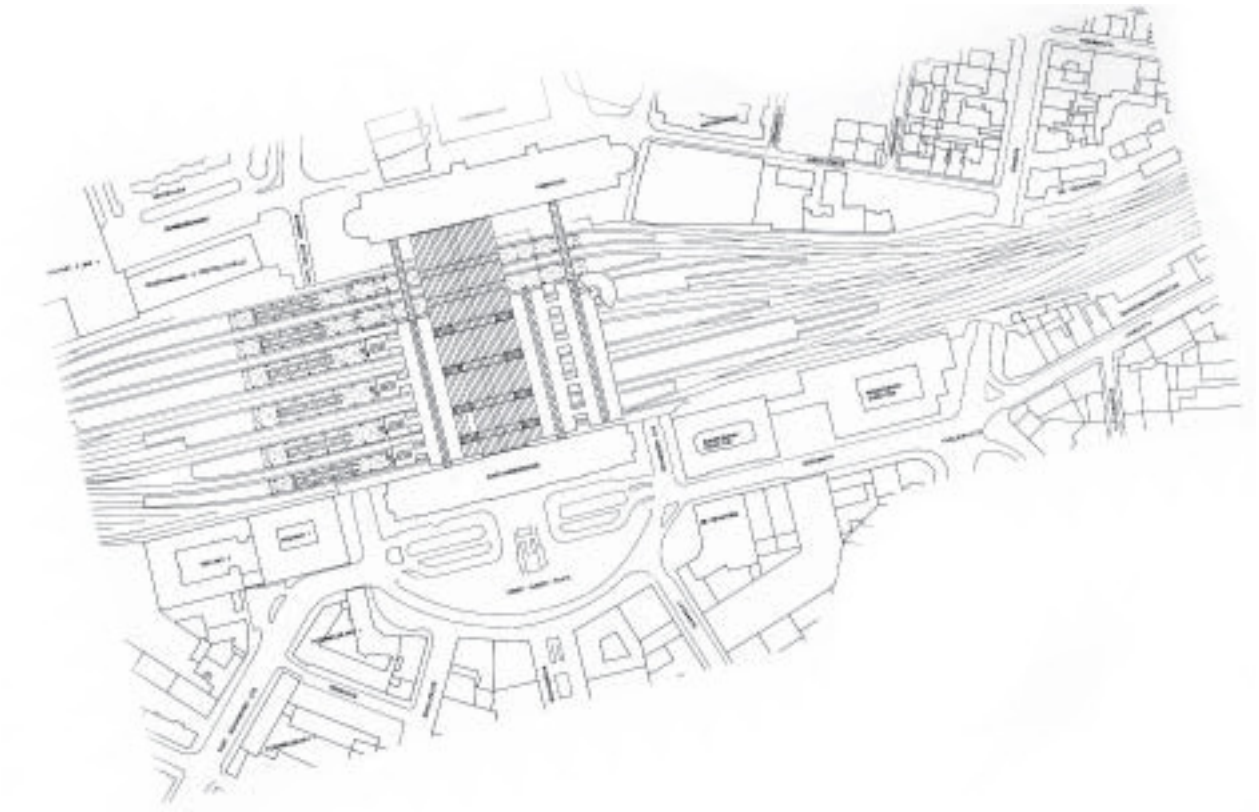


Abb. 4-11: Lageplan

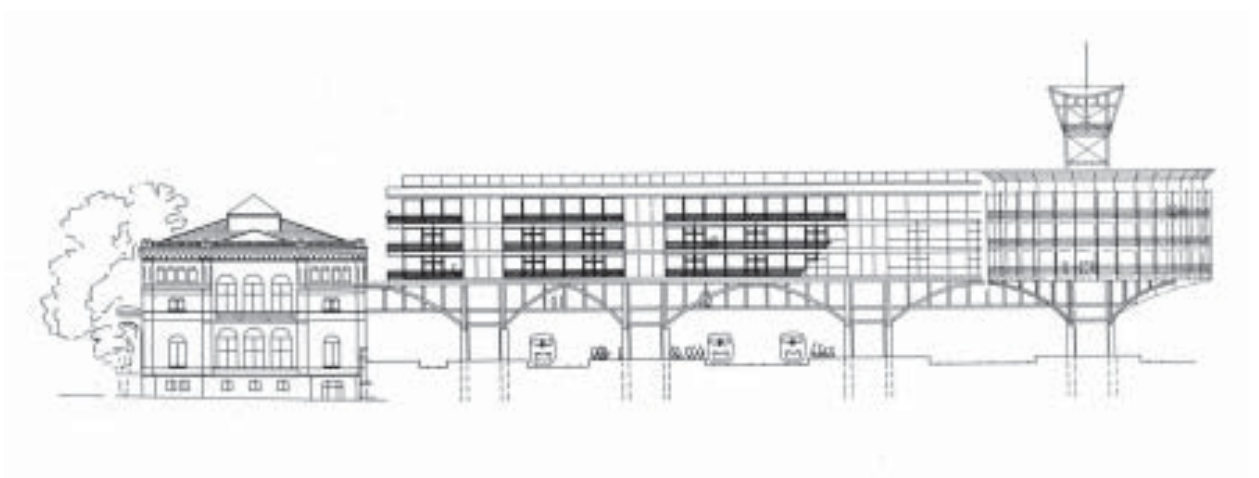


Abb. 4-12: Schnitt

4.3.2 Konkreter Planungsprozesses ab 1998

Nach Auswertung der in den vergangenen Jahren durchgeführten Objektentwicklungsstudien der Firma BME, vergab die Deutsche Bahn AG in einem Gutachterverfahren, das als Machbarkeitsstudie konzipiert war, den Entwurfsauftrag an BRT Architekten. Diese hatten, bis auf einige wenige Vorgaben wie z.B. dass der Bahnhof besser in die Stadt integriert werden sollte und sie nicht mehr zerschneiden sondern verbinden sollte, großen Handlungsspielraum.⁷²

Der Entwurf von BRT Architekten sah vor den bestehenden unterirdischen Trakt unter den Gleisen sehr umfangreich auszubauen und eine Gesamtüberdachung zu errichten. Bahn, Shopping und U-Bahn sind vertikal geschichtet und eng miteinander verknüpft. Das bestehende Parkhaus am Rasch-Platz erhielt eine neue Überbauung. Die denkmalgeschützte Fassade der Empfangshalle wurde erhalten, das Gebäude aber entkernt und neu organisiert.

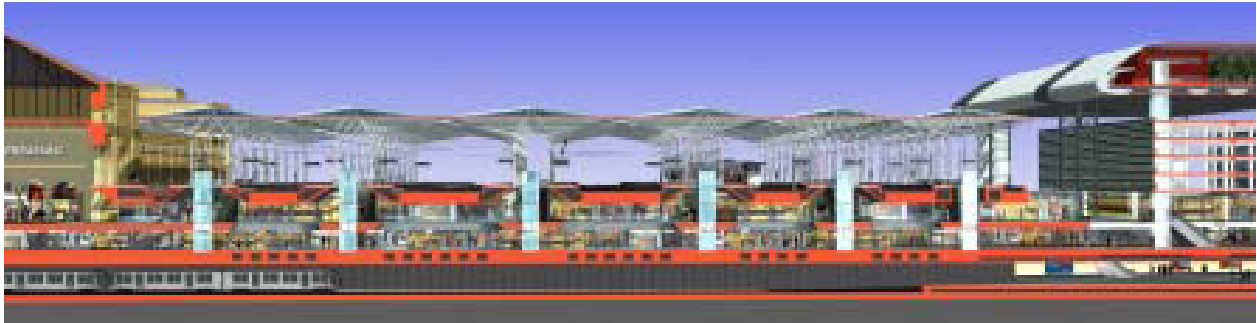


Abb. 4-13: Variante 1 mit Gesamtüberdachung

Der Prüfung des Entwurfs folgte ein zweiter Auftrag an BRT-Architekten, sie sollten abgelehnte Entwurfskomponenten, wie das Konzept einer Gesamtüberdachung überarbeiten und das Projekt bis hin zu den Leitdetails weiterentwickeln. Bis auf den Wechsel von Gesamtüberdachung zu Einzelüberdachungen der Bahnsteige blieb der Entwurf jedoch im Großen und Ganzen wie zuvor.

Den Auftrag zur Umsetzung des Entwurfs in Ausführungsplanung erhielt ECE, mit denen die Deutsche Bahn AG bereits erfolgreich Projekte wie die beiden Bahnhöfe in Köln und Leipzig umgesetzt hatte. Zudem hält ECE auch die Vermarktungsrechte der Ladenflächen aller drei Bahnhöfe.

Im Juni 1998 konnte schlussendlich mit der Entkernung des Empfangsgebäudes und anderen Umbauarbeiten begonnen werden.⁷³



Abb. 4-14: Variante 2 mit Einzelüberdachungen

⁷² Vgl. Der Hauptbahnhof Hannover, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>.
⁷³ Ebda.

4.4 Umgestaltung Ernst-August-Platz

Die Planungsaufgabe 'Ernst-August-Platz' vergaben Stadt und Bahn direkt an das Büro Ohrt & von Seggern. Neben den gestellten Anforderungen an Verkehr und Erscheinung gab es nur wenige zusätzliche Fixpunkte, wie z.B. den Abgang zur Passerelle. Der Platz ist nur mit wenigen Gestaltungselementen ausgestattet und wirkt sehr aufgeräumt. Der Ernst-August-Platz war vor dem Umbau stark vom Verkehr geprägt, danach ist er ein urbaner Platz mit vielfältiger Nutzung geworden.

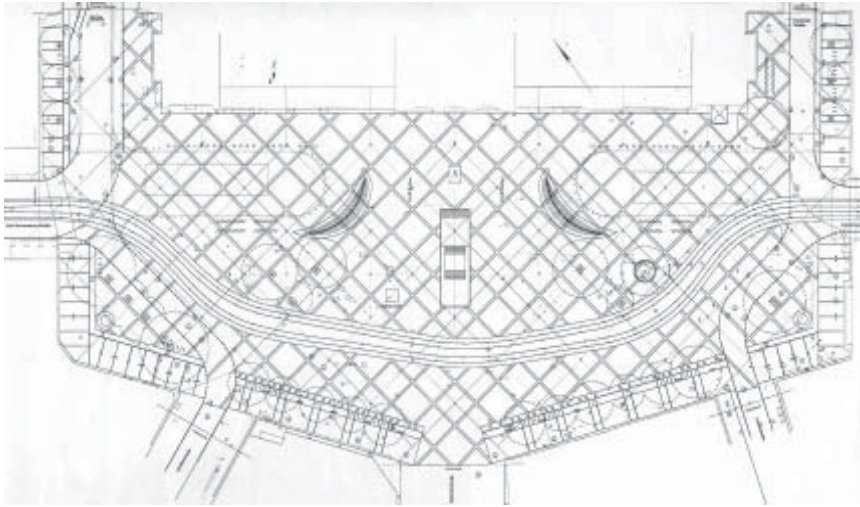


Abb. 4-15: Ernst-August-Platz

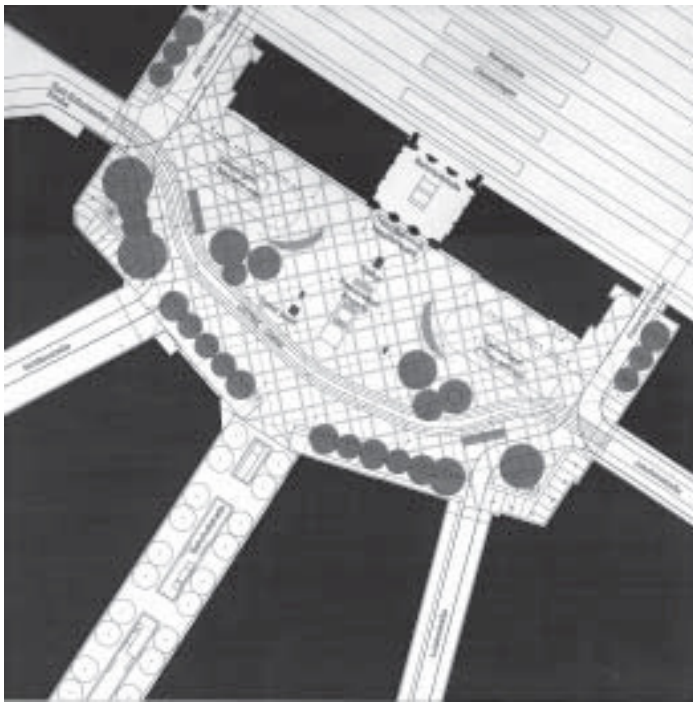


Abb. 4-16: Gestaltungsplan

Diese Case study über die Entwicklung des Hauptbahnhofs Hannover zeigt auf, wie komplex Zusammenhänge und Abhängigkeiten bei der Entwicklung eines solchen Projekts sind. Ein Bahnhof ist wichtiger Verkehrsknotenpunkt, er ist repräsentatives Tor zur Stadt, er ist öffentlicher, gemeinschaftlicher und kommerzieller Raum und er ist Anziehungspunkt für alle sozialen Schichten.

KAPITEL 5

ANALYSE

5.1 Analyse der näheren Umgebung



Abb. 5-1: Luftbild Weststadt, Bahnhof, Altstadt



Abb. 5-2: (1) Bahnhof und IC-Hotel



Abb. 5-3: (2) Bahnhofsvorplatz



Abb. 5-4: (3) ZOB



Abb. 5-5: (4) Unterführung



Abb. 5-6: (5) Bahnsteig



Abb. 5-7: (6) Langzeitparkplatz



Abb. 5-8: (7) Parkhaus Deutschhaus



Abb. 5-9: (8) Kino



Abb. 5-10: (9) Schillerstraße



Abb. 5-11: (10) IC-Hotel und Steg



Abb. 5-12: (11) Schillerstraße



Abb. 5-13: (12) Schillerrampe



Abb. 5-14: (13) Kleine Blau



Abb. 5-15: (14) Parkhaus Sedelhof



Abb. 5-16: (15) Fußgängerzone



Abb. 5-17: (16) Bereich Sedelhof



Abb. 5-18: (17) Bereich Sedelhof



Abb. 5-19: (18) Theater

5.2 Bestandsbeschreibung und Zielsetzungen der einzelnen Teilbereiche

5.2.1 Hauptbahnhof

Der Hauptbahnhof wurde 1954 erbaut. Das Empfangsgebäude erfüllt seine Ansprüche an Kapazität, Multifunktionalität, Attraktivität und Image nicht mehr.



Abb. 5-20: Bahnhofplatz



Abb. 5-21: Empfangshalle

Kritikpunkte:⁷⁴

- ◆ Das Bestandsgebäude kann die Ansprüche an Kapazität, Attraktivität, Multifunktionalität und Image nicht mehr erfüllen.
- ◆ keine Verweilqualität im und vor dem Bahnhof
- ◆ kein barrierefreier und damit behindertengerechter Zugang aller Gleise
- ◆ zu geringe Dimensionierung der Bahnhofshalle einschließlich der Gleisunterführung und der Treppenanlagen zu den Gleisen,
- ◆ unattraktive Anbindung (Unterführung) an die Innenstadt wegen mehrfacher Niveauwechsel
- ◆ unbefriedigende Quermöglichkeiten und Anbindung an Straßenbahn und Bus in der Friedrich-Ebert-Straße
- ◆ unattraktive, zu kleine Tiefgarage des IC-Hotels
- ◆ überlastete Zufahrtsverhältnisse zu den Parkzonen
- ◆ Das Parkraumangebot sowohl für Pkws (ca. 90 Stellplätze für Kurzzeitparker und ca. 240 Stellplätze für Park&Rail) als auch für Fahrräder (ca. 144 Bügel für max. je 2 Fahrräder) ist zu gering.

Für das Bahnhofsareal wurde bereits ein Auslobungstext erstellt und eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, welche Bestand und Zielformulierungen beschreibt und Entwicklungsstrategien für diesen Bereich beschreiben.⁷⁵

Neben dem Neubau der Empfangshalle bzw. des Bahnhofgebäudes umfasst das Projekt 'City-Bahnhof Ulm' weitere Inhalte und stadtentwicklungspolitische Zielsetzungen im Umfeld des Bahnhofs.

5.2.2 Dienstleistungszentrum Nord (DLZ-Nord)

Am Bahnhof soll ein neuer Standort für Dienstleistung, Büro und Konferenz entstehen. Es sollen Flächen für Einrichtungen der in der Stadt und Region verteilten Hochschulen und den Hochschulverbund mit den Universitäten in Stuttgart entstehen. Räumlichkeiten für Vorlesungen, Seminare und Institute sollen im Raumprogramm aufgenommen werden.⁷⁶ Ein Reisezentrum der Deutsche Bahn AG, Büro- und Shoppingflächen sowie neue Park&Ride- und Kiss&Ride-Plätze sind ebenfalls in diesem Bereich vorgesehen.

Außerdem soll das Inter-City Hotel, welches aktuell direkt an das Bahnhofsgebäude anschließt, durch einen Neubau ersetzt werden und in der Gesamtkonzeption integriert werden.

⁷⁴ Vgl. Grundsatzbeschluss, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/Grundsatzbeschluss%20GD%20288_06.pdf>.

⁷⁵ Ein Auszug dieser Unterlagen ist im Anhang beigelegt.

⁷⁶ Vgl. Auslobung, <http://www.citybahnhof.ulm.de/downloads/Auslobung_Ideenwettbewerb_CityBahnhofUlm.pdf>.

5.2.3 Dienstleistungszentrum Süd (DLZ-Süd) & Zentraler Omnibus Bahnhof (ZOB)

Südlich des neuen Bahnhofs, auf dem Gebiet des bestehenden ZOB, soll ein weiteres Büro- und Dienstleistungszentrum entstehen, das auf Dienste mit geringerer Besucherfrequenz ausgelegt sein soll. Der neue ZOB soll wieder in dieser Zone entstehen und besser an den Bahnhof und die Innenstadt angeschlossen werden.⁷⁷

5.2.4 Theaterviertel

Das Theaterviertel, zwischen der Olgastraße und der Neutorstraße ist heute von großflächiger gewerblicher Nutzung geprägt. Derzeit findet man dort Büro- und Gewerbebauten aus den 1960er Jahren, vereinzelte Grünbereiche und Parkplatzflächen. Das ist aus stadtentwicklungspolitischer Sicht eine höchst unbefriedigende Situation, die Lagegunst des Viertels wird nicht genutzt. In einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten soll hier ein urban geprägtes Stadtquartier mit attraktiven öffentlichen Freiräumen entstehen.⁷⁸

Die Zeitblomstraße bildet die Hapterschließung und ist gleichzeitig eine wichtige Radwegachse. Diese Achse soll bis ins Dichterviertel erweitert werden

5.2.5 Schillerrampe

Im Gebiet Schillerrampe befinden sich zukünftig ungenutzte Liegenschaften der Deutschen Bahn.

An der Schillerrampe ist die Entwicklung eines Standorts für Büro- und Verwaltungsnutzung in Nachbarschaft zum Verwaltungszentrum des Alb-Donau-Kreises oder eines Wissenschaftsstandortes denkbar. Die Schillerstraße selbst soll im Bereich des Bahnhofs dreistreifig ausgebaut werden und attraktive begleitende Geh- und Radwege erhalten, die in das bestehende Wegenetz eingebunden werden.⁷⁹

5.2.6 Weststadt

Westlich der Schillerstraße liegt die sogenannte Weststadt. Hier befinden sich vor allem Betriebshallen, Lagerflächen und eine Vielzahl an 4-6 geschossigen Wohnbauten. Das Gebiet ist schlecht entwickelt und weist viele Leerstände auf.

5.2.7 Dichterviertel

Vor allem das Dichterviertel hat großes Entwicklungspotential für Wohnen und Arbeiten. Die Verlängerung der wichtigen Radwegeachse der Zeitblomstraße soll das Dichterviertel besser in das Wegenetz einbinden.⁸⁰

5.2.8 Blauinsel

Die Zone welche zwischen Großer Blau im Süden und Kleiner Blau im Norden, im zentralen Bereich der Weststadt liegt, ist Teil der Blauinsel, die sich im Westen noch weiter Richtung Wissenschaftsstadt ausdehnt. Der westliche Teil der Blauinsel ist Planungsgebiet einer zukünftigen, von diesem Projekt unabhängigen, Planung der Stadt Ulm. Die Uferzonen der beiden Blauarme sollen auch im östlichen Bereich der Blauinsel saniert und erlebbar gemacht werden.

5.2.9 Weststadt Süd

Der Landmark der Weststadt Süd ist das 'Universumcenter Ulm'. Das Bürohochhaus ist schon von der Autobahn aus gut sichtbar. Es gibt hier neben Büroflächen vereinzelt Wohn- und Vereinsbauten. Durch die gute Lage an den Hauptverkehrswegen könnte hier ein urbanes Viertel mit höherer Aufenthaltsqualität entstehen.

77 Vgl. Auslobung, <http://www.citybahnhof.ulm.de/downloads/Auslobung_Ideenwettbewerb_CityBahnhofUlm.pdf>.

78 Ebda.

79 Ebda.

80 Ebda.

5.3 Nutzungsverteilung

Der Überblick der Nutzungsverteilung lässt den Unterschied zwischen den Bereichen östlich und westlich der Gleisanlagen deutlich werden. Öffentliche Einrichtungen, Shopping, Kultur sowie eine gute ÖPNV-Anbindung, weist fast ausschließlich der Ostbereich mit der anschließenden historischen Altstadt auf. Die Weststadt ist schlecht entwickelt und genutzt, was nicht zuletzt an der unzufriedenstellenden Anbindung an die Altstadt liegt. Durch bessere Strukturierung, und Verbesserung der Infrastruktur könnte das Gebiet das Potential seiner Lagegunst besser ausschöpfen. Aus der derzeitigen Situation des Bereichs 'hinter dem Bahnhof' könnte ein attraktiver urbaner Ort, eine Erweiterung des innerstädtischen Bereichs, werden.

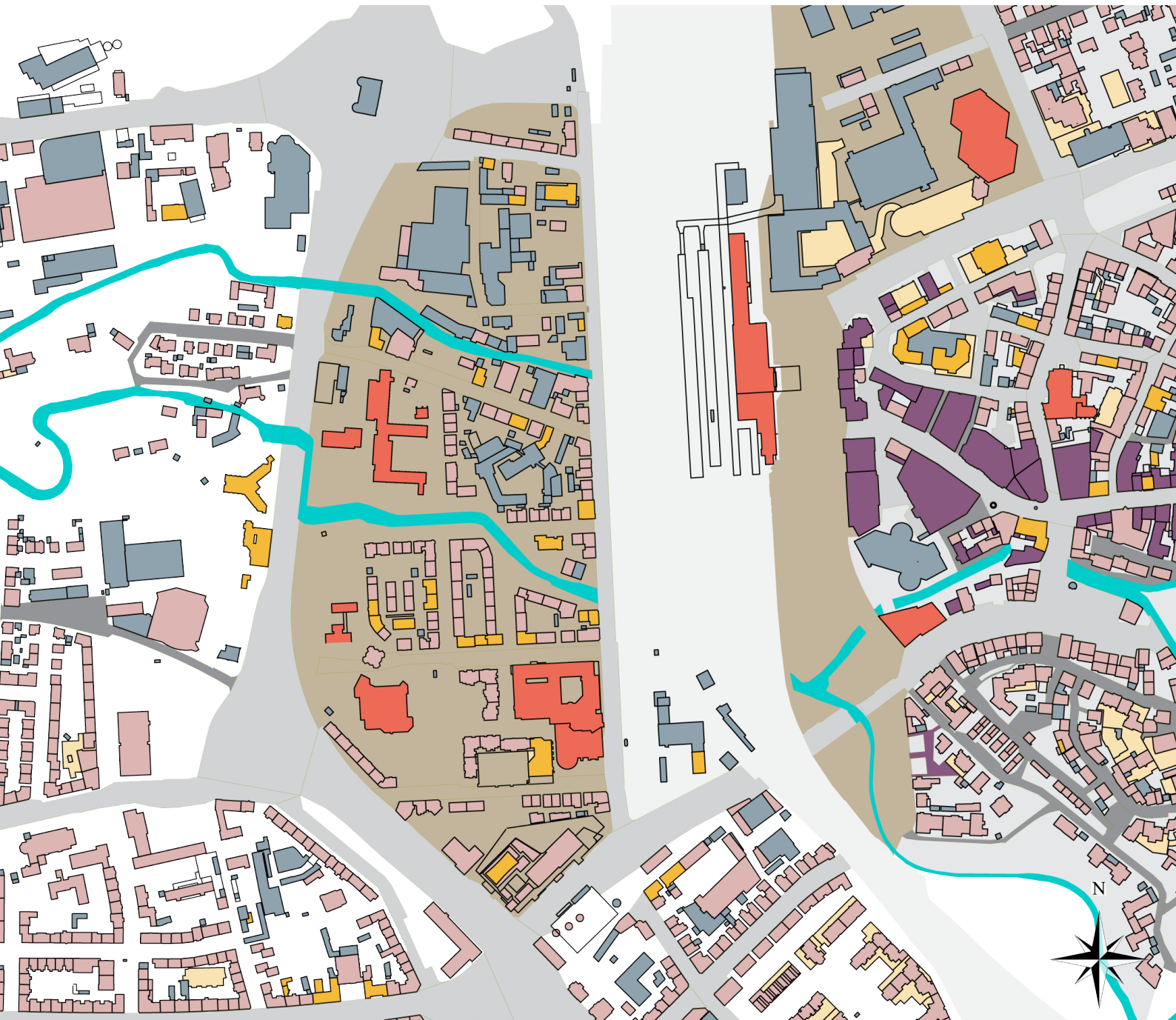
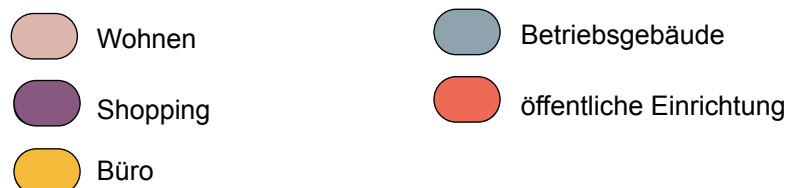


Abb. 5-22: Übersichtsplan Nutzung



5.4 Verkehrsanalyse - Planungsgebiet

5.4.1 Verkehrsschema Bestand



Abb. 5-23: bestehendes Verkehrsschema



Bahn



Durchzugsverkehr



Zubringerverkehr



Fußgängerverbindung

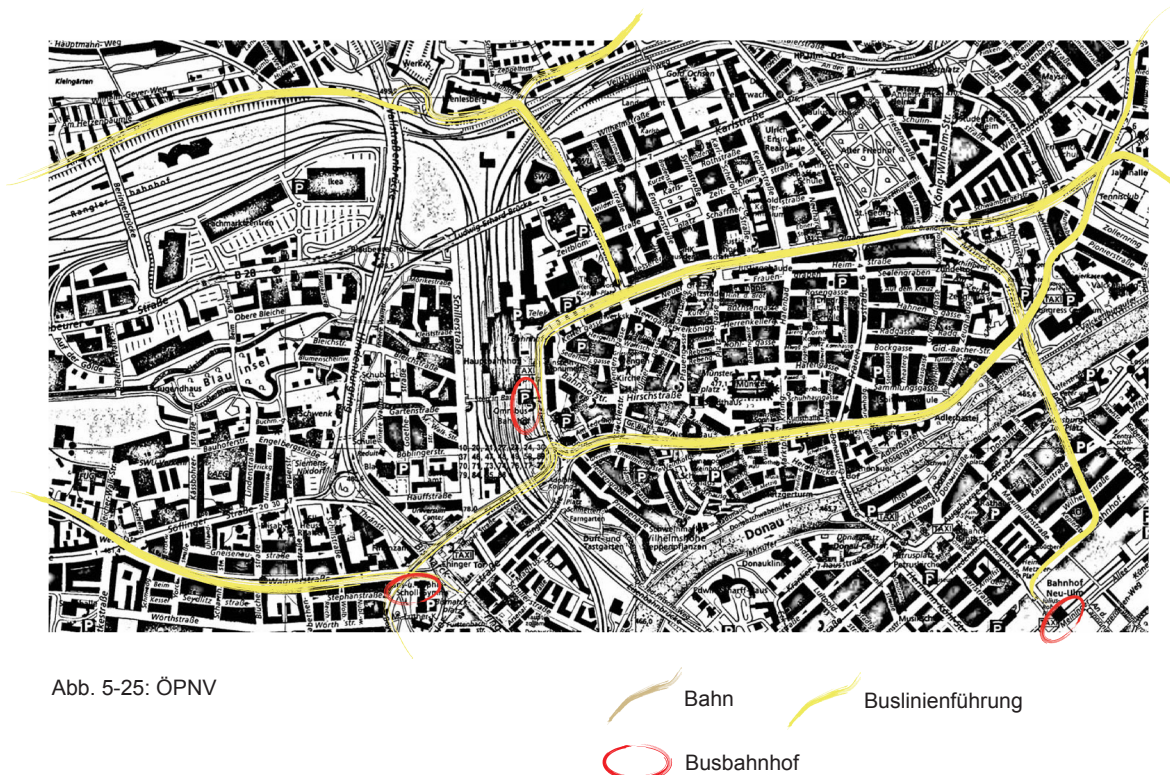
5.4.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Gesamtstraßenlänge in Ulm beträgt 450 Kilometer. Die Olgastraße im Norden, die Münchnerstraße im Osten, die Neue Straße im Süden und die Friedrich-Ebert Straße im Westen umgeben, ausgenommen dem Fischerviertel, die Altstadt wie eine Ringstraße. Diese vier Straßen sind die Wichtigsten und Belastetsten. Besonders im Bereich Hauptbahnhof kommt es häufig zu Überlastung und Engpässen. Die Altstadt ist zum großen Teil Fußgängerzone, zentrumsnahe Wohngebiete sind mehrheitlich durch verkehrsberuhigte Zufahrtsstraßen erschlossen.



5.4.3 Öffentlicher Nahverkehr

Insgesamt bedienen das Stadtgebiet 20 Linien der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU), darunter eine Straßenbahnlinie und 19 Buslinien. Alle Stadtteile und das nahe gelegene Umland sind durch öffentliche Nahverkehrsmittel gut angebunden.⁸¹



81 Vgl. Fahrpläne, <<http://www.swu.de/privatkunden/nahverkehr/fahr-und-stadtplan.html?style=3&contrast=1>>.

5.4.4 Fahrradwege

Im Stadtbereich Ulms bestehen 20 km reine Radwege. Die Situation ist in großen Teilen des Stadtgebiets zufriedenstellend, im Bereich des Bahnhofs gibt es aber kaum Infrastruktur für den Fahrradverkehr. Die Anbindung Richtung Westen ist derzeit nur durch die Auto- und Fahrradunterführung in der Neue Straße gegeben. Die Zeitblomstraße welche die nördliche Ost-West-Hauptachse für den Fahrradverkehr ist, soll besser mit dem Wegenetz der Weststadt verknüpft werden.



Abb. 5-26: Fahrradnetz

Fahrradwege

Fahrradhauptachsen

5.4.5 Fußgängerwege

Im Stadtzentrum ist eine ausgedehnte Fußgängerzone. Die umliegenden Viertel weisen Straßenraumprofile auf, wie sie im Stadtbild der meisten europäischen Vororten und Siedlungen zu finden sind, mit 1- bzw. 2-seitig angelegten Bürgersteigen. Fußgängerverbindungen zwischen Stadtkern und den umliegenden Stadtteilen ist aufgrund der weit voneinander liegenden Stadtteile und den Barrieren Bahn und Ringstraße sehr schwach ausgebaut. Busverbindungen decken diese Schnittstellen recht gut ab, eine fußgängerfreundliche Verbindung zur Weststadt ist allerdings dringend nötig.

5.5 Verkehrsanalyse - Bahnhofsbereich

Eine Verkehrsuntersuchung und Mängelanalyse von MODUS CONSULT GmbH, in der alle Verkehrsträger im Bahnhofsumfeld Berücksichtigung fanden, ergab die Formulierung einer Reihe von Zielen für ein neues Verkehrskonzept.⁸²

5.5.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Friedrich-Ebert-Straße hat ein Verkehrsaufkommen von rund. 30.000 Kfz/24 Stunden. Es führen jeweils zwei Richtungsfahrspuren nach Norden bzw. nach Süden mit Gleisanlagen der S-Bahn in Mittellage. Das Gesamtstraßenprofil ist mit diesem breiten Layout eine Barriere andere Verkehrsteilnehmer. Um die Verkehrslage zu verbessern, sollte versucht werden das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, indem man den nicht-quartiersbezogenen Individualverkehr anders führt. Dieses Ziel ist nicht allein durch Maßnahmen im Bahnhofsumfeld erreichbar.⁸³

Bestandsaufnahme

Knotenpunktbelastungen 2006

Ulm/Bahnhofsumfeld

Kfz / 24 Stunden

Erhebung vom 27.07.2006

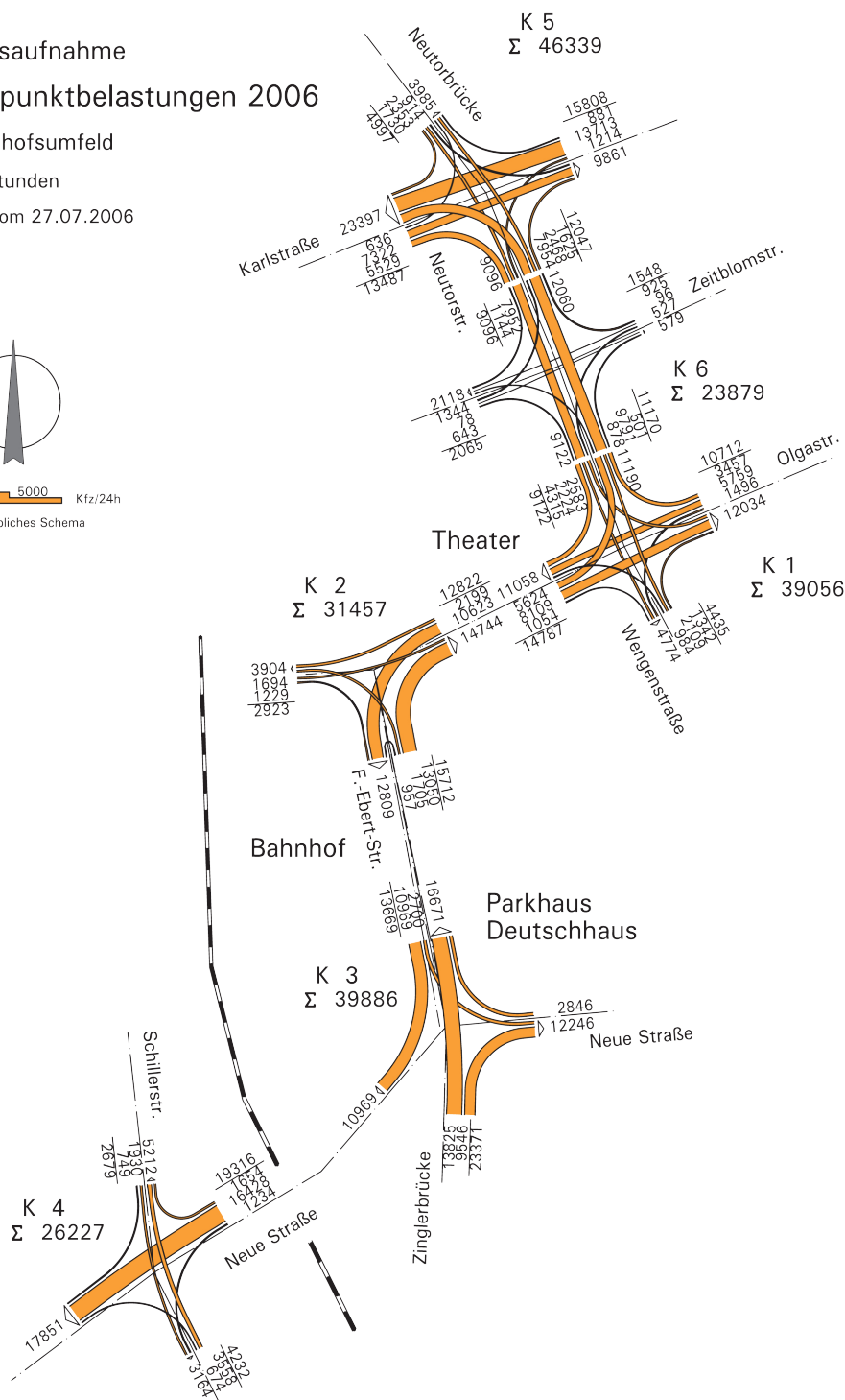
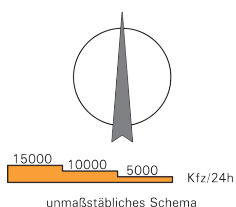


Abb. 5-27: Knotenbelastung

82 Prognos Verkehrsanalyse, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/Ulm_Citybahnhof_Endbericht.pdf>. Ein Auszug dieser Unterlagen ist im Anhang beigelegt.

83 Ebda

5.5.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die S-Bahn-Haltestelle Hauptbahnhof wird täglich von rund 21.000 Personen genutzt. Die Straßenbahnhaltestelle am Bahnhofplatz kann ihren Anforderungen kaum nachkommen. Die Wartezonen sind schlecht erreichbar und viel zu klein. Der ZOB ist schlecht an den Bahnhof und die Innenstadt angeschlossen, er soll funktional und gestalterisch umstrukturiert werden.

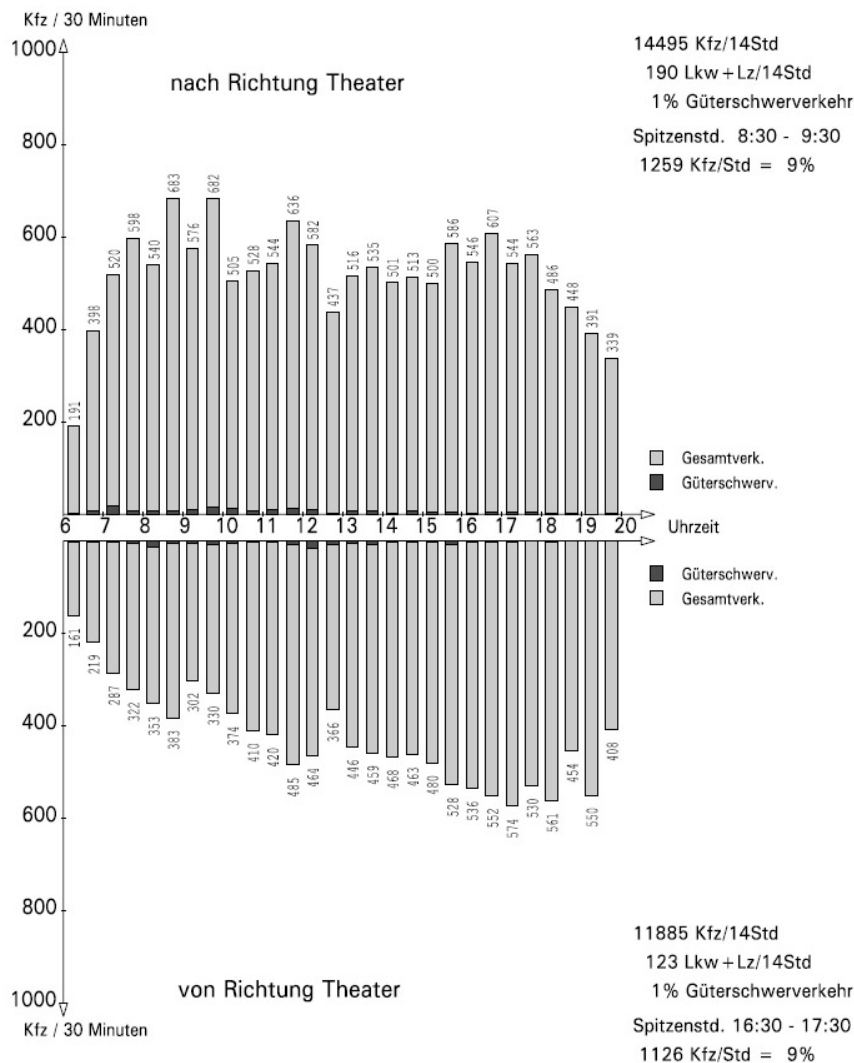


Abb. 5-28: Verkehrsaufkommen Friedrich-Ebert-Straße



Abb. 5-29: S-Bahn Haltestelle



Abb. 5-30: Wartezone



Abb. 5-31: ZOB



Abb. 5-32: Bahnhofsvorplatz

5.5.3 Fahrradverkehr

Das Hauptproblem ist, wie schon angesprochen, die Verbindung Richtung Westen. Außerdem gibt es zu wenige Fahrradabstellplätze, was zu chaotischen Verhältnissen auf dem Bahnhofsvorplatz führt.



Abb. 5-33: Abstellplatz am Bahnhofsvorplatz

5.5.4 Fußgängerverkehr

Die Situation des Fußgängerverkehrs, vor allem zu den Stoßzeiten ist nicht zufriedenstellend. Die Unterführung unter der Friedrich-Ebert-Straße ist wenig attraktiv und zu klein dimensioniert. Viele Passanten wählen daher den oberirdischen, ungesicherten Weg über die Straßen und Gleisanlagen. Neukonzeptionen sollen bessere Verbindungen und mehr Aufenthaltsqualität schaffen.

5.5.5 Ruhender Verkehr

Momentan stehen im Bahnhofsumfeld rund 460 Stellplätze zur Verfügung. Die Verkehrsanalyse von MODUS CONSULT GmbH prognostiziert einen zukünftigen Bedarf von etwa 700 Stellplätzen im Bahnhofsbereich. Hier besteht also Handlungsbedarf.⁸⁴

Feststellungen und Zielsetzungen der Analyse, der Ausschreibung sowie der Machbarkeitsstudie und der Verkehrsanalyse von Modus Consult GmbH, dienen als Grundlage der Planung. Originalauszüge der einzelnen Studien sind im Anhang einsehbar.

KAPITEL 6

ENTWURF

6.1 Zielformulierung

Der Initialzünder für die Durchführung des Projekts 'Citybahnhof Ulm' ist in erster Linie die Einbindung des Bahnhofes in die Magistrale Paris-Budapest. Der damit verbundene Bedeutungszuwachs des Standorts Ulm und die Zusammenarbeit von Stadt und Bahn bieten nun die Möglichkeit den neuen Bahnhof, seine direkte Umgebung und andere stadtplanungsrelevante Projekte zu verwirklichen.

Die einzelnen Realisierungen der Bahn21-Projekte von Stadt und Bahn sind, wie in Abbildung 6-1 gezeigt, inhaltlich und terminlich koordiniert. Durch Verzögerungen in Planungs- und Rechtsfragen ist der unten gezeigte Projektphasenvorentwurf für den Abschnitt Stuttgart-Augsburg nicht mehr aktuell, er zeigt aber die prinzipielle Ablaufstrategie.

In Ulm bilden den Kern der Planung die Neuorganisation des Bahnhofsviertels und der Weststadt sowie deren Anbindung an das Stadtzentrum bzw. die Umstrukturierung der Weststadt als Zentrumserweiterung. Ziel dieser Diplomarbeit ist es, auf den Grundlagen Bestandsaufnahme, Ausschreibung sowie Zielformulierung der Analyse, einen Bebauungsplan für dieses Planungsgebiet zu entwickeln, der sowohl infrastrukturelle und verkehrstechnische Anforderungen, als auch Ansprüche an Stadtbild, Identität, Urbanität, Funktionalität, Heterogenität und Lebensqualität erfüllt.

Das Bahnhofsareal ist ein wichtiger Knotenpunkt der Stadtinfrastruktur, der nicht nur als Verkehrsdrehscheibe, sondern auch als ein Zentrum städtischen Lebens und als verbindendes Element zwischen Altstadt und Weststadt agieren soll. Dieser Bereich stellt besondere Ansprüche an Funktionalität, Aufenthaltsqualität und Organisation, er wird daher im Entwurf detaillierter ausgeführt.

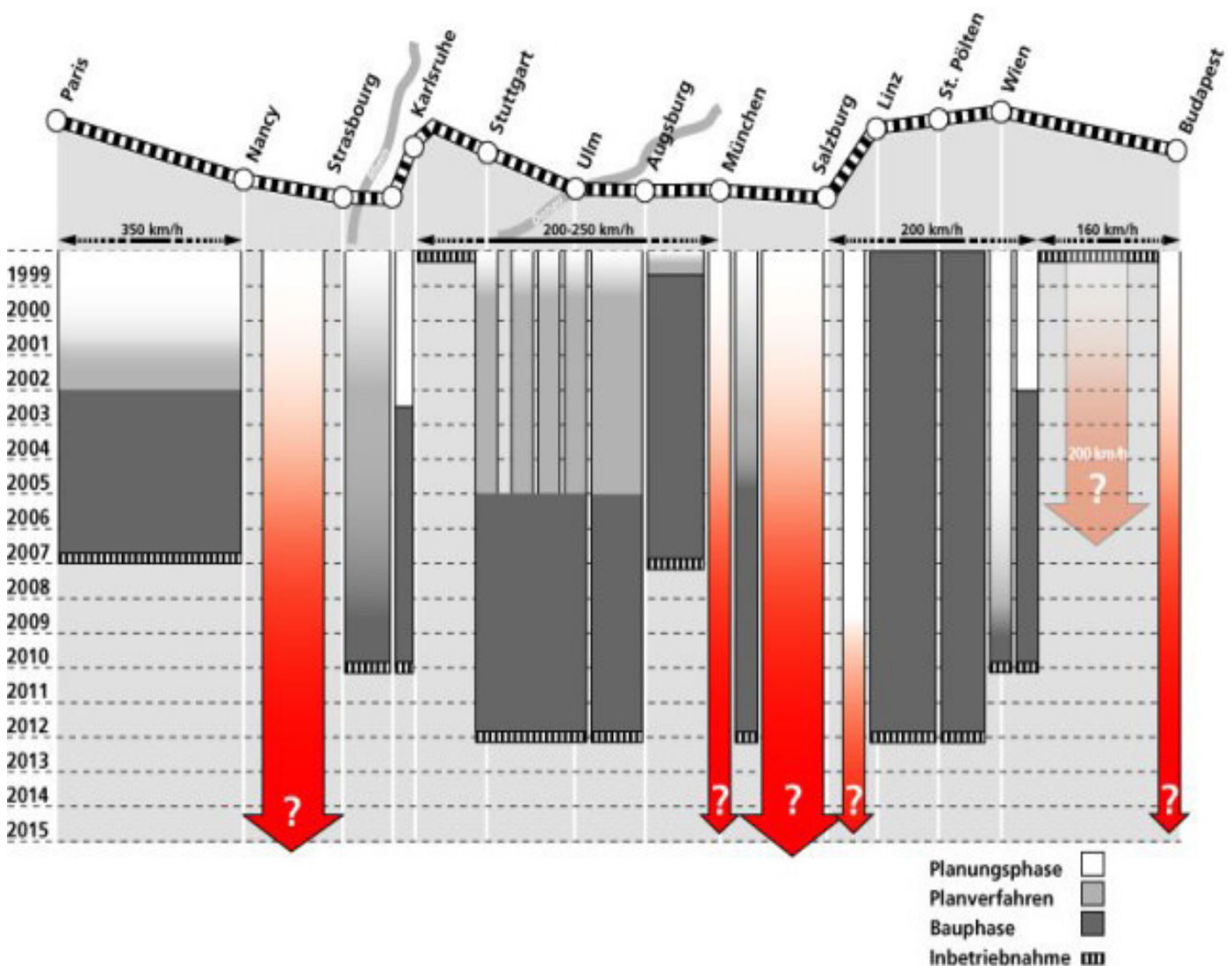


Abb. 6-1: Projektphasen der Bahn21-Projekte

6.2 Entwicklungsstufen Planungsgebiet Ulm

Auszug aus der Auslobung⁸⁵:

“Derzeit ist nicht absehbar wann und in welchen Entwicklungsabschnitten der City-Bahnhof gebaut werden kann. Auf eine sinnvolle und klare Teilung der einzelnen Abschnitte ist deshalb besonders zu achten. Die genauen Lagen der ÖPNV-Haltestelle ‘Hauptbahnhof’ und der geplanten Bahnhofsgaragen sind abhängig von den Planungen des City-Bahnhofs. Der Bahnhof, seine Anbindungen, die Parkgaragen und die Haltestelle können nur gemeinsam in einem umfassenden Konzept entwickelt werden.

Bei der Planung von Entwicklungsstufen des City-Bahnhof-Ulm-Konzeptes und der Entwicklung des Bahnhofumfeldes ist der zeitliche Zusammenhang mit den Baumaßnahmen der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm zu beachten.

Insbesondere im sogenannten Theaterviertel und an der Schillerrampe stehen wegen der Baulogistik Flächen erst nach Abschluss der Arbeiten im Jahre 2019 zur Verfügung. Bahnflächen an der Schillerstraße zur Errichtung des neuen westlichen Bahnhofszugangs und eines Parkhauses können voraussichtlich ab 2014 entwickelt werden.”

85 Auslobung, <http://www.citybahnhof.ulm.de/downloads/Auslobung_Ideenwettbewerb_CityBahnhofUlm.pdf>.

6.3 Herangehensweise / Entwurfsschritte

Die in diesem Kapitel beschriebenen Entwurfsschritte sind, im Sinne einer guten Nachvollziehbarkeit, möglichst chronologisch geordnet. Die engen Zusammenhänge und Abhängigkeiten der einzelnen Elemente verlangen aber im Entwurfsprozess natürlich eine strukturierte, aber non-lineare Bearbeitung und Adaptierung.

6.3.1 Bestandsqualitäten

Bestehende Qualitäten wie Baumbestand, Wasserläufe und ortsspezifische Qualitäten, sollen in den Entwurf aufgenommen und besser erlebbar gemacht werden. Ausgewählte Straßenzüge und historisch oder funktional bedeutsame Gebäude werden ebenfalls als Qualitäten betrachtet und sollen integriert werden.

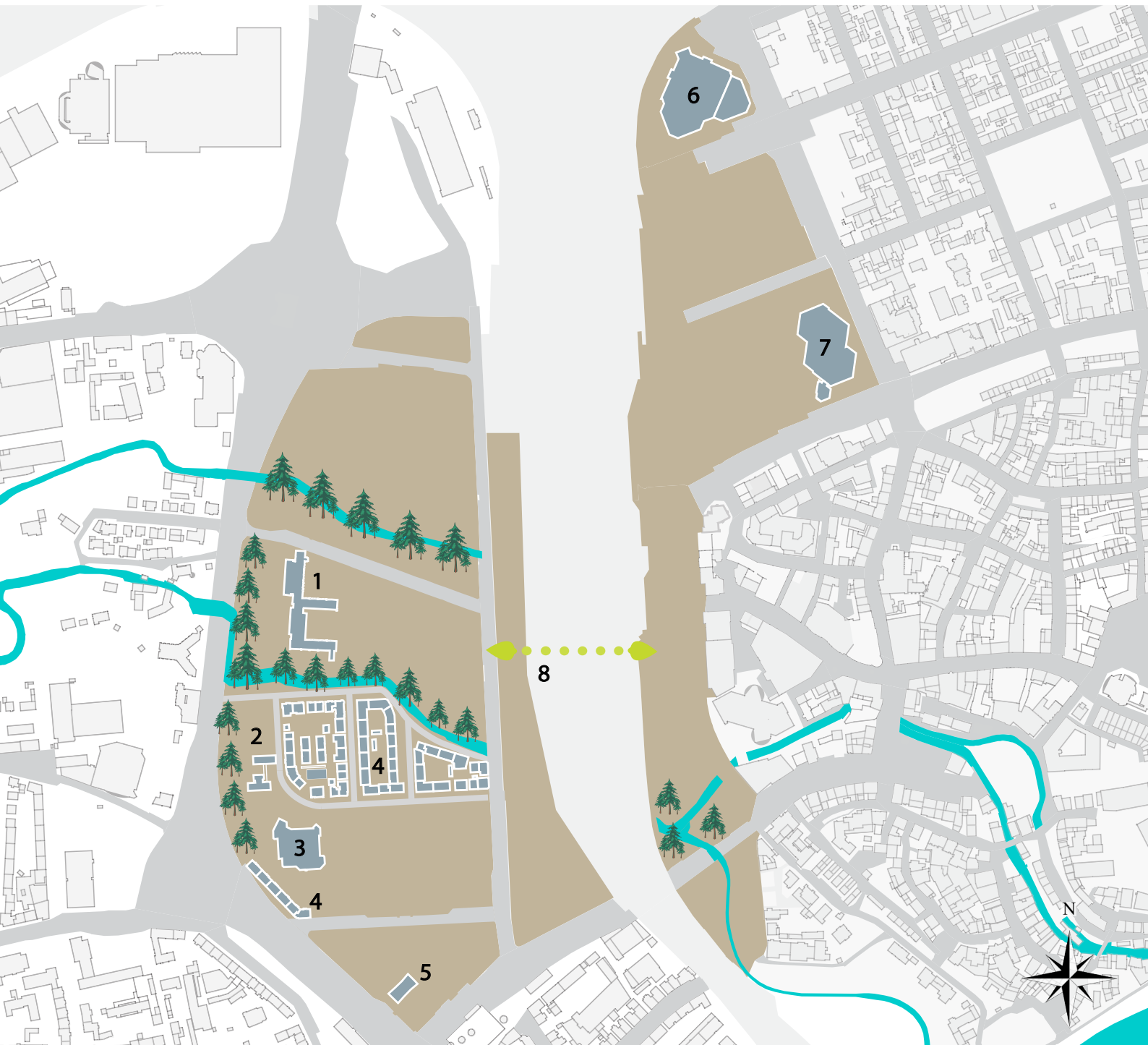


Abb. 6-2: Bestandsqualitäten

- 1 - Schule
- 2 - Glaubensgemeinschaft
- 3 - Sportverein
- 4 - historische Bebauung

- 5 - Bürohochhaus
- 6 - SWU-Verkehrsbetriebe
- 7 - Theater

6.3.2 Flächenpotentiale / Zonierung

In der Vorentwurfsphase fließen nun gesammelte Informationen der Analyse zusammen und bilden die Grundlage für die flächenmäßige Zonierung des Planungsgebiets. Lage, Erschließung und Charakteristik eines Ortes sind entscheidende Kriterien für die zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten.



Abb. 6-3: Zonierung

- | | | | |
|---|-----------------|---|------------------------------------|
|  | Bahnhof |  | Wohnen & Arbeiten bis 4 Geschosse |
|  | urbanes Zentrum |  | Wohnen & Arbeiten über 4 Geschosse |
|  | Businesszone |  | Schule, Verein & Sport |
|  | Waldbestand | | |

6.4 Entwicklung eines neuen Verkehrskonzepts

Die stark belastete Friedrich-Ebert-Straße, ist in ihrem aktuellen Layout, mit 2x2 Richtungsfahrbahnen, eine städtebauliche Barriere und aufgrund unzureichender Organisation, überlastet. Zahlreiche Zufahrten zum Bahnhof sowie die Straßenbahnhaltestelle in Mittellage behindern den Verkehrsfluss.

Die Friedrich-Ebert-Straße soll, durch Verlagerung von Durchzugs- und Zufahrtsverkehr zum Bahnhof, in die Schillerstraße entlastet werden. Die Schillerstraße, welche zurzeit eine unattraktive Zubringerstraße mit 2x1 Richtungsfahreisen ist, soll verbreitert und attraktiv gestaltet werden. Schillerrampe, Bahnhof sowie Weststadt sind somit von der Schillerstraße jeweils über eigene Abbiegestreifen erreichbar, was dem Verkehrsfluss auf der Schillerstrasse zu Gute kommt. Durch die damit entstehende Verringerung des Abbiege- und Zubringerverkehrs in der Friedrich-Ebert-Straße kann diese auf 2x1 Richtungsfahrbahnen reduziert werden. Weiterführende Erläuterungen zur Verkehrsstromsteuerung werden folgend im Abschnitt '6.6.2 Parkflächenangebot und Organisation' behandelt.

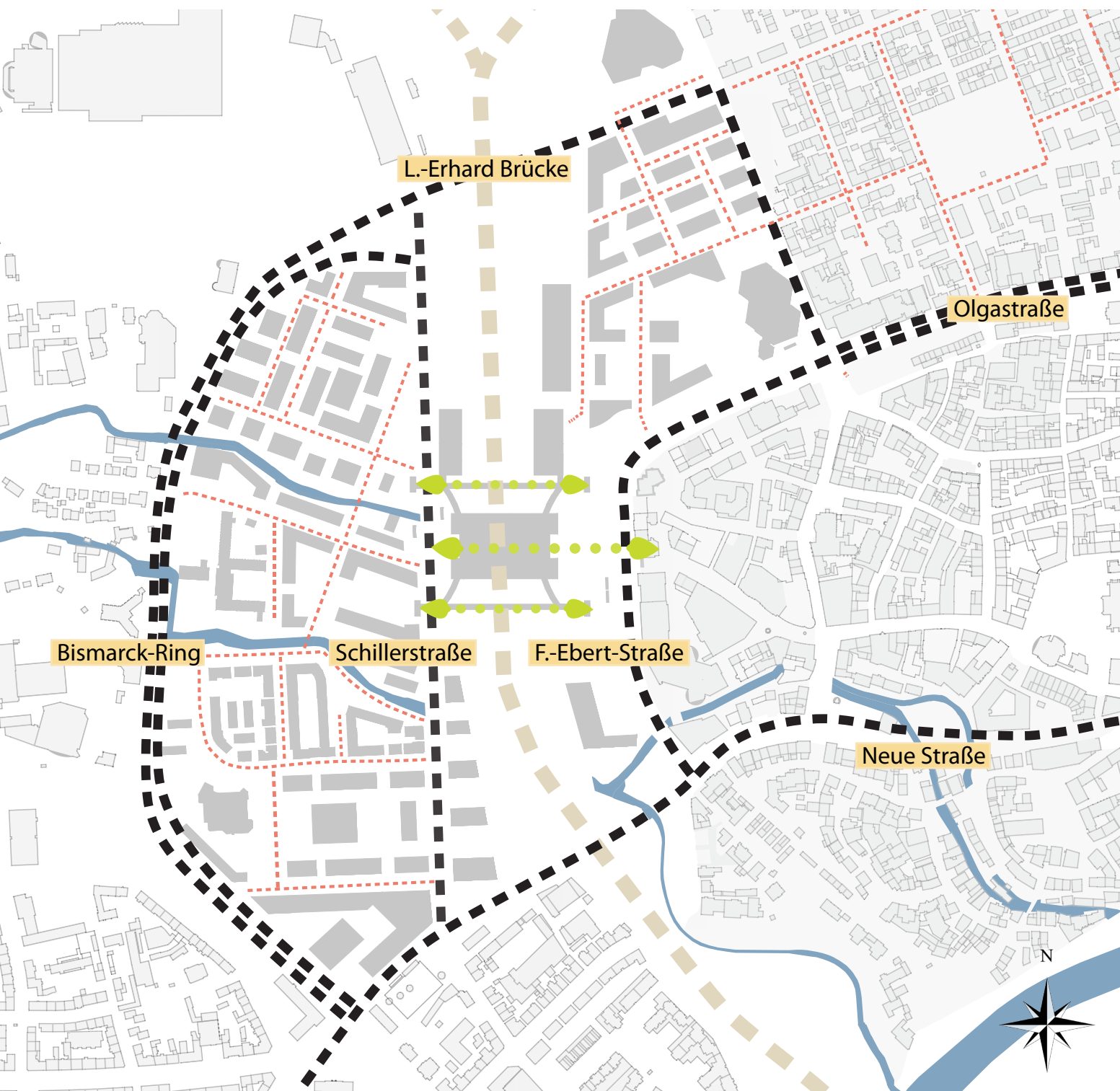


Abb. 6-4: Verkehrsschema

— — — — — Bahn

— — — — — Durchzugsverkehr

— — — — — Zubringerverkehr

— — — — — Fußgängerverbindung

6.5 Strukturierung des Gesamtgebietes

Aus der Zonierung des Planungsgebiets und aus den bereits formulierten Zielinhalten (Bestandsbeschreibung und Zielsetzungen der einzelnen Teilbereiche) sollen einzelne Quartiere mit sich ähnelnder Formsprache, aber unterschiedlichem, ortsspezifischen Charakter, entwickelt werden. Die neue Bebauung versucht sich in Maßstab, Proportion und Funktion in ihr Umfeld einzupassen.

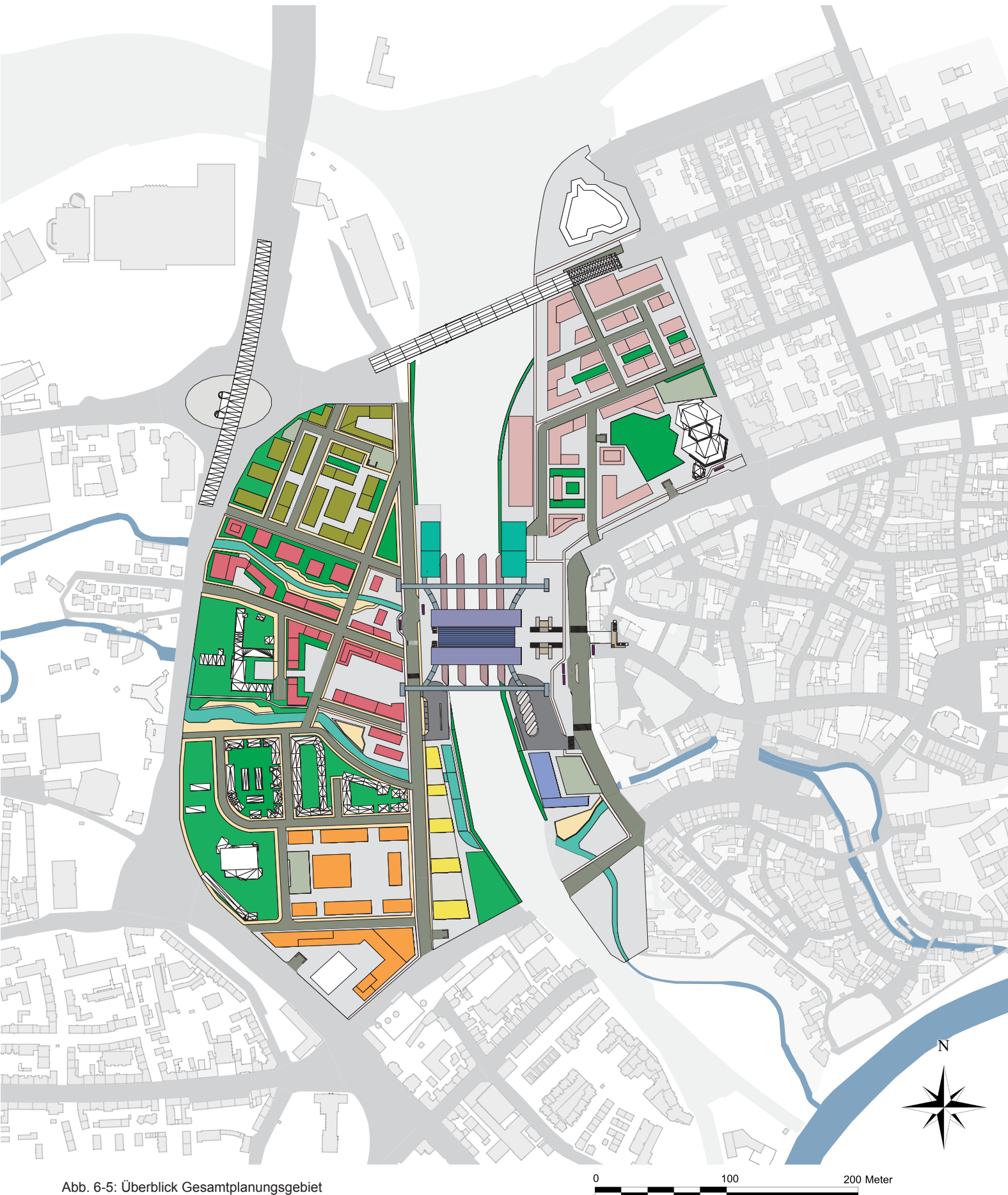


Abb. 6-5: Überblick Gesamtplanungsgebiet



Abb. 6-6: Schwarzplan

0 100 200 Meter

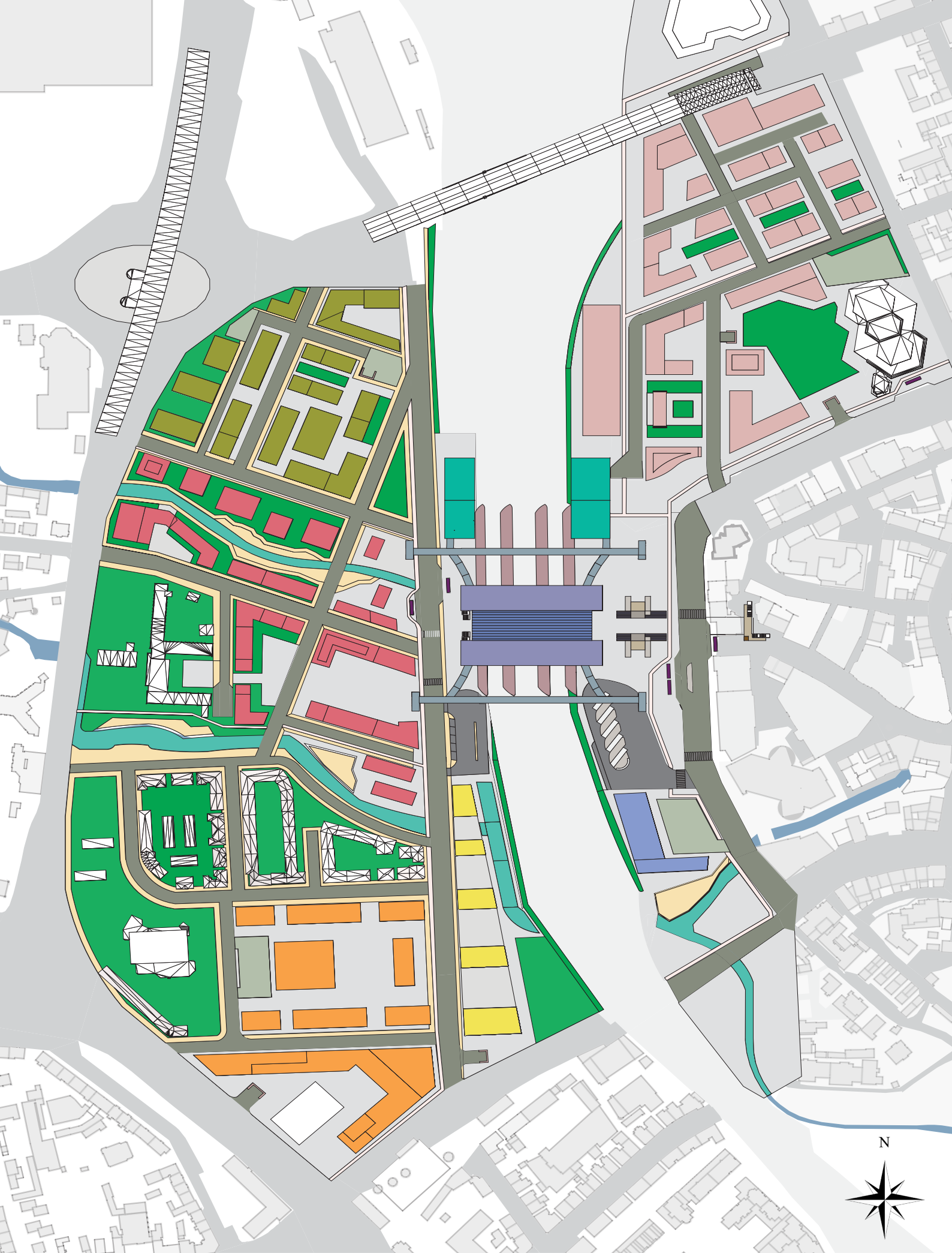


Abb. 6-7: Bebauungsplan

0 20 50 100 Meter

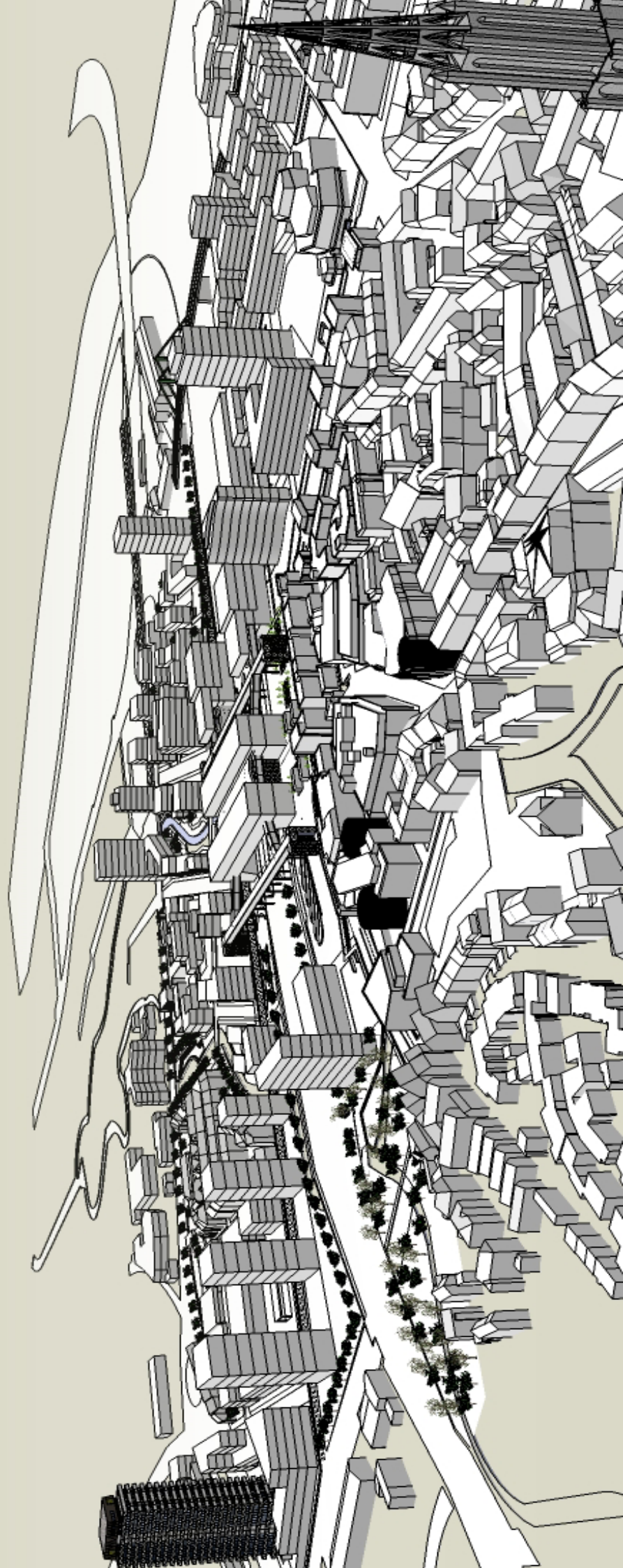


Abb. 6-8: Perspektivische Stadtgebiet

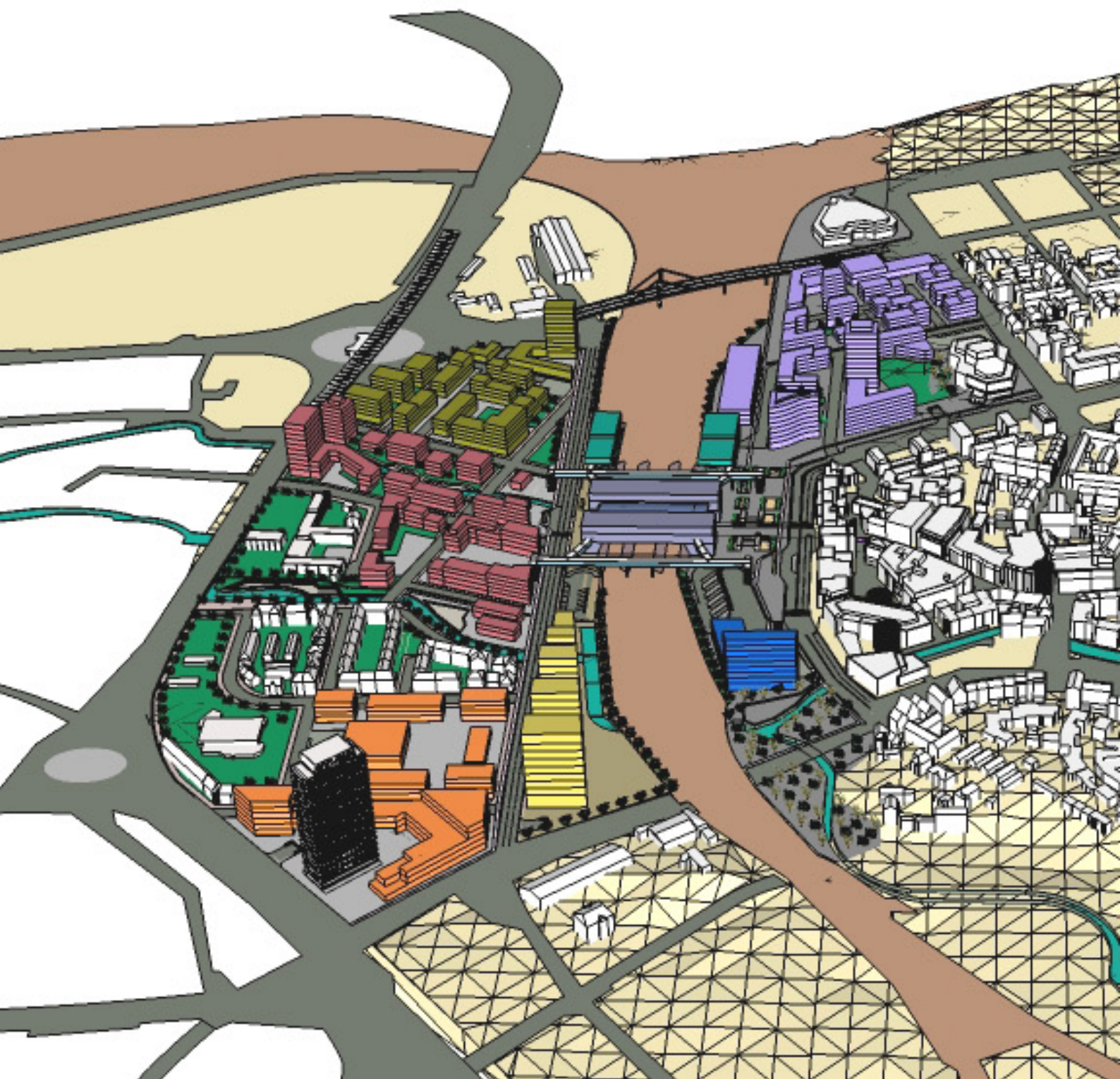


Abb. 6-9: Perspektive Gesamtplanungsgebiet

6.6 Beschreibung der einzelnen Teilbereiche

6.6.1 Bahnhof

Das neue Bahnhofsgebäude besteht aus zwei einfachen 4-stöckigen Kubaturen, die durch eine Zwischenebene auf Ebene +1 verbunden sind. Der Baukörper liegt quer zur Bahntrasse, welche ihn auf Ebene 0 durchdringt. Durch die Lage des Bahnhofs über den Gleisen, bildet er städtebaulich eine Verbindung zwischen Innenstadt und Weststadt. Der 'Bereich hinter dem Bahnhof' verschwindet, sowohl im Osten als auch im Westen befinden sich Parkmöglichkeiten, Zugänge und Vorplätze.

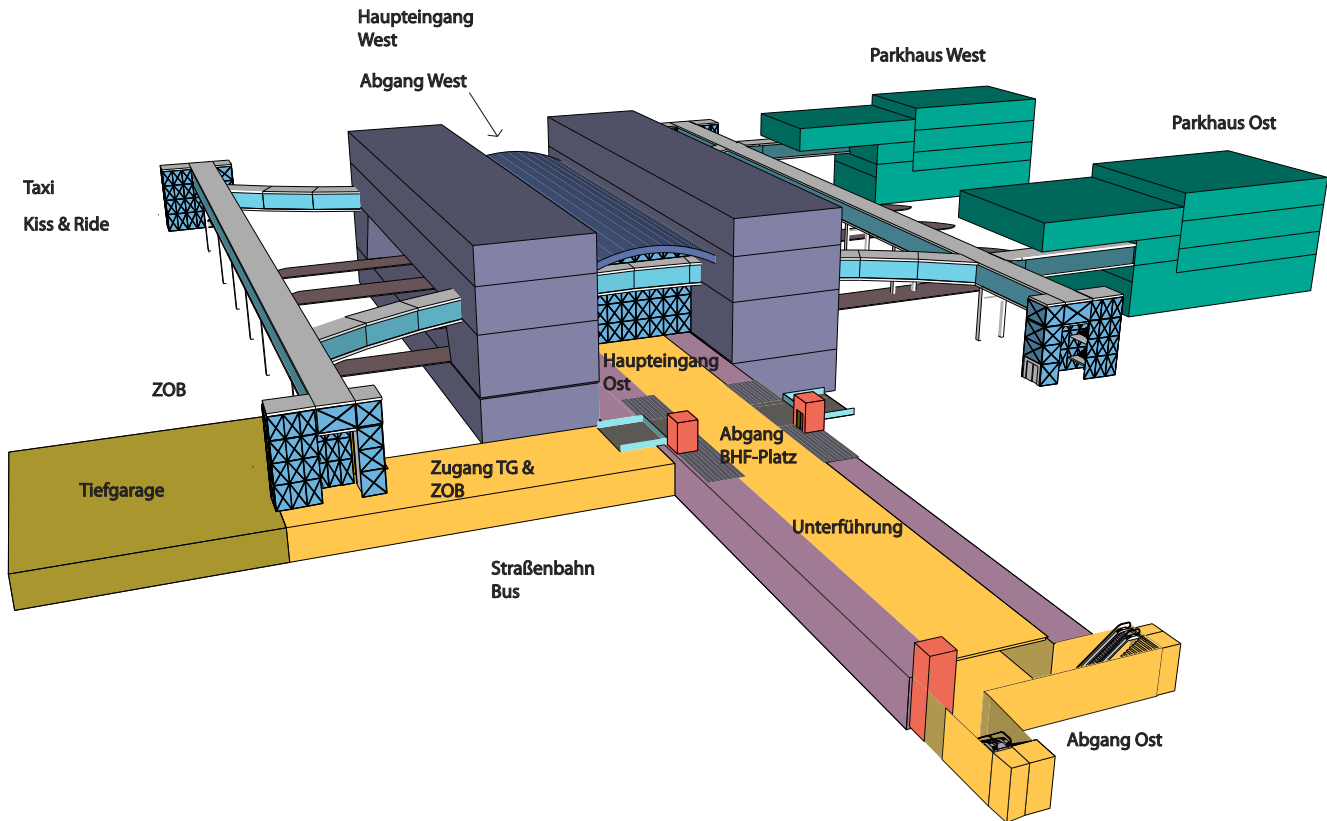


Abb. 6-10: Erschließungsschema Bahnhofsbereich

Kurze Wege und eine übersichtliche Gliederung der Verbindungen sind für den Betrieb des Bahnhofs und der Nahverkehrs-drehscheibe Voraussetzung.

Die neue Unterführung führt von der Fußgängerzone im Osten zum Bahnhof und weiter bis zur Schillerstrasse. Außerdem sind die Tiefgarage und der ZOB unterirdisch erreichbar. Die bestehende Fußgängerbrücke im Süden wird direkt an den Bahnhof gekoppelt, damit ist es möglich von der Straßenbahn, dem Bus oder auch dem Taxi über die Brücke in die Verteilerebene des Bahnhofs zu gelangen. Im Norden des Bahnhofs entsteht eine zweite identische Brücke, die zusätzlich eine Fahrradrampe mit Fahrradabstellplätzen an jedem Ende hat. Diese zweite Brücke ist von den Fahrradwegen im Osten und Westen gut erreichbar und bildet das bisher fehlende Bindeglied im Fahrradwegenetz. Alle Brückenzugänge haben neben Treppen auch ausreichend große Aufzüge um Fahrräder mitnehmen zu können. Auch die Parkhäuser nördlich des Bahnhofs sind mittels Brücken an den Bahnhof gekoppelt, so können Bahnhofsbesucher auf der Ebene +1 direkt aus dem Parkhaus in den Bahnhof gelangen.

Zu- und aussteigende Zug-, Bus- und Straßenbahnkunden, wie auch Kunden der Shopping-Einrichtungen erreichen somit ihr Ziel witterungsgeschützt und ohne Umweg.

6.6.2 Parkflächenangebot und Organisation

Mit dem Neubau zweier neuer Parkhäuser (etwa 300 neue Stellplätze) und dem Ausbau der IC-Hotel Tiefgarage (etwa 40 neue Stellplätze) wird das in der Ausschreibung formulierte Ziel von 700 KFZ-Stellplätzen im Bahnhofsareal erreicht. Unterschiedliche Tarifbestimmungen in den einzelnen Parkhäusern sollen zur besseren Organisation und Verkehrssteuerung beitragen. So wäre es also denkbar, dass das Parkhaus Ost mit Tarifen für Kurzzeitparker, also Pendler und Shopping-Kunden, betrieben wird. Das Parkhaus West könnte dann mit Tarifen welche vor allem für Bahnkunden ansprechend sind betrieben werden, die Tiefgarage des IC-Hotels mit Langzeitparktarifen.

Ein weiteres Element, um die Friedrich-Ebert-Straße zu entlasten, stellt die Verlegung des Kiss&Ride Parkplatzes an die Schillerrampe dar. Zu- und abfahrende Fahrzeuge behindern somit nicht mehr den Verkehrsfluss in der Friedrich-Ebert-Straße. Die verkehrstechnische Einbindung des Kiss&Ride ist in der Schillerstraße problemlos zu realisieren. Zudem entsteht durch die Verlegung Raum für einen großzügig angelegten Bahnhofsvorplatz im Osten.

6.6.3 ÖPNV Bahnhofsbereich

Sowohl im Osten als auch im Westen gibt es Haltestellen des Stadtbusverkehrs direkt an der Hauptstraße. Busse des Regionalverkehrs nutzen den ZOB. Die Haltestelle Hauptbahnhof in der Friedrich-Ebert-Straße ist in Richtung Süden als Doppelhaltestelle für Bus und Straßenbahn ausgelegt. Da beide Straßenbahnführungen in Randlage am Bahnhofsplatz positioniert sind, ist sicheres Zu-, Aus- und Umsteigen möglich.

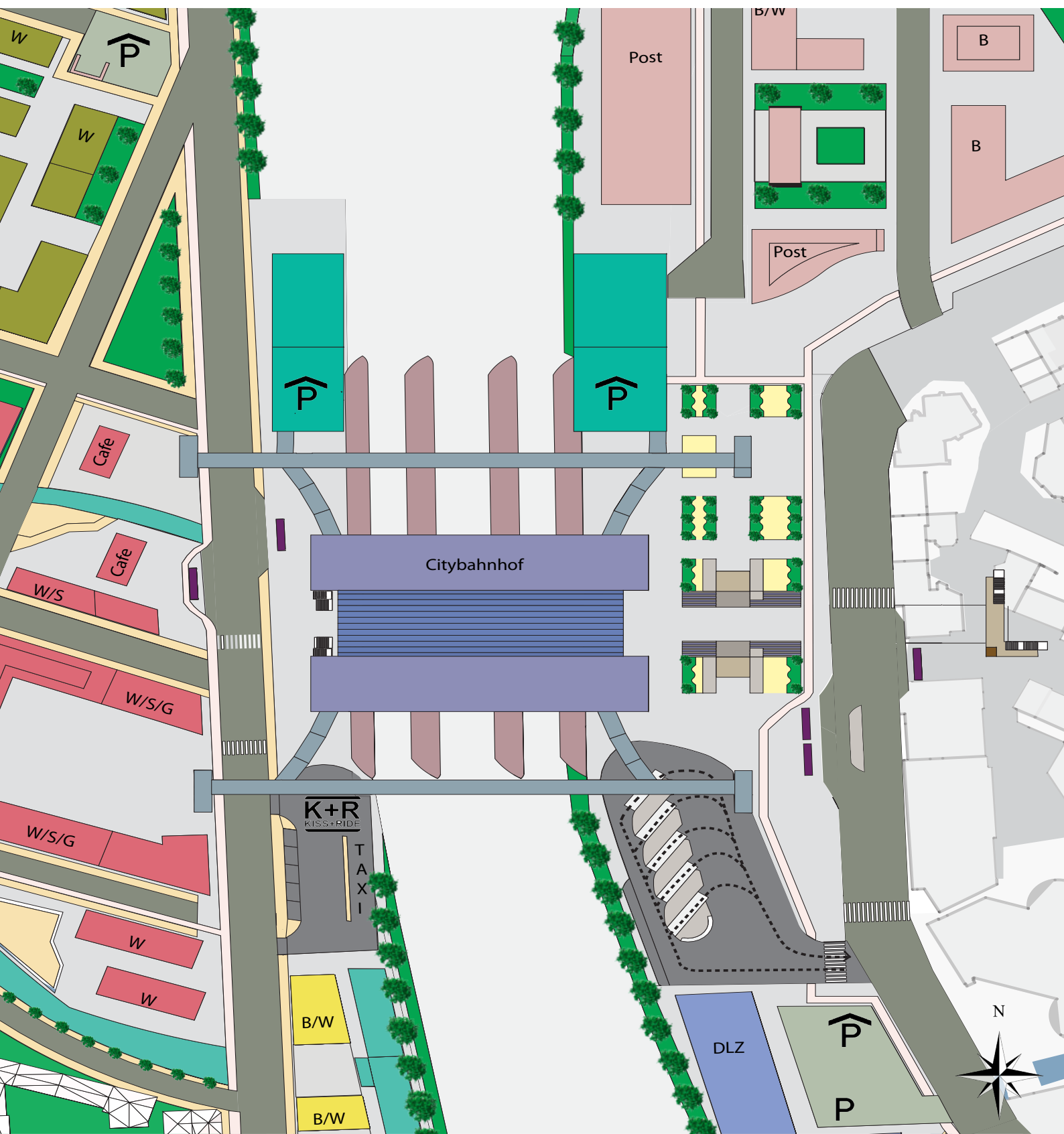


Abb. 6-11: ÖPNV Bahnhofsbereich



W ... Wohnen
B ... Büro
S ... Shopping

G ... Gastronomie
A ... Arbeiten

6.6.4 Dienstleistungszentrum Nord (DLZ-Nord)

Das Raumprogramm des Bahnhofgebäudes beinhaltet neben den für den Bahnbetrieb notwendigen Bereichen auch Flächen für Dienstleistungen. Ein Reisezentrum, Cafes, Fastfood-Lokale, ein Supermarkt und zahlreiche kioskartige, kleinflächige, Geschäfte befinden sich in den Ebenen -1 bis +1 sowie auf der Verteilerebene. Durch die Direktverbindung zu den nördlich des Bahnhofs liegenden Parkhäusern sowie die Unterführung zur Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz, sind diese Dienstleistungen nicht nur für Bahnhofsnutzer gut erreichbar, sondern auch mit dem Auto.

Die neue Unterführung von der Innenstadt zum Bahnhof ist mit einer Durchgangsbreite von 10 Metern wesentlich breiter als zuvor und ist ebenfalls von Dienstleistungseinrichtungen und Kiosken flankiert. Die damit entstandene, etwa 65 Meter lange, Shoppingzeile verbindet den Bahnhof und das Einkaufszentrum 'Sedelhof' auf Ebene -1.

Im oberen Bereich des Bahnhofgebäudes sind Flächen für Büro- und Seminarnutzung geplant, in der untersten Ebene Räume für Technik und Instandhaltung.

6.6.5 Dienstleistungszentrum Süd (DLZ-Süd)

Das Gebäude DLZ-Süd ist Kombination aus IC-Hotel und Dienstleistungszentrum. Flächen für Dienstleistungsbetriebe sind im Sockelbereich vorgesehen. Denkbar wäre hier die Einrichtung eines Ärzte- und Medizinzentrums, Stellen der öffentlichen Verwaltung oder andere Nutzungen mit geringer Kundenfrequenz. Eine hohe Kunden- oder Besucherfrequenz wäre für den Hotelbetrieb von Nachteil, außerdem käme es zu Verkehrskonflikten im Zusammenhang mit den Nutzungen im Umfeld, wie z.B. dem ZOB.

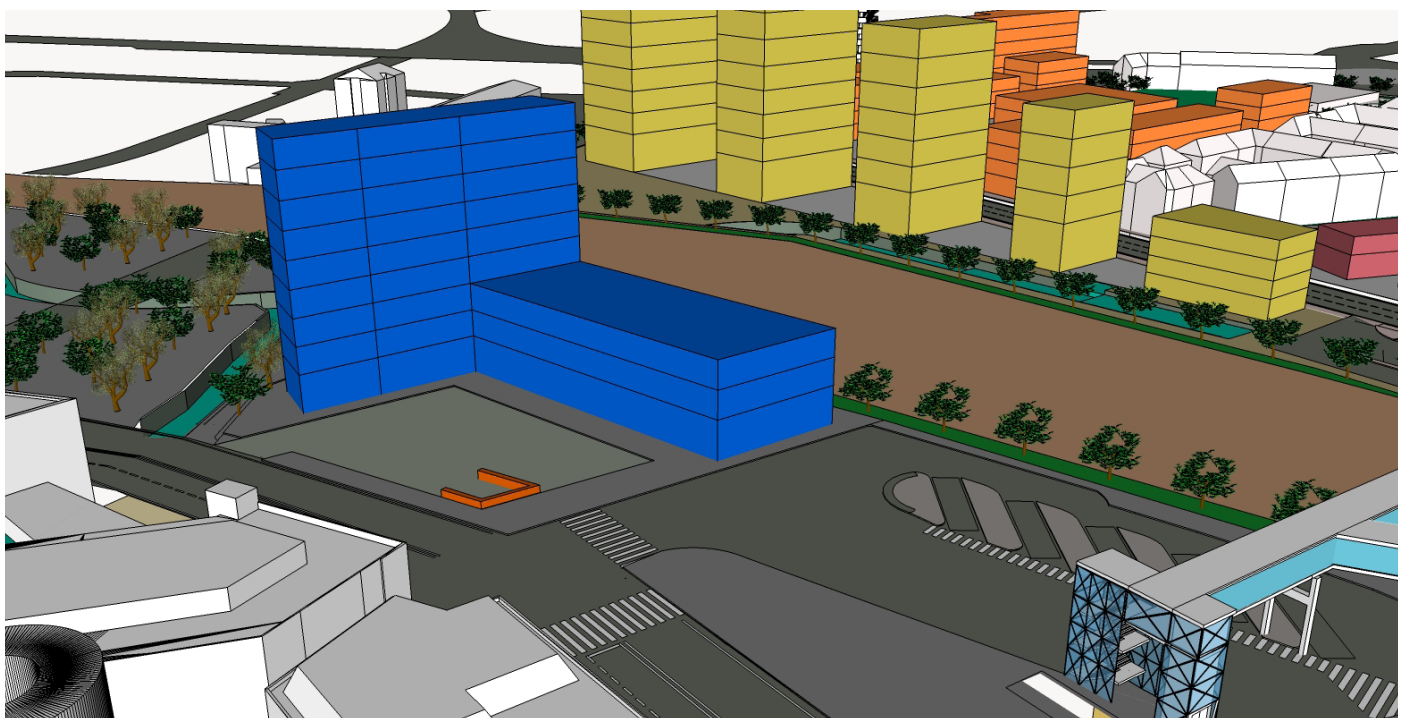
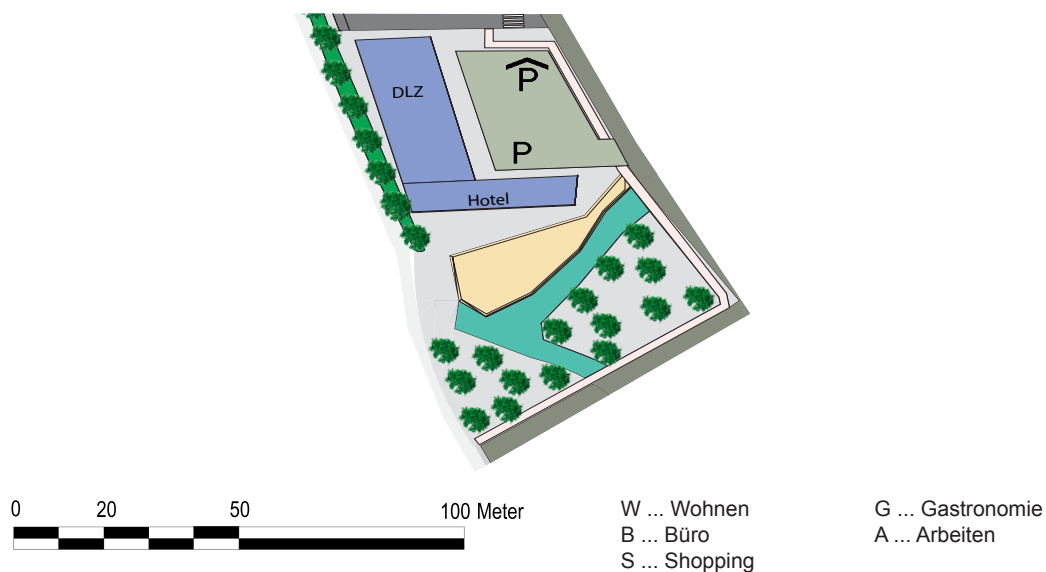


Abb. 6-12: IC-Hotel und Dienstleistungszentrum Süd

6.6.6 Theaterviertel

Wohnen, Arbeiten und Freizeit sind die drei wichtigsten Funktionen dieses Viertels. Entlang der Olgastraße befinden sich das Theater und 7 bis 14-stöckige Büro- und Wohnbauten. An das Theater schließt ein öffentlicher Grünbereich, der Theaterpark. Hier befindet sich auch das Jugendzentrum und der Kindergarten. Die Installation eines Spielplatzes oder von Sportanlagen wäre hier auch denkbar. Der Funktionsmix soll das Entstehen eines urbanen Viertels unterstützen.

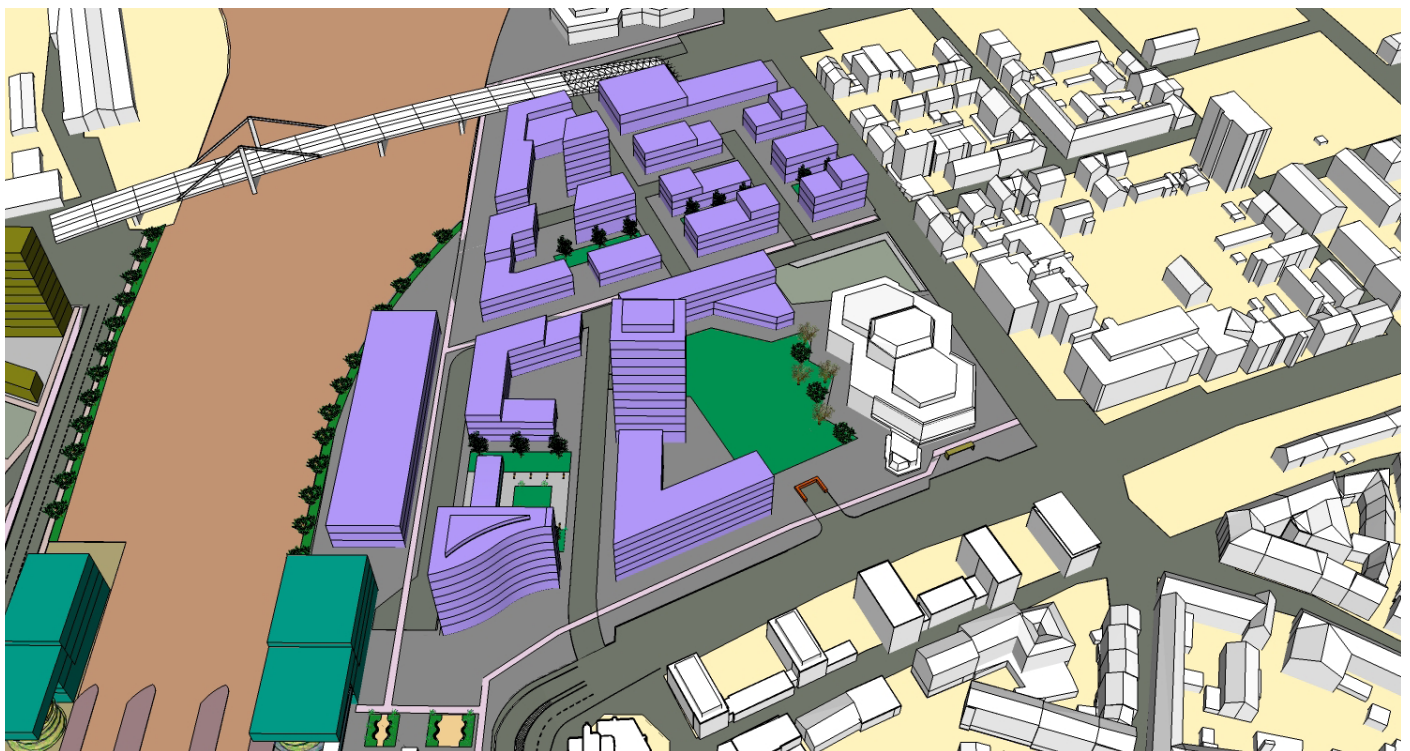
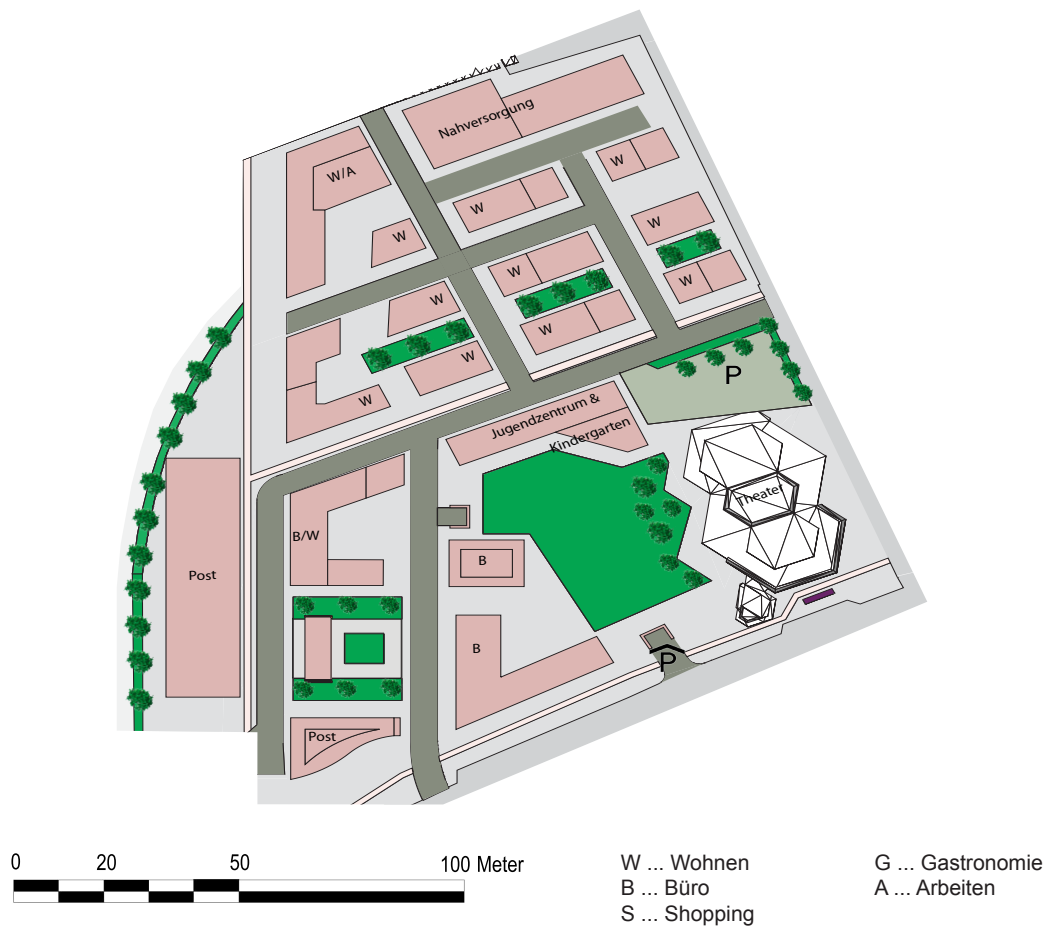
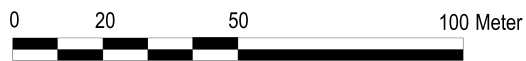
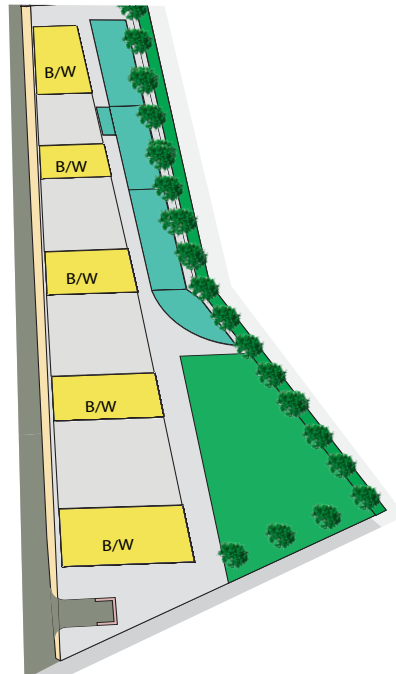


Abb. 6-13: Theaterviertel

6.6.7 Schillerrampe

Das neue Businessviertel auf der Schillerrampe besteht aus 5 Baukörpern mit einer Höhe von bis zu 46 Metern. Zwischen den Bürotürmen spannen sich Vorplätze auf, an der straßenabgewandten Seite eine Grünzone. Denkbar wäre hier den zu verlegenden Flussarm der Blau hier zu führen. Er könnte in diesem Abschnitt abgestuft angelegt werden und so, zusammen mit der Baumbestand des Grundstücks, als visueller und akustischer Vorhang Richtung Bahntrasse funktionieren.



W ... Wohnen
B ... Büro
S ... Shopping

G ... Gastronomie
A ... Arbeiten

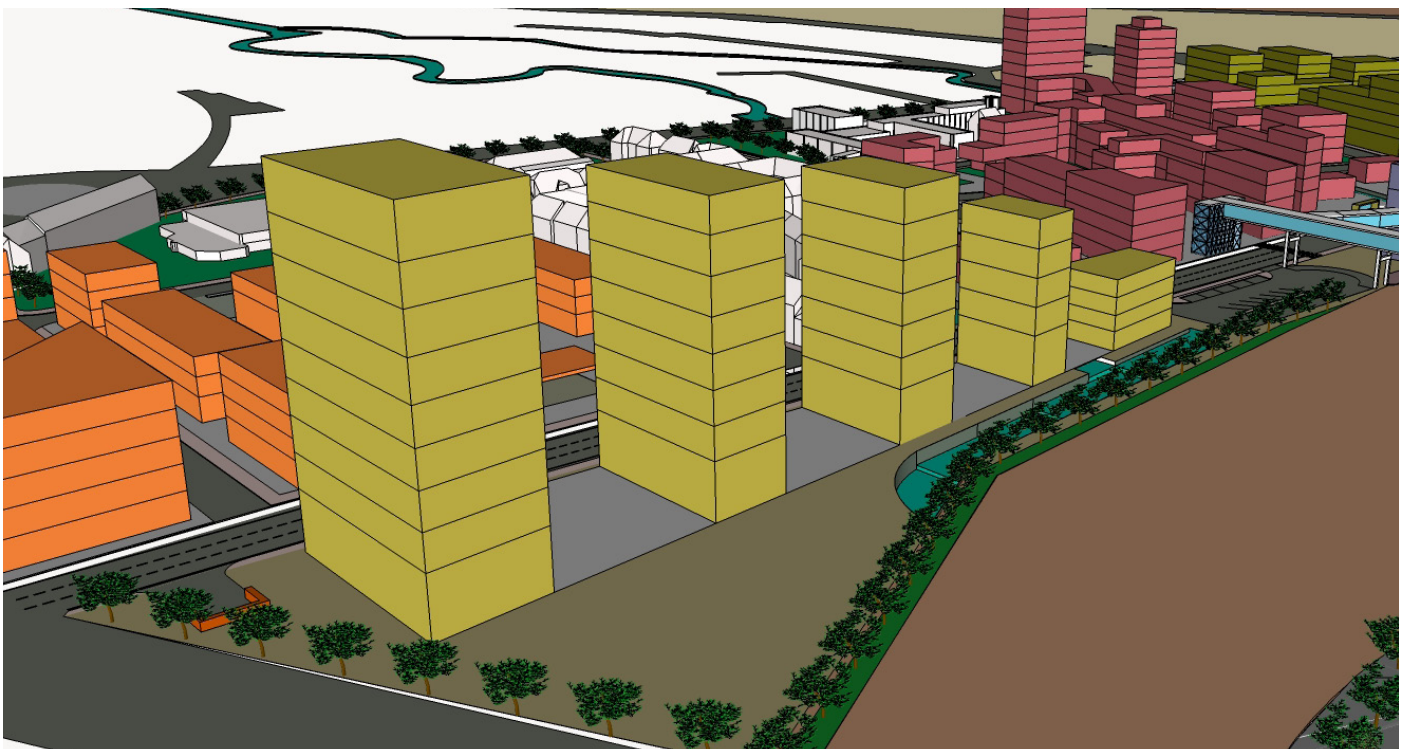


Abb. 6-14: Schillerrampe

6.6.8 Weststadt

Bestandsqualitäten, wie Teile der historischen Festungsbebauung, das Gymnasium, der Büroturm und das Sportzentrum im Süden, das Gemeindehaus und die Glaubensgemeinschaft, sind in Funktion und Identität wichtige Bestandteile der Weststadt. Sie sind Grundsteine der Neukonzeption des Gesamtgebietes. Auch das Straßennetz wurde teilweise vom Bestand übernommen.

6.6.9 Dichterviertel

Dieser Bereich, mit siedlungsartigem Charakter, ist von Wohnnutzung mit Gewerbe- und Nahversorgungseinrichtungen im Sockelbereich geprägt. Im Norden, an der Ludwig-Erhard-Brücke, sind Betriebsgebäude und ein Büroturm. 3-7-stöckige aufgelöste Blockrandbebauung und Blockbebauung wechseln sich im ganzen Gebiet ab.

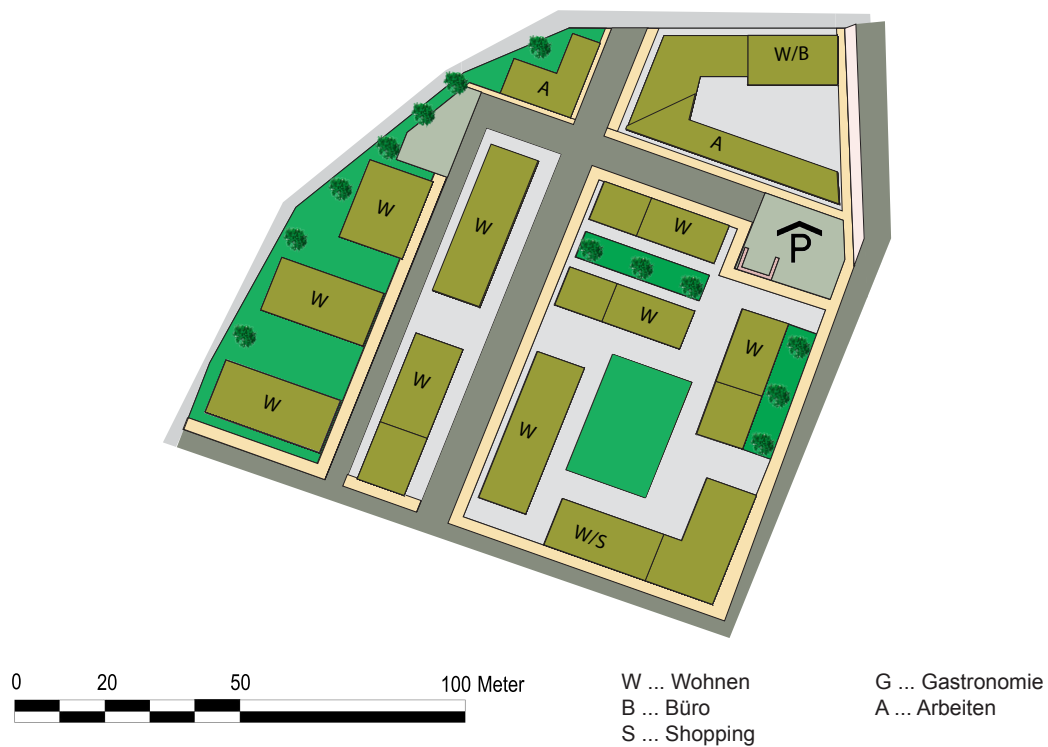
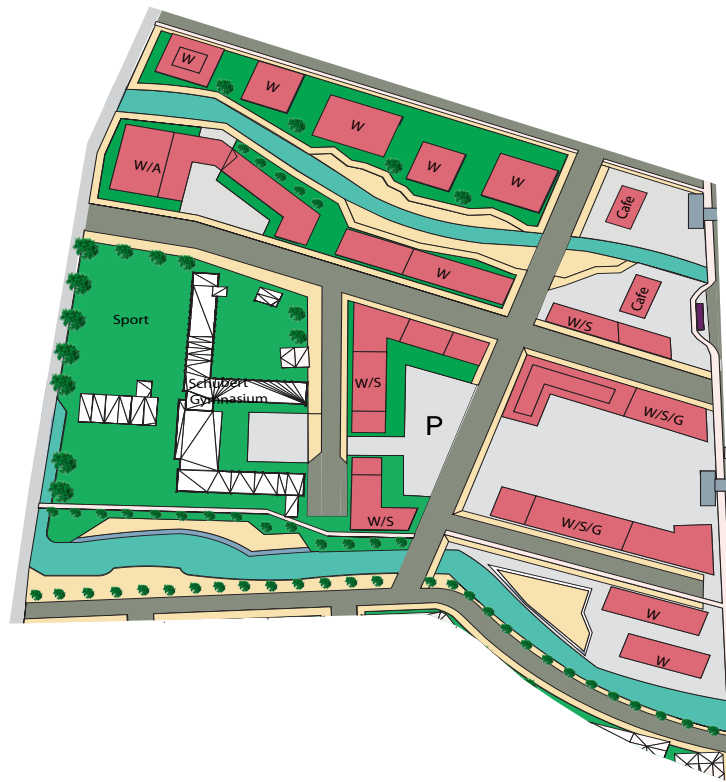


Abb. 6-15: Theaterviertel

6.6.10 Blauinsel

Die Flusszone wird durch eine Promenade, Cafés und befestigten Bereichen am Flussufer erlebbar. Entlang des Flusssarms liegen am nördlichen Ufer Wohnbauten, am südlichen Ufer Hybriden mit Wohn-, Büro- und gewerblicher Nutzung. Im Zentrum des Viertels gibt es einen Platz mit Restaurants, Pubs und öffentlichen Einrichtungen. Die Blauinsel ist als urbanes Mischgebiet zu verstehen.



W ... Wohnen
B ... Büro
S ... Shopping

G ... Gastronomie
A ... Arbeiten

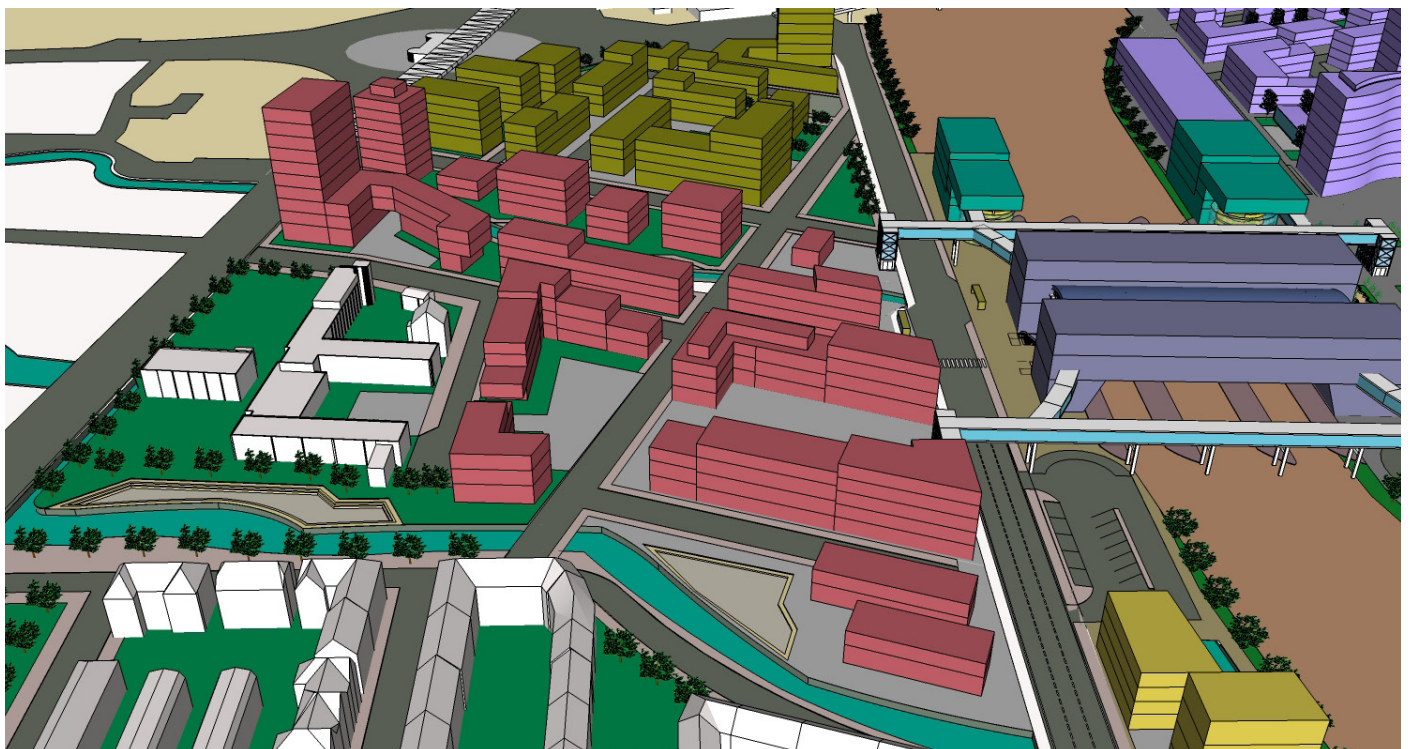


Abb. 6-16: Blauinsel

6.6.11 Bestandsbereich Weststadt

Die bereits definierten Bestandsqualitäten der Weststadt behalten ihre Funktion und Organisation. Einzelne Eingriffe, wie z.B. der Ausbau des Sportzentrums wären hier aber durchaus denkbar.

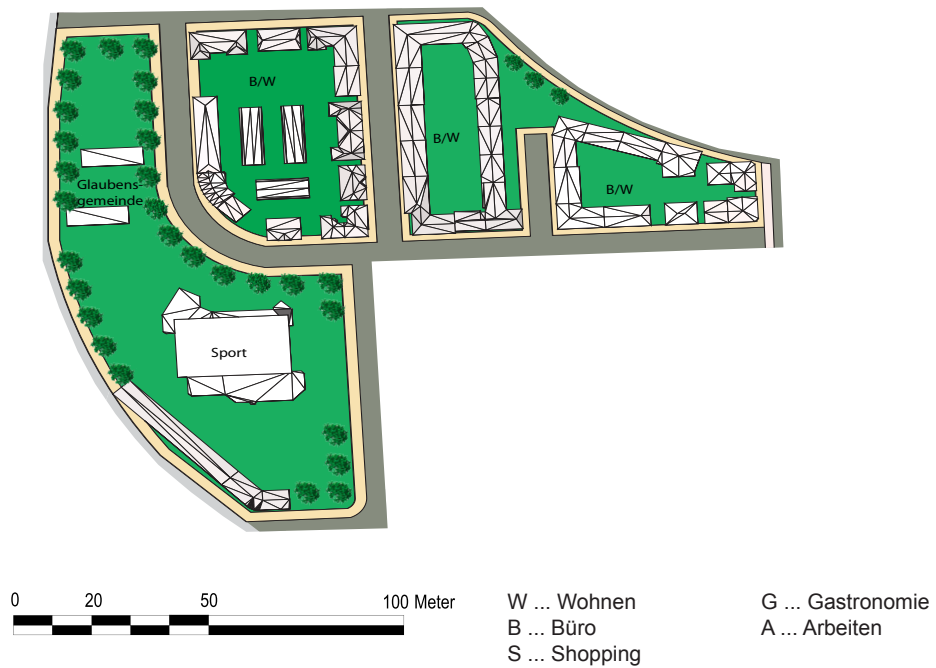


Abb. 6-17: Bestand West

6.6.12 Weststadt Süd

Auf den Grundstücken der 'Weststadt Süd' entstehen zusätzlich zu dem bestehenden Bürohochhaus weitere Büroflächen und Betriebsgebäude.

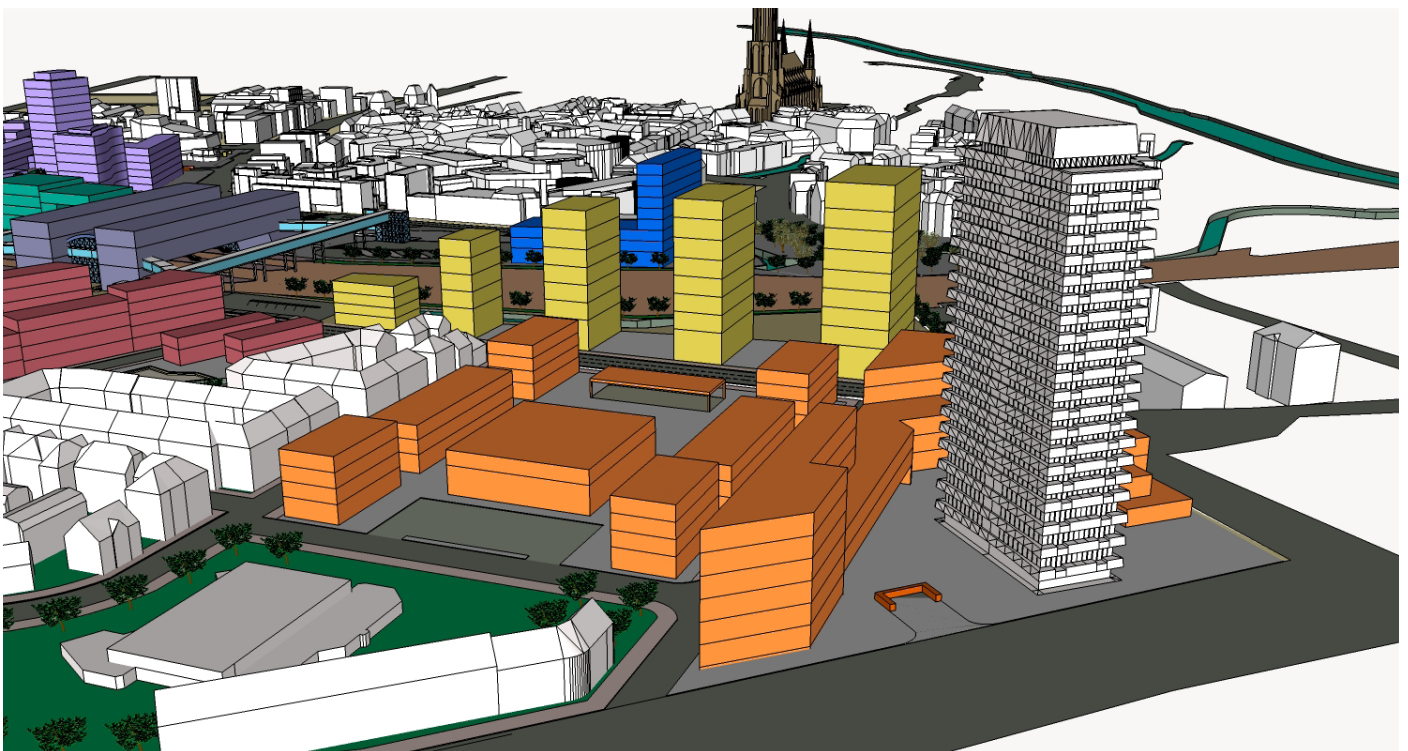
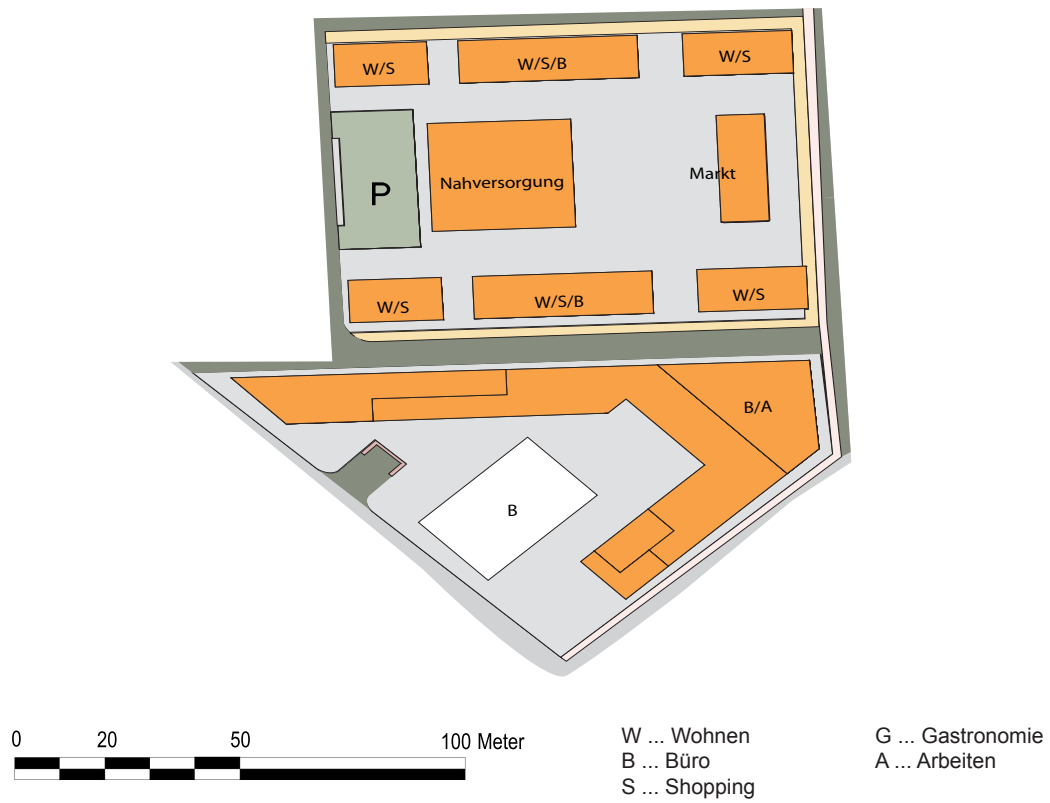


Abb. 6-18: Weststadt Süd

6.6.13 Ansichten

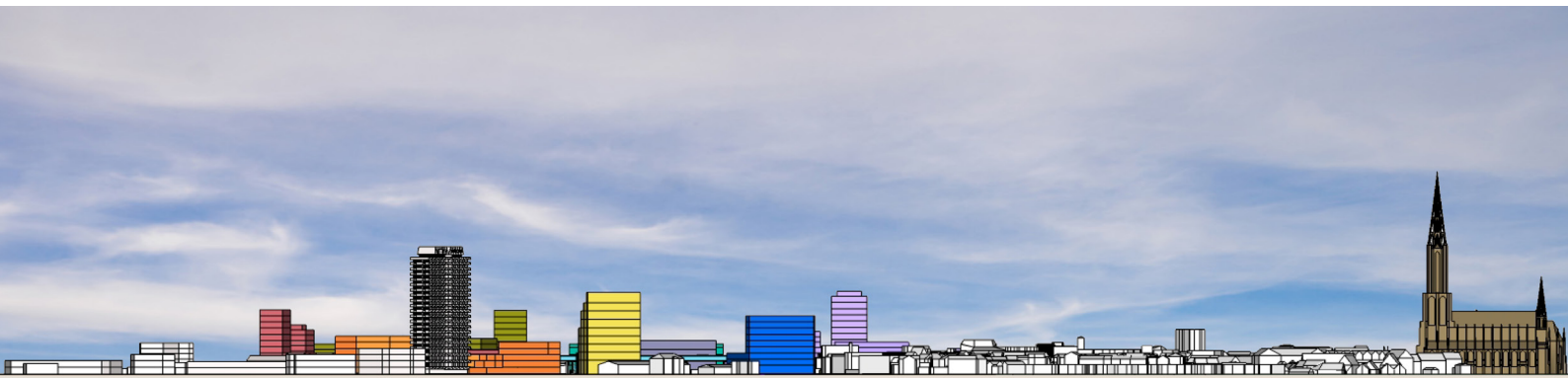


Abb. 6-19: Ansicht Süd



Abb. 6-20: Ansicht Ost



Abb. 6-21: Ansicht Nord



Abb. 6-22: Weißmodell - Ansicht von Südosten

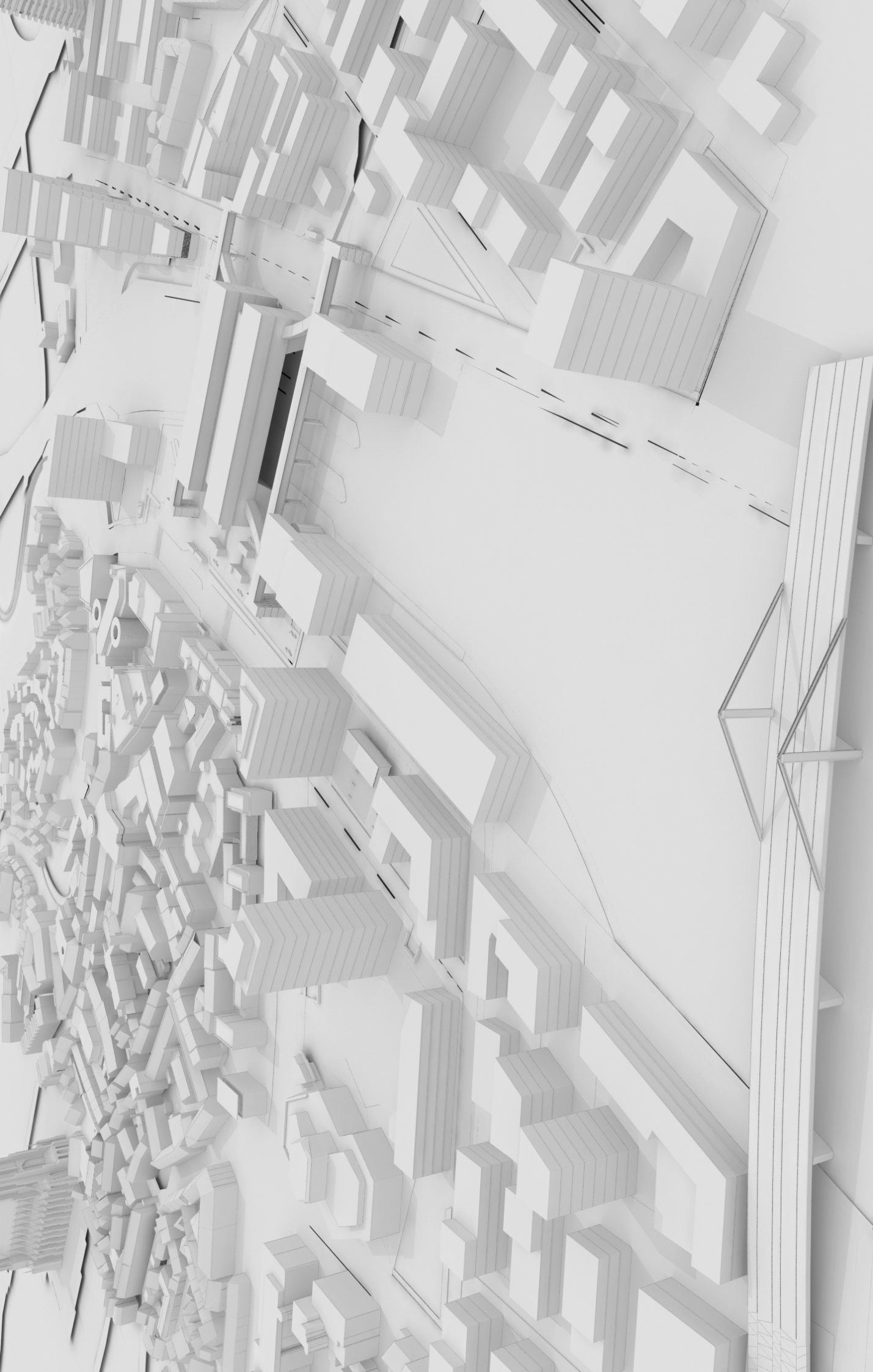


Abb. 6-23: Weißmodell – Ansicht von Norden

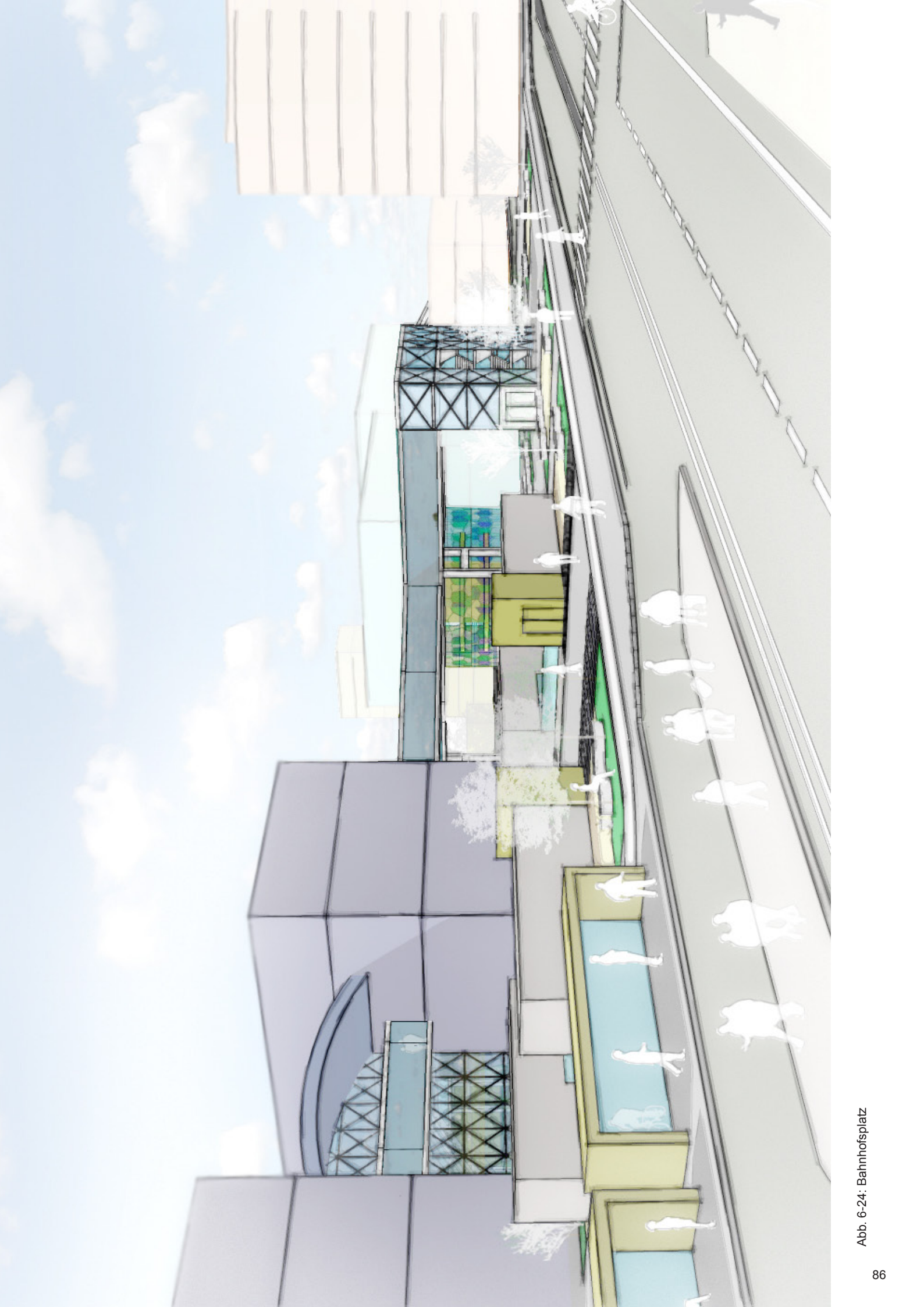


Abb. 6-24: Bahnhofsfplatz

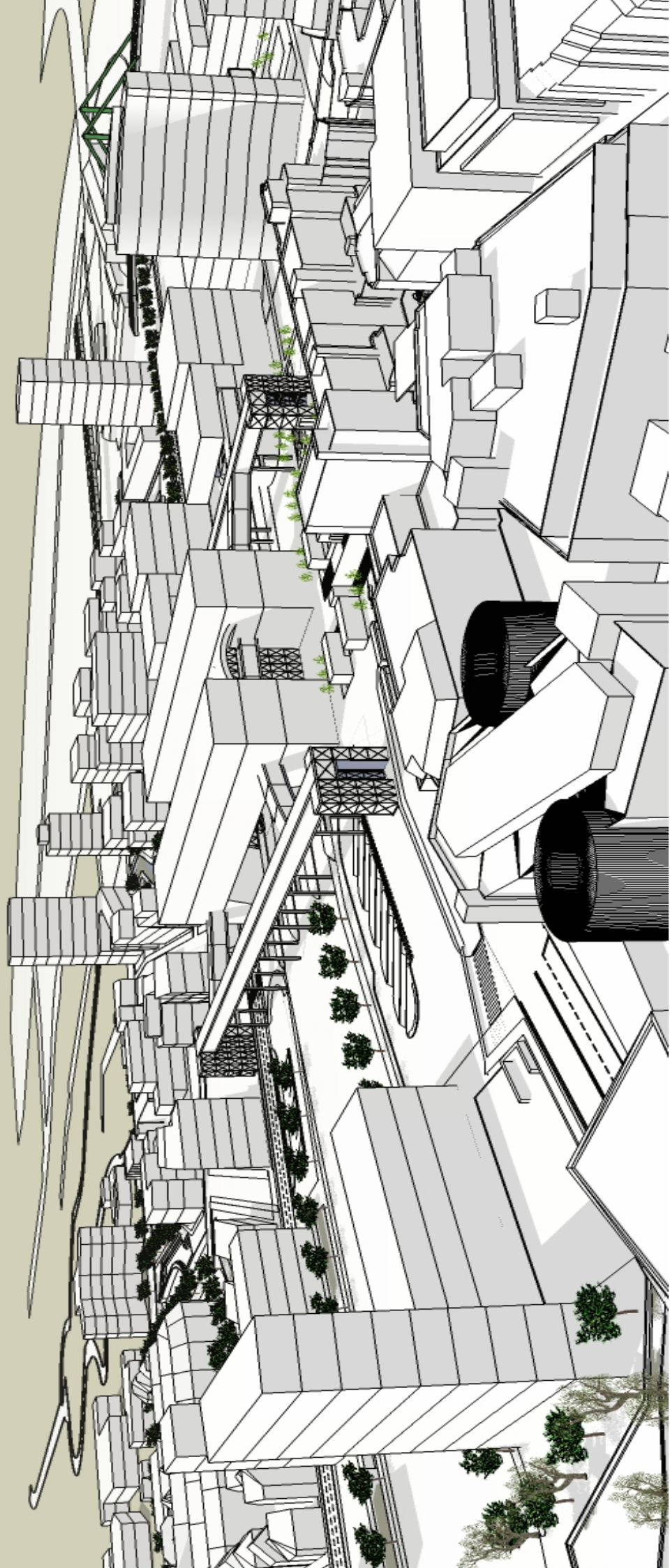


Abb. 6-25: Vogelperspektive von Osten

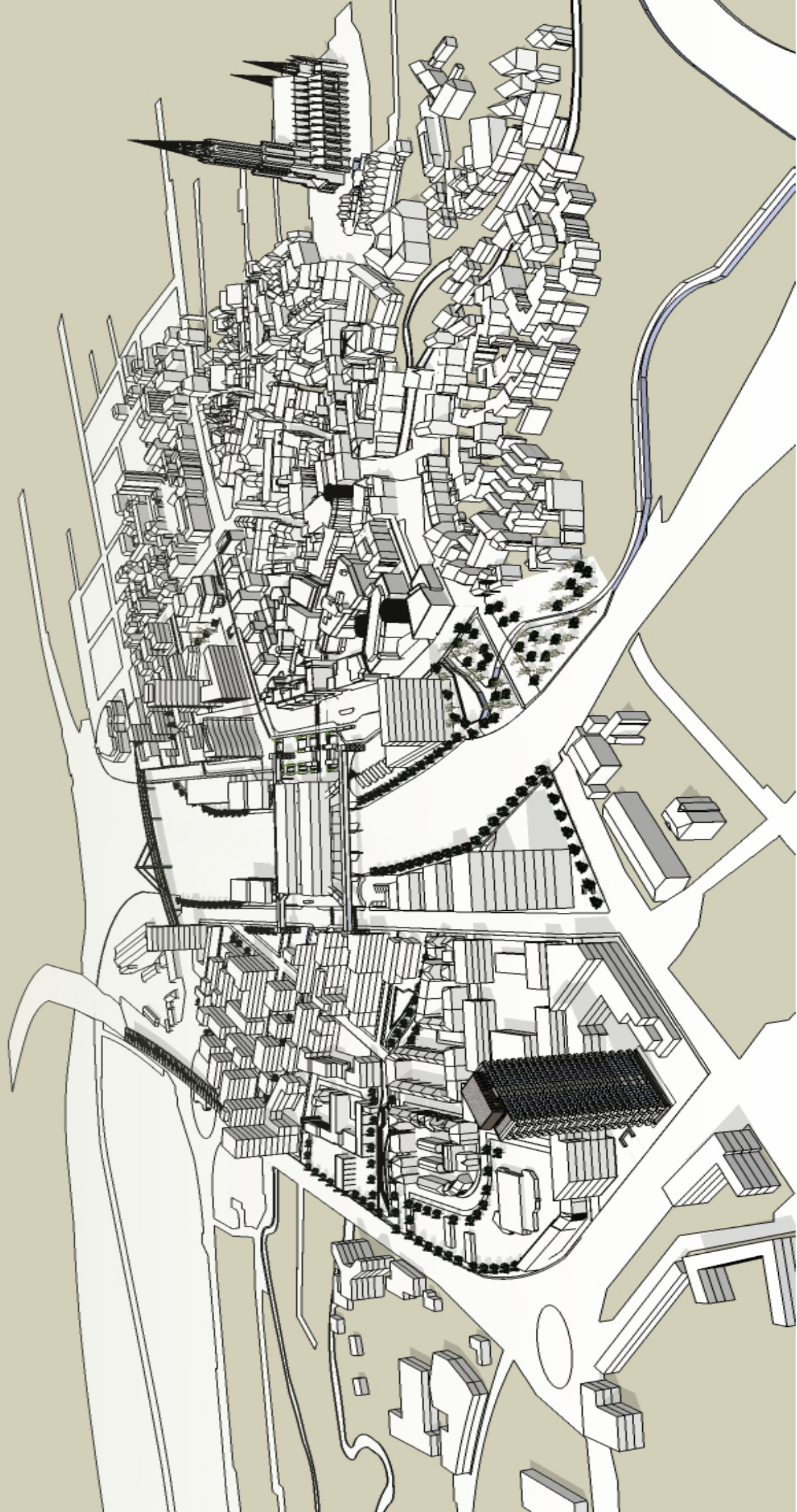


Abb. 6-26: Vogelperspektive von Süden

LITERATURVERZEICHNIS

Bacon, Edmund N.: Design of cities, New York 1974

BDA u.a. (Hg.): Renaissance der Bahnhöfe: die Stadt im 21. Jahrhundert, Braunschweig u.a. 1996

Clemens Niedenthal (Hg.): Bahnhöfe in Deutschland: moderne städtische Zentren = Stations in Germany: modern urban centers, Berlin 2008

Herzog, Markwart/Leis, Mario (Hg.): Der Bahnhof: Basilika der Mobilität - Erlebniswelt der Moderne, Stuttgart 2010

Ibelings, Hans: 20th century urban design in the Netherlands, Rotterdam 1999

Krämer, Karl H.: Verkehrsbauten = Traffic constructions (=Architektur + Wettbewerbe 185), Stuttgart 2001

o. A.: Info-Box: der Katalog: [Ausstellung: 16. Oktober 1995 bis 31. Dezember 2000], Berlin 1998

Palaoro, Simon: Stadt und Festung. Eine kleine Geschichte der Bundesfestung Um, Ulm 2009

Rebois, Didier (Hg.): European 6 - europäische Ergebnisse: [Zwischenorte - Architektur im Prozess zur urbanen Erneuerung ; sechstes europaweites Wettbewerbsverfahren für neue Architektur], Paris 2001

Ross, Julian: Railway stations: planning, design, and management, Oxford 2000

Steiner, Frederick (Hg.)/Butler, Kent: Planning and urban design standards, Hoboken 2007

Von Gerkan, Meinhard: Architektur für den Verkehr, Basel u.a. 1997

Wentz, Martin (Hg.): Die kompakte Stadt (=Die Zukunft des Städtischen, 11), Frankfurt/Main – New York 2000

Wiegandt, Herbert: Ulm Lebensgeschichte einer Stadt, Frankfurt am Main 1969

LINKVERZEICHNIS

Auslobung, <http://www.citybahnhof.ulm.de/downloads/Auslobung_Ideenwettbewerb_CityBahnhofUlm.pdf>, in: <<http://www.citybahnhof.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Einwohner, <http://www.ulm.de/wirtschaft_wissenschaft/standort/einwohner.3969.3076,3894,8654,3576,3969.htm> , in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Ulm, <<http://de.academic.ru/dic.nsf/dewiki/1430721>>, in: <<http://de.academic.ru>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Umland, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/JB2009_Kapitel%2019%20Ulm%20und%20Umland.pdf>, in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Flächennutzung, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/JB2009_Kapitel%2019%20Ulm%20und%20Umland.pdf>, in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Einwohner, <http://www.ulm.de/wirtschaft_wissenschaft/standort/einwohner.3969.3076,3894,8654,3576,3969.htm>, in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

IKH, <http://www.ulm.ihk24.de/servicemarken/presse/Pressemitteilungen_2010/Pressemitteilungen_Januar_bis_Mae-rz_2010/697332/IHK-Region-Ulm-ist-die-juengste-Region-Deutschlands-2010.html>, in: <<http://www.ulm.ihk24.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011

Pendler, <http://www.ulm.de/politik_verwaltung/rathaus/wirtschaft.4386.3076,3571,3744,4336,3599,4386.htm>, in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Arbeitsmarkt, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/JB2009_Kapitel%2009%20Arbeitsmarkt.pdf>, in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Tourismus, <http://www.ulm.de/politik_verwaltung/rathaus/tourismus.4347.3076,3571,3744,4336,3599,4347.htm>, in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Kompetenzfelder, <<http://test.stadtentwicklungsverband.ulm.de/files/Prognos.pdf>>, in: <<http://test.stadtentwicklungsverband.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Wissenschaftsstadt, <<http://de.wikipedia.org/wiki/Ulm#Wissenschaftsstadt>> in: <<http://de.wikipedia.org>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011

<http://www.stadtentwicklungsverband.ulm.de/content/e82/e3037/e3256/e3264/10-0182_RZ_Download_ger.pdf>, in: <<http://www.stadtentwicklungsverband.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Wirtschaftskompetenz, <http://www.stadtentwicklungsverband.ulm.de/content/e82/e3037/e3256/e3264/10-0182_RZ_Download_ger.pdf>, in: <<http://www.stadtentwicklungsverband.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Rankings, <<http://www.innovationsregion-ulm.de/fakten/rankings.html>>, in: <<http://www.innovationsregion-ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Geschichte, <http://www.ulm.de/wirtschaft_wissenschaft/standort/geschichte_der_stadt_ulm.6341.3076,3894,8654,3576,3692.htm>, in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Grundsatzbeschluss, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/Grundsatzbeschluss%20GD%20288_06.pdf>, in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Auslobung, <http://www.citybahnhof.ulm.de/downloads/Auslobung_Ideenwettbewerb_CityBahnhofUlm.pdf>, in: <<http://www.citybahnhof.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Grundsatzbeschluss, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/Grundsatzbeschluss%20GD%20288_06.pdf>, in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Vgl. Auslobung, <http://www.citybahnhof.ulm.de/downloads/Auslobung_Ideenwettbewerb_CityBahnhofUlm.pdf>, in: <<http://www.citybahnhof.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Auslobung, <http://www.citybahnhof.ulm.de/downloads/Auslobung_Ideenwettbewerb_CityBahnhofUlm.pdf>, in: <<http://www.citybahnhof.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Fahrpläne, <<http://www.swu.de/privatkunden/nahverkehr/fahr-und-stadtplan.html?style=3&contrast=1>>, in: <<http://www.swu.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Prognos Verkehrsanalyse, <http://www.ulm.de/sixcms/media.php/29/Ulm_Citybahnhof_Endbericht.pdf>, in: <<http://www.ulm.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

Der Hauptbahnhof Hannover, <http://www.kerstinsailer.de/03_wissenschaft/1_projekte/bahnhof.pdf>. In: <<http://www.kerstinsailer.de>>, Zugriffsdatum: 07.06.2011.

A N H A N G

AUSZUG AUS DER MACHBARKEITSSTUDIE⁰¹



ulm

Machbarkeitsstudiezum City-Bahnhof-Konzept Ulm

Umsetzungssupport für ein multifunktionales Verkehrs- und Dienstleistungszentrum

Machbarkeitsstudie CityBahnhof Ulm

Einleitung

Einleitung

Im Auftrag der Stadt Ulm und der DB Station& Service AG, Regionalbereich Süd-West, erstellt die Bahnhofsagentur Berlin eine Machbarkeitsstudie auf der Basis der städtischen Bausteinplanung.

Die Stadt Ulm möchte für den Hauptbahnhof eine Neuordnung und verbesserte Anbindung an die Stadt erreichen um diesen Bereich nachhaltig zu entwickeln. In dem Bereich des Hauptbahnhofs stehen umfangreiche bauliche Veränderungen an. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, der Neubau der Fahrzeuginstandhaltungsanlage der DB Regio, ein neuer Nahverkehrsbahnsteig und bauliche Investorenmaßnahmen für ein Einkaufszentrum werden Auswirkungen auf diesen Teil der Stadt Ulm haben. Für die Stadt Ulm und die betroffenen Geschäftsbereiche der DB gilt es in die anstehenden Veränderungen einzugreifen um die Chance auf umfassende Erneuerungen und Verbesserungen zu nutzen.

Daten

Stadt Ulm:	ca. 120.000 Einwohner
Bahnkunden Bahnhof täglich:	ca. 40.000
Reisende Fernverkehr (Ein- & Aussteiger /Tag):	ca. 7.400
Reisende Nahverkehr (Ein- & Aussteiger /Tag):	ca. 23.500
Besucher Anzahl Bahnsteige:	ca. 9.000 6

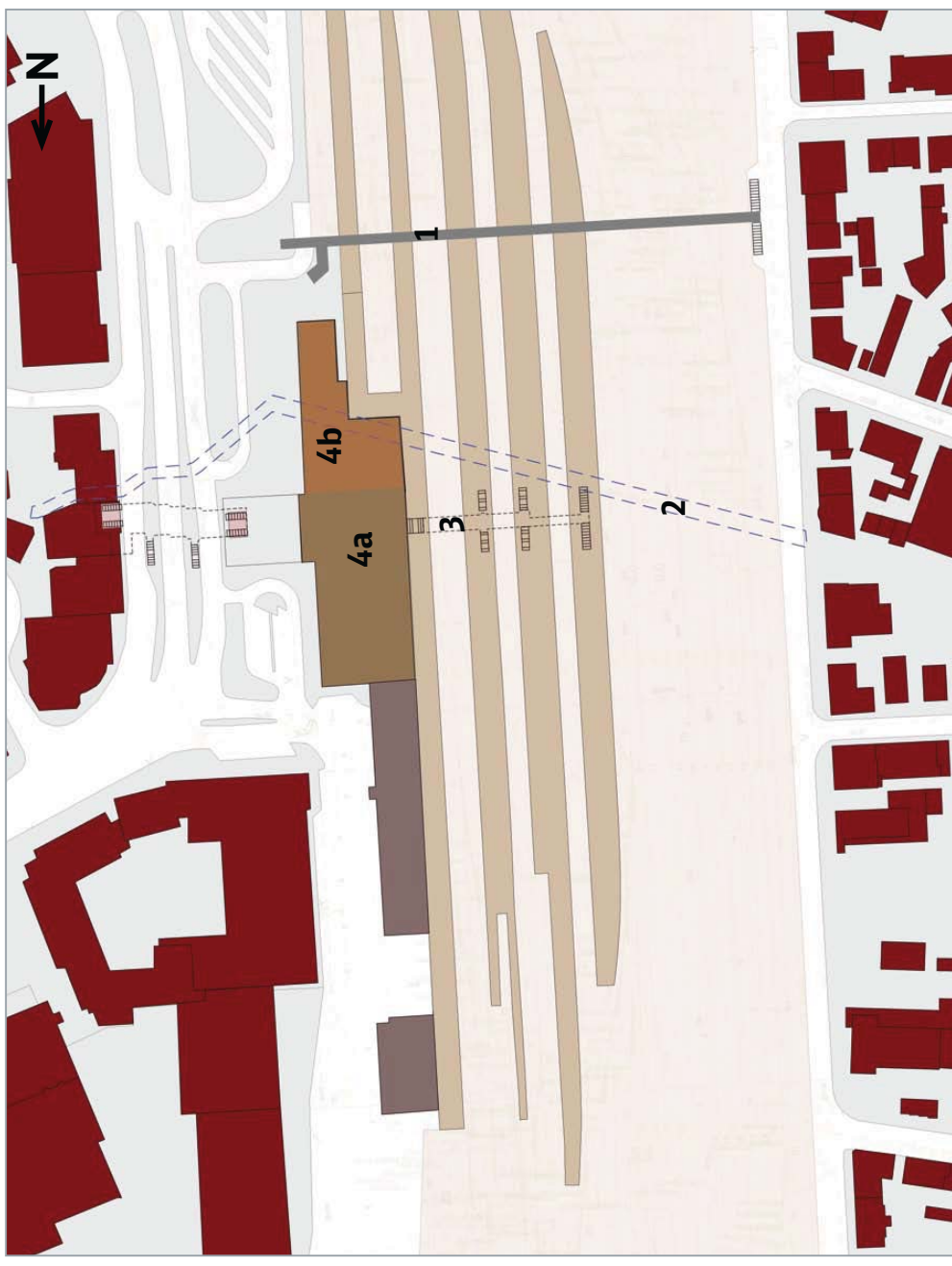


Luftbild Hbf Ulm

Bestandsbeschreibung

Die Gleisanlagen der DB AG trennen mit 20 Gleisen die Stadt, ausreichende Verbindungen vom Dichterviertel zur Altstadt sind zurzeit nicht vorhanden. Die bisher nutzbare Fußgängerbrücke (1) musste wegen des nicht mehr betriebssicheren Zustandes abgebrochen werden. Ein Neubau an gleicher Stelle ist kurzfristig geplant. Quer unter dem Bahnhof verläuft in einem Bogen die "Kleine Blau". Sie unterquert noch unterirdisch den Vorplatz um nach einer kurzen Strecke offen am Beginn der Altstadt wieder unterirdisch in die "Große Blau" zu fließen. (2) Dieser Flusslauf bereitet im Bahnhof unter den Gleisen, unter dem Vorplatz und für die Nutzung des städtischen Areals vor der Altstadt große Probleme. Neben der Unterhaltungslast verhindert der Flusslauf die Verlängerung der vorhandenen Bahnhofsentführung und den Neubau der Sedelhof-Galerie. Nur durch eine Verlegung des Flusslaufes ist dieser Umstand zu lösen. Die bestehende Unterführung (3) zur Erreichung der Bahnsteige beginnt in der Halle des Empfangsgebäudes mit einer breiten Treppenanlage. Die niedrige Unterführung wird, erzwungen durch den Verlauf der "Kleinen Blau" ab Bahnsteig B schmaler, sie endet am Bahnsteig D. Die wünschenswerte Verlängerung als Stadtteilverbindung zur Schillerstraße ist nicht vorhanden. Durch den unterirdischen Flusslauf ist diese Entwicklungsmöglichkeit eingeschränkt.

Das bestehende Gebäude des Hauptbahnhofs Ulm ist in vielen Bereichen verbesserungswürdig. Neben der Tatsache, dass eine Stadt von der Bedeutung Ulms



Lageplan Hbf Ulm

Machbarkeitsstudie CityBahnhof Ulm

Bestandsbeschreibung

mit ca. 40.000 Personen täglich im Bahnhof sich ein repräsentativeres Empfangsgebäude vorstellt, hat die Entwicklung einen ungünstigen Verlauf genommen. So wurde Anfang der 90er Jahre im Süden des Hauptbahnhofs ein neues Hotel (4b) gebaut und die Vermarktung nur für diesen Bereich separat entwickelt. Rechtlich wurde dieser Komplex über ein Erbbaurecht auf DB Gelände abgesichert. Um diesen Zustand aufzulösen und Hotel und Vermarktung neu zu gestalten, besteht im Jahr 2012 eine vertragliche Option auf das bestehende Erbaurecht einzuwirken.

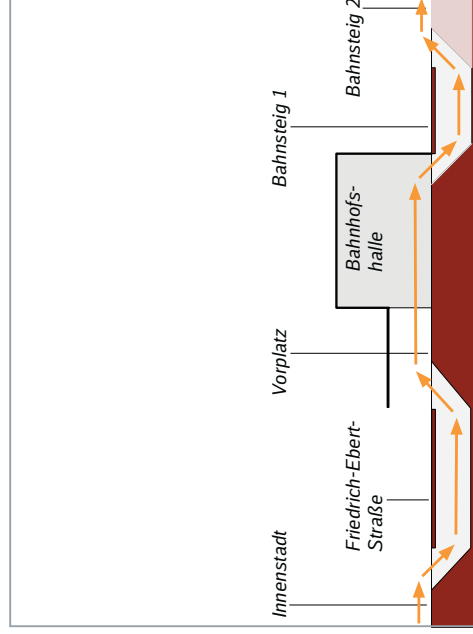
Das Empfangsgebäude besteht aus der Halle (4a), geb. 1964, und dem nördlich hiervon gelegenen übrigen Bahnhofsgebäude, geb. 1973. Das Gebäude enthält neben Halle im nördlichen Erdgeschoß DB-Einrichtungen wie Reisezentrum und Service-Point, sowie Vermarktungen. Im anschließenden Gebäudeteil sind Büros und Sozialräume für die DB Gesellschaften untergebracht. Weiterhin beherbergt der Komplex zwei Schutzräume und eine Befehlsstelle der Konzernsicherheit. Der vorhandene Tunnel ist im Bereich der Halle und des Vorplatzes unterbrochen. Die Besucher und Reisenden müssen den Vorplatz ebenerdig unter einem Schutzdach aus Glas überqueren, bevor sie die Nahverkehrszone vor dem Bahnhof über eine neue Unterführung in Richtung Altstadt/Münster wieder passieren können. Diese Unterführung ist mit Treppen und Rolltreppen erschlossen. Südlich des Hotels befindet sich eine Tiefgarage mit 123 Plätzen. Im östlichen Bereich sind 250 Parkplätze vorhanden. Das nordöstlich vorhandene Postareal wird von der Post AG nicht mehr genutzt und steht zurzeit leer.



Verengung des Tunnels durch die „Kleine Blau“



Kapazitätsproblem Empfangsgebäudehalle



Vierfacher Niveauwechsel Innenstadt <-> Bahnteig 2-4



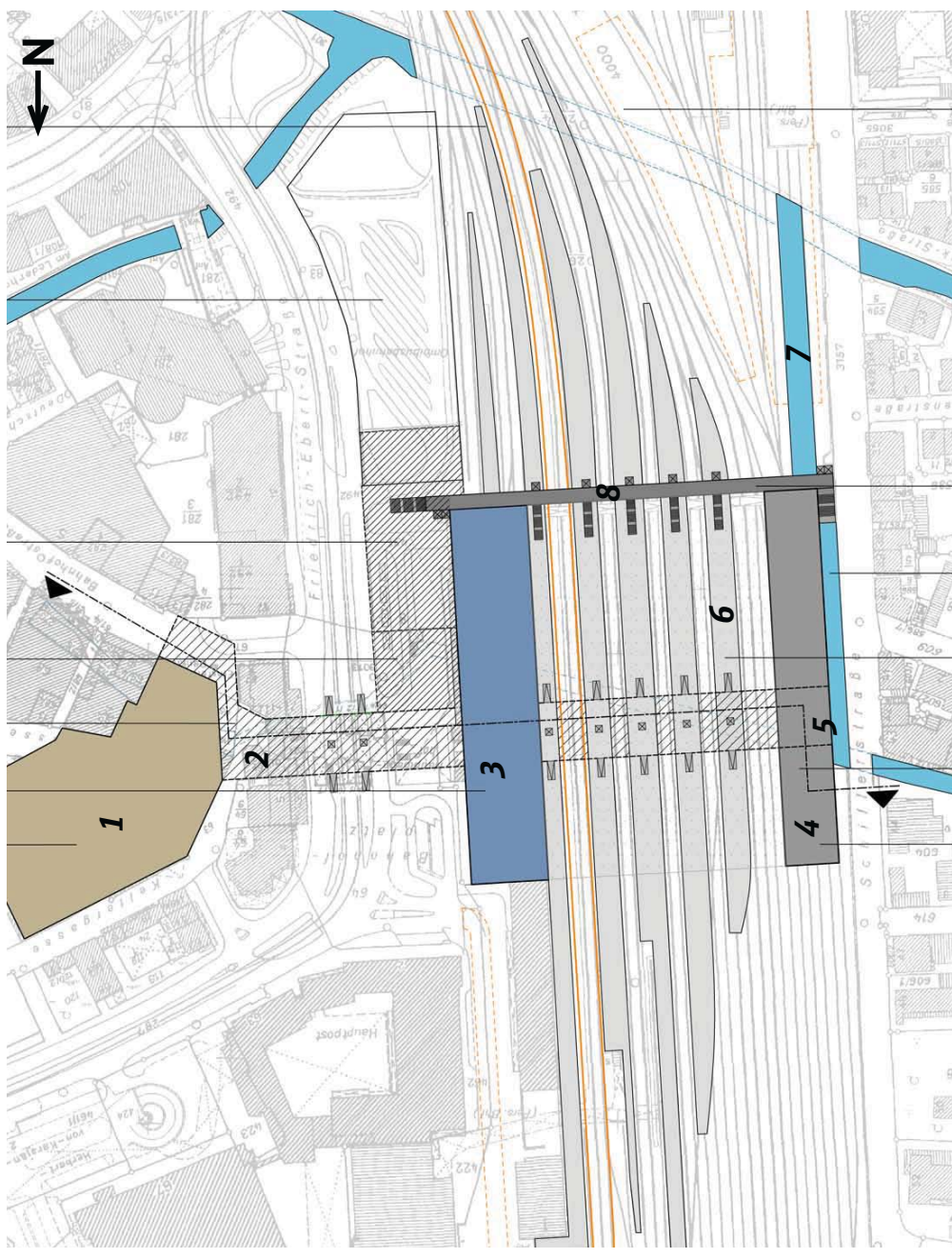
Postareal

Grundlagen der städtischen Planung

Für die Neugestaltung des Untersuchungsbereiches plant die Stadt Ulm einen Architektenwettbewerb auszuscheiden. Die Untersuchung soll hierzu Basisdaten liefern.

- 1 Sedelhofgalerie (Einkaufen/Parken)
- 2 Zugang Bahnhofstraße - Sedelhofgalerie und City Bahnhof / ÖPNV
- 3 Neues Empfangsgebäude und neuer Bahnhofsvorplatz (inkl. Erweiterung Parkflächen und TG)
- 4 Langzeitparken Schillerstraße
- 5 Bahnhofszugang West , Kiss&Ride
- 6 Neuer Bahnsteig 5 (aus Planfeststellung)
- 7 Verlegung „Kleine Blau“
- 8 Neuer Steg – Stadt Ulm

(Quelle: Stadt Ulm, Hauptabteilung Stadtplanung)

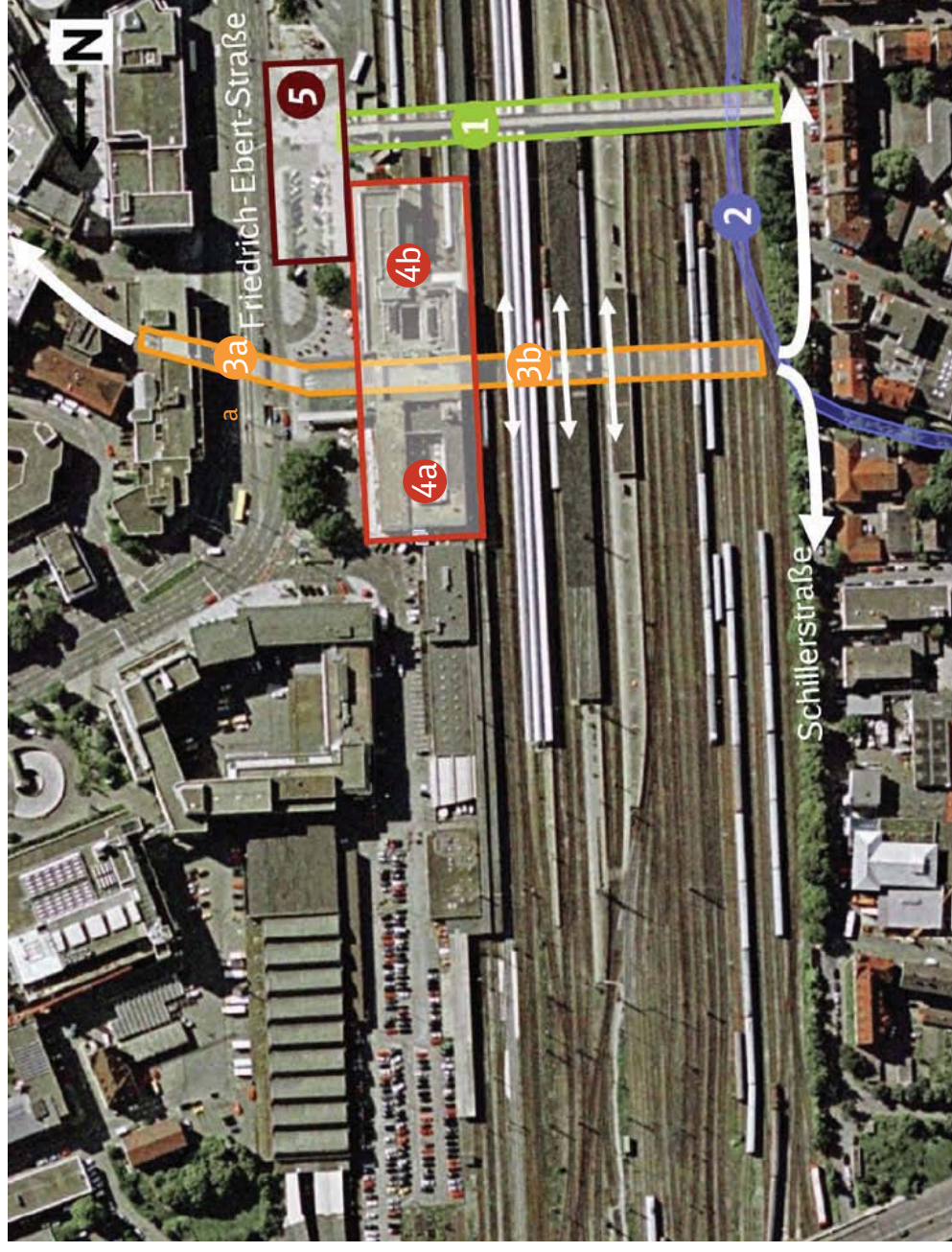


Städtische Planungen

Maßnahmen

Im Detail untersucht werden folgende Maßnahmen, aufgezählt in der Reihenfolge der geplanten Realisierung:

- 1 Städtischer Fußgängersteg (Stadtteilverbindung)
 - 2 Verlegung „Kleine Blau“
 - 3 Tunnel zwischen Bahnhofstraße, Hauptbahnhof und Schillerstraße
 - a) Ausgang Bahnhofstraße, Sedelhofgalerie (Stadt)
 - b) Bereich Verkehrsstation Ausgang Schillerstraße (Stadt)
 - 4 Bahnhofsgebäude inkl. Erbbaurechtsfläche/IC-Hotel
 - a) Empfangsgebäude
 - b) IC-Hotel (Erbbaurechtsfläche)
 - 5 Tiefgarage
- ➔ Verkehrsverknüpfungen und -ströme des Tunnels



Einordnung der Maßnahmen

Maßnahme 3 - Tunnelerweiterung vom Empfangsgebäude zur Bahnhofstraße und im Bereich der Verkehrsstation bis zur Schillerstraße

Insgesamt soll der Tunnel von der Bahnhofstraße und der Friedrich-Ebert-Straße unter dem Vorplatz, dem Empfangsgebäude, den Gleisanlagen bis zur Schillerstraße geführt werden.

Maßnahme 3a - Tunnel von der Bahnhofstraße, Bahnhofsvorplatz bis zum Empfangsgebäude

Von städtischer Seite ist eine Erweiterung des bestehenden Tunnels vom Empfangsgebäude aus unter dem Bahnhofsvorplatz bis zur Friedrich-Ebert-Straße und Bahnhofstraße geplant. Dabei soll die Nahverkehrsstation im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße mit eingebunden werden. Des Weiteren ist angedacht einen Zugang zur geplanten Sedelhofgalerie, dem neuen Einzelhandelsstandort im Bahnhofsumfeld, zu integrieren.

Maßnahme 3b - Tunnel von der Schillerstraße bis zum Empfangsgebäude im Bereich der Verkehrsstation

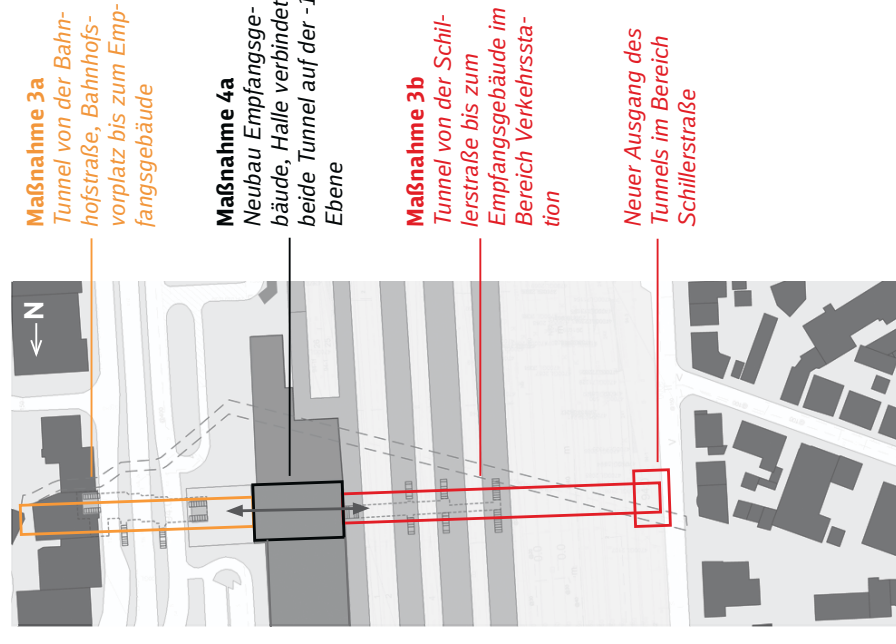
Unter den Gleisanlagen sind alle Bahnsteige mit Treppenanlagen, behindertengerechten Aufzügen und ggfs. Rolltreppen auszustatten. Es wurden zwei Kostenschätzungen für Tunnelbreiten von 10m - 12m

(Variante 1) und 30m - 35m (Variante 2, dann mit beidseitiger Vermarktung) erstellt, siehe nachfolgende Seiten.

Zur optimalen Gestaltung des Tunnelkopfes auf der Westseite, Ausgang Schillerstraße und zur Vermeidung einer komplizierten Flächenkollision mit der zu verlegenden „Kleinen“ Bau ist der Rückbau der Gleise 16 bis 19 erforderlich. Weiterhin würde diese Fläche für die geplanten Parkflächen (als Parkplatz oder Parkhaus) benötigt. Die Fläche ist im Besitz der DB Netz AG, als Nutzer sind die DB Regio und die RAB vorhanden. Betroffen sind des Weiteren die Weichen 377,378, 379, 234 und 243. Vom Gleis 15 müsste eine neue Anbindung an die Weiche 243 geschaffen werden. Eine Aufgabe der Nutzung ist erst mit Fertigstellung der FIBA, vsl. 2013/2014, und den damit erfolgten Vorleistungen der Stadt Ulm für die Zufahrt FIBA möglich. Weiterhin muss die dann abgehängte Gleisgruppe Nord wieder angeschlossen werden. Die vorläufigen Kosten sind auf der übernächsten Seite mitdargestellt.

Die endgültige Entscheidung, ob diese Flächen zur Verfügung stehen wird erst nach Abschluss der laufenden Entbehrlichkeitsprüfung und Abschluss des Planfeststellungsverfahrens möglich. Diese Entscheidung ist für Anfang 2009 zu erwarten.

Einordnung der Maßnahmen Neubau Bahnhofstunnel (3a+3b) und Neubau Empfangsgebäude/Halle (4a)





Schlußbemerkung zum Endbericht

In der vorliegenden Studie wurden die von der Stadt Ulm und der DB Station&Service vorgegebenen Zielprojekte untersucht. Dafür wurden die für die Projekte anstehenden rechtlichen und technischen Bedingungen geprüft, die Abhängigkeiten zu anderen laufenden Projekten und die grobe Kostenschiene dargestellt. Die Entbehrlichkeit der Anlagen wurde nach der grundsätzlichen Entbehrlichkeit und den Abhängigkeiten zu anderen Projekten und gegebenenfalls Ersatzmaßnahmen geprüft. Weiterhin wurden die Basisdaten für die geplante Ausschreibung eines Architekten- und Gestaltungswettbewerbs zusammengetragen und in einem Forderungskatalog zusammengestellt. Während der Untersuchungen haben sich eine Reihe von Problemen und Hindernissen aufgetan, es wurde versucht hier Lösungsansätze aufzuzeigen. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die angedachten Projekte realisierbar sind. Für die weiteren Aufgaben steht die Bahnhofsagentur Berlin gerne weiter zur Verfügung.

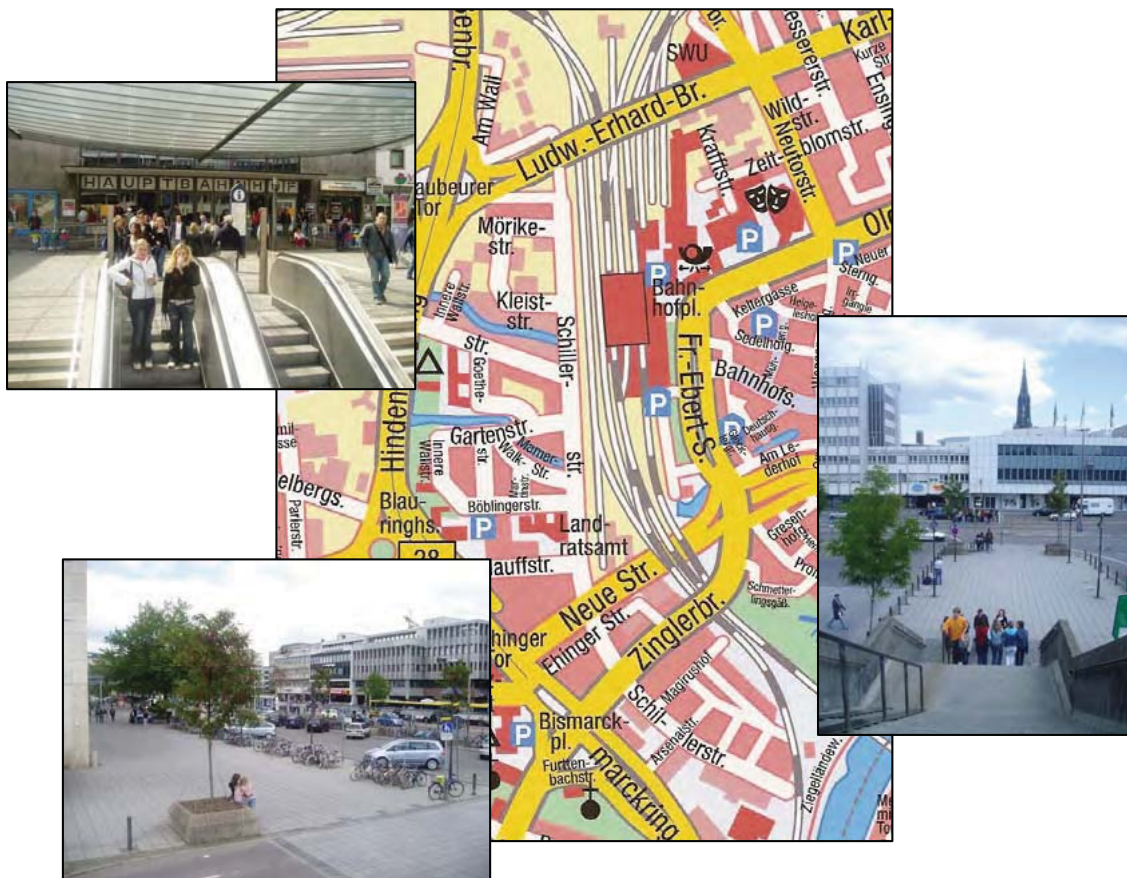
Aufgestellt im September 2008

AUSZUG AUS DER
BESTANDS- UND PROBLEMANALYSE
VERKEHRSKONZEPTION CITYBAHNHOF ULM⁰²

Stadt Ulm

Bestands- und Problemanalyse / Verkehrskonzeption Citybahnhof Ulm

Endbericht



Durchgeführt im Auftrag der Stadt Ulm

MODUS CONSULT ULM



Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Neue Straße 3
89077 Ulm
0731/399494-0

15. November 2007

Einleitung - Aufgabe

Die Situation im Ulmer Bahnhofsbereich wurde von der Ulmer Stadtverwaltung als Problemzone mit hoher Priorität identifiziert und daraus dringender Handlungsbedarf abgeleitet. Die bereits erkannten Schwachstellen und Problembereiche¹ betreffen alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsträger:

- **Motorisierter Individualverkehr (MIV):** Mangelhafte Erschließung des Bahnhofs aufgrund hohen Verkehrsaufkommens durch Quell- und Zielverkehre; Überlastung neuralgischer Knotenpunkte
- **Ruhender Verkehr:** Ungenügendes Stellplatzangebot im Bahnhofsbereich; schlechte Erreichbarkeit
- **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):** Haltestelle Hauptbahnhof in Mittellage
- **Fußgänger:** umwegige Relationen; ungünstige Ampelschaltungen; mangelnde Quermöglichkeiten
- **Radverkehr:** Fehlende Abstellmöglichkeiten

Daher soll eine Untersuchung in Form einer Bestands- und Problemanalyse durchgeführt werden, die primär folgende Schwerpunkte zum Inhalt hat:

- Aufnahme der verkehrlichen Nachfragesituation mit Prognosen und Leistungsfähigkeitsnachweisen
- Entwicklung von Szenarien mit Darstellung der Wechselwirkungen

Zunächst waren im Rahmen der Grundlagenermittlung umfangreiche Erhebungen über alle Verkehrsarten durchzuführen. Exemplarisch seien die Ströme des MIV, der Fußgänger und Radfahrer, der Bahn- bzw. Postkunden, Umsteigerrelationen, Informationen zu Parkverhalten und -nachfrage sowie die Situation der Taxen genannt.

Im Rahmen der Szenarienbildung wurden nachfolgende Aspekte berücksichtigt:

- Bauliche Zwangspunkte stellen das Intercity-Hotel, die Post, das Theater, das Fernmeldeamt, der zukünftige ZOB sowie der geplante Steg zur Weststadt dar.
- Der Führung der Fußgänger aus dem Bahnhofsgebäude in die Innenstadt (z.B. Fußgängerzone) ist besonderes Augenmerk zu schenken.

¹ Vgl. auch Auszug aus dem Protokoll zum verwaltungsinternen Workshop der Stadt Ulm (Fachbereich Stadtentwicklung Bau und Umwelt) vom 09. März 2006.

- Eine Führung bzw. Verlegung der Straßenbahn in Randlage ist zu diskutieren.
- Die Lage der Parkieranlagen ist ebenfalls zu überdenken (z.B. neues Parkhaus Schillerstraße)
- Eine Umleitung der „Kleinen Blau“ ist ebenfalls denkbar.
- Die Andienung der Hauptpost ist in die Konzepte mit aufzunehmen.
- Alternative Erschließungsoptionen des Bereichs nördlich der Hauptpost könnten ggf. von der Ludwig-Erhard-Brücke bzw. der Zeitblomstraße bestehen.
- Die Konzeptionen sind mit der DB Station & Service abzustimmen.

Der vorliegende Bericht schließt neben der verkehrlichen Bestandsaufnahme insbesondere den Themenschwerpunkt der Mängelanalyse mit der Aufstellung von Lösungsansätzen mit ein. In Kapitel 4 werden mögliche Szenarien, differenziert nach den verschiedenen Verkehrsarten, aufgezeigt und in drei übergreifenden Gesamtszenarien vertiefend behandelt. In den weiteren Arbeitsschritten werden Detailuntersuchungen zur Verlegung der Straßenbahn in die Randlage sowie Leistungsfähigkeitsnachweise an den signifikanten Knotenpunkten durchgeführt. Abschließend werden für die weiteren Planungsschritte Empfehlungen aus verkehrstechnischer Sicht gegeben.

Ulm/Donau, 15. November 2007

3 Mängelanalyse und Lösungsansätze

In Verbindung mit den ermittelten und im vorstehenden Kapitel dargestellten Verkehrszahlen wurde durch Beobachtungen vor Ort eine Analyse der negativen Zustände erstellt. Diese Mängelanalyse des Nullfalles 2006 wird im Folgenden - unterteilt nach den einzelnen Verkehrsträgern - beschrieben und findet ihre Zusammenfassung in einem Zielkatalog, dessen Umsetzung bei der Neugestaltung des Areals um den Citybahnhof Ulm sinnvoll erscheint. Die im Zielkatalog vorgenommene Nummerierung der einzelnen Ziele ist im folgenden Text bei jedem Ziel in Klammern angegeben.

3.1 MIV

3.1.1 Verkehrsaufkommen

Die Friedrich-Ebert-Straße weist im Untersuchungsraum ein hohes Verkehrsaufkommen von rd. 30.000 Kfz/24 Stunden auf. Um dieses Verkehrsaufkommen zu reduzieren (33) sollte versucht werden, die nicht quartiersbezogenen Verkehrsrelationen umzuleiten. In diesem Zusammenhang soll nachdrücklich darauf hingewiesen werden, dass dieses Ziel nicht allein durch Maßnahmen im Bahnhofsumfeld erreicht werden kann.

Aber auch kleinräumige Maßnahmen wie eine verbesserte Wegweisung (36) und eine Optimierung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte (35, 41) kann dazu führen, dass der verbleibende Durchgangsverkehr auf der Friedrich-Ebert-Straße leistungsfähiger und für alle Verkehrsteilnehmer verträglicher abgewickelt werden kann (34).

Um den Quell- und Zielverkehr des Hauptbahnhofes zu entzerren (37), wären weitere Parkmöglichkeiten und eine zweite Bahnhofsvorfahrt – die nicht über die Friedrich-Ebert-Straße angefahren werden – vorteilhaft. Diese könnten im Bereich des neuen Parkhauses in der Schillerstraße angelegt werden. Durch diese zusätzliche Verknüpfungsmöglichkeit Straße/Schiene könnte ein erheblicher Anteil des Verkehrs der bestehenden Bahnhofsvorfahrt und des Parkverkehrs in die Schillerstraße verlagert werden. Das hätte zum Vorteil, dass sich für Reisende aus der Weststadt kürzere Wege zum Bahnhof ergeben und der Verkehr auf der Friedrich-Ebert-Straße entlastet würde.

In diese Überlegungen der verkehrlichen Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes von zwei Seiten sollte auch eine Neukonzeption der Taxistandorte integriert werden.

Momentan stehen unmittelbar neben dem Haupteingang des Bahnhofes ca. 25 Stellplätze für Taxen zur Verfügung.

Im Kontext der verkehrlichen Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes ist eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs im Zuge eines möglichen neuen Einkaufszentrums im Sedelhof zu berücksichtigen (43).

3.1.2 Ruhender Verkehr

Momentan stehen im Bahnhofsumfeld rund 460 Stellplätze auf folgenden Parkplätzen bzw. Parkbauten zur Verfügung:

■ Bahnhofsvorfahrt	24 Stellplätze	Kurzzeitparken
■ Parkplatz Post	55 Stellplätze	Kurzzeitparken
■ Parkplatz DB	rd. 260 Stellplätze	Langzeitparken
■ TG InterCity-Hotel	rd. 125 Stellplätze	Langzeitparken

Die Parkmöglichkeiten im Deutschhaus und den weiteren Parkhäusern der Ulmer City werden hier nicht berücksichtigt, da diese bereits zu lange Fußwege zum Bahnhof besitzen, um für den Reisenden attraktiv zu sein.

Die Parksituation für die Langzeitparker wird durch das mit 400 Stellplätzen geplante Parkhaus in der Schillerstraße auf dann rd. 785 Stellplätze wesentlich verbessert. Zu berücksichtigen ist, dass die TG des InterCity-Hotels auch von Hotelgästen belegt wird und deshalb nicht voll anrechenbar ist. Die heute beidseitig der Schillerstraße abgestellten Fahrzeuge werden nach einem Umbau der Schillerstraße (42) gezwungen sein, das neue Parkhaus zu nutzen.

Im Gegensatz dazu stehen den Kurzzeitparkern und den Kiss&Ride-Verkehren vor allem zu Stoßzeiten zu wenige und unattraktive Haltemöglichkeiten zur Verfügung. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf (38). Im Zuge der Neugestaltung sollte hier auf beiden Seiten des Bahnhofes sowohl an der Schillerstraße als auch an der Friedrich-Ebert-Straße ausreichend Parkflächen für a) Kiss&Ride-Verkehr im unmittelbaren Eingangsbereich und b) Kurzzeitparker im näheren Eingangsbereich geschaffen werden.

Diese unterschiedlichen Parkflächen sollten ausreichend dimensioniert und baulich voneinander getrennt sein. Eine gute Beschilderung sollte den Parksuchverkehr rechtzeitig informieren und auf kurzen Wegen zum jeweiligen Parkzweck angemessenen Parkstandort lenken.

3.4 Fußgängerverkehr

Möchte ein Reisender aus der Weststadt als Fußgänger zum Zug, muss er heute entweder die Fußgängerunterführung an der Neuen Straße, die Ludwig-Erhard-Brücke oder den Bahnsteg⁷ benutzen. Die Möglichkeit eines direkten Zuganges von der Schillerstraße zu den Bahnsteigen des Hauptbahnhofes besteht nicht. Um diese zum Teil erheblichen Umwege zukünftig zu vermeiden, sollte ein Hauptanliegen für den Fußgängerverkehr sein, eine **durchgängige öffentliche Ost-West-Verbindung zu den Bahngleisen** zu schaffen (1). Für die Schillerstraße bedeutet dieses Ziel ganz konkret:

- direkter Zugang aus der Weststadt zu den Gleisen (3)
- über diesen Zugang einen Westzugang zum Hauptbahnhof schaffen (2)
- sichere Fußgängerquerung der Schillerstraße am Westzugang (15)
- attraktive und sichere Nord-Süd-Verbindung entlang der Schillerstraße (14)

Diese öffentliche Ost-West-Verbindung soll auch im Osten attraktiv an den Bahnhofsvorplatz bzw. an die Fußgängerzone in der Bahnhofstraße angebunden werden. Dazu soll ein verbesserter und durchgängiger (möglichst auf einer Ebene) Zugang zum Hauptbahnhof (4) geschaffen werden.

Um den gesamten Bereich um den Hauptbahnhof als Platz erlebbar und auch für Fußgänger interessant und attraktiv zu machen, sollte vor allem die Bahnhofshalle ausgebaut und mit einem attraktiveren Angebot an Läden und Geschäften ausgestattet werden (5).

Darüber hinaus sollte die momentan sehr unübersichtliche verkehrliche Situation und die zum Teil sehr unbefriedigende Führung der Fußgänger und Radfahrer im Bahnhofsumfeld entflochten, eindeutig und vor allem nachfragegerecht geregelt werden. Dazu sind sowohl Maßnahmen am Bahnhofsvorplatz selbst als auch an der Friedrich-Ebert-Straße und der Bahnhofstraße notwendig:

- kurze Wege zu ÖPNV, Parkplätzen und Taxen (6)
- ausreichende Orientierungshilfen bzw. Wegweisung (7)
- sichere Zugänge zum ÖPNV (9)
- attraktive Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (10)
- sichere Nord-Süd-Verbindung entlang der Friedrich-Ebert-Straße (11)
- sichere Quermöglichkeiten der Friedrich-Ebert-Straße (12)

⁷ Inwieweit von dem neuen Fußgänger- und Radfahrersteg, der in das laufende Planfeststellungsverfahren der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen, Bereich Ulm Hbf, integriert ist, direkte Abgänge (Treppen bzw. Aufzüge) zu den Bahnsteigen realisiert werden ist nach heutigem Planungsstand ungewiss

3.4 Fußgängerverkehr

Möchte ein Reisender aus der Weststadt als Fußgänger zum Zug, muss er heute entweder die Fußgängerunterführung an der Neuen Straße, die Ludwig-Erhard-Brücke oder den Bahnsteg⁷ benützen. Die Möglichkeit eines direkten Zuganges von der Schillerstraße zu den Bahnsteigen des Hauptbahnhofes besteht nicht. Um diese zum Teil erheblichen Umwege zukünftig zu vermeiden, sollte ein Hauptanliegen für den Fußgängerverkehr sein, eine **durchgängige öffentliche Ost-West-Verbindung zu den Bahngleisen** zu schaffen (1). Für die Schillerstraße bedeutet dieses Ziel ganz konkret:

- direkter Zugang aus der Weststadt zu den Gleisen (3)
- über diesen Zugang einen Westzugang zum Hauptbahnhof schaffen (2)
- sichere Fußgängerquerung der Schillerstraße am Westzugang (15)
- attraktive und sichere Nord-Süd-Verbindung entlang der Schillerstraße (14)

Diese öffentliche Ost-West-Verbindung soll auch im Osten attraktiv an den Bahnhofsvorplatz bzw. an die Fußgängerzone in der Bahnhofstraße angebunden werden. Dazu soll ein verbesserter und durchgängiger (möglichst auf einer Ebene) Zugang zum Hauptbahnhof (4) geschaffen werden.

Um den gesamten Bereich um den Hauptbahnhof als Platz erlebbar und auch für Fußgänger interessant und attraktiv zu machen, sollte vor allem die Bahnhofshalle ausgebaut und mit einem attraktiveren Angebot an Läden und Geschäften ausgestattet werden (5).

Darüber hinaus sollte die momentan sehr unübersichtliche verkehrliche Situation und die zum Teil sehr unbefriedigende Führung der Fußgänger und Radfahrer im Bahnhofsumfeld entflochten, eindeutig und vor allem nachfragegerecht geregelt werden. Dazu sind sowohl Maßnahmen am Bahnhofsvorplatz selbst als auch an der Friedrich-Ebert-Straße und der Bahnhofstraße notwendig:

- kurze Wege zu ÖPNV, Parkplätzen und Taxen (6)
- ausreichende Orientierungshilfen bzw. Wegweisung (7)
- sichere Zugänge zum ÖPNV (9)
- attraktive Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (10)
- sichere Nord-Süd-Verbindung entlang der Friedrich-Ebert-Straße (11)
- sichere Querungsmöglichkeiten der Friedrich-Ebert-Straße (12)

⁷ Inwieweit von dem neuen Fußgänger- und Radfahrersteg, der in das laufende Planfeststellungsverfahren der Neubaustrecke Ulm-Wendlingen, Bereich Ulm Hbf, integriert ist, direkte Abgänge (Treppen bzw. Aufzüge) zu den Bahnsteigen realisiert werden, ist nach heutigem Planungsstand ungewiss.

GRUNDSATZBESCHLUSS⁰³

Sachbearbeitung	Stadtplanung, Umwelt, Baurecht			Stadt Ulm
Datum	10.11.06			Beschlussvorlage
Geschäftszeichen	SUB-II-Ne			
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am		TOP
Vorberatung	FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am	12.12.2006	TOP
Behandlung	öffentlich			GD 288/06

Betreff: Entwicklungsprogramm City-Bahnhof Ulm

Anlagen: 1 Übersichtsplan (Anlage 1)

Anlage 1 liegt am Ende der Beratungsunterlagen bei

Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt:

1. Das Konzept für den neuen City Bahnhof Ulm als Mobilitäts-, Handels- und Dienstleistungszentrum zu entwickeln.
2. Eine Machbarkeitsstudie für die optimierte Verknüpfung aller Verkehrsströme und Verkehrsarten des Bahnhofsbereichs zu erstellen.
3. Alternative Standorte für neue Formen des innerstädtischen Einzelhandels im Bereich Sedelhof und nördlich des Hauptbahnhofs zu untersuchen.
4. In Verhandlungen über eine partnerschaftliche Projektentwicklung mit der Bahn einzutreten.

Wetzig

(Unterschrift)

Mitzezeichnung:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
Organisationseinheit, Datum, Unterschrift	
OB	Eingang OB/G
SUB	Versand an GR
LI, VGV-VP, EBU	Niederschrift §
	Anlage Nr.

Sachdarstellung

Der Hauptbahnhof Ulm, vor gut 150 Jahren am westlichen Stadtrand errichtet, ist heute ein Ort von höchster Zentralität und Bedeutung, nicht nur für die Stadt, sondern auch für die gesamte Region. Mit einer Frequenz von 40.000 Reisenden täglich rangiert er auf Platz 5 in Baden-Württemberg und unter den Top30 in Deutschland. Die hiermit verbundenen Anforderungen, deren Bewältigung wegen seiner baulichen Einschränkungen zunehmend schwer fallen, machen einen entsprechenden Umbau schon lange dringend nötig – auch ohne, aber erst recht mit ICE-Neubaustrecke.

Die Stadt Ulm will nun die Chance nutzen an diesem verkehrs- und stadtentwicklungspolitisch bedeutsamen Ort ein neues Bahnhofskonzept zu entwickeln mit höchstem Anspruch an Funktionalität und architektonischer und städtebaulicher Qualität. Gebaute Vorbilder hierfür lassen sich in den Städten unserer Nachbarländer, wie z.B. in Basel, Bern, Innsbruck und Linz finden.

Ein weiterer Aspekt, der in diesem Zusammenhang neu angegangen werden muss, sind ergänzende Einzelhandelsformen. Die bisherigen Konzepte waren zu eng gedacht und im Fall des ECE-Vorhabens zuletzt sogar ohne Bezug zum Hauptbahnhof. Hier gilt es neue Lösungen zu suchen.

1 Problemendarstellung:

Um den Entwicklungsspielraum für einen neuen City-Bahnhof Ulm ausloten zu können, wurde der Bahnhof einschließlich seines Umfeldes untersucht.

1.1 Hauptbahnhof Ulm

Der Hauptbahnhof von 1954 ist mit heute 40.000 Reisenden/Tag längst an seine Leistungsgrenze gestoßen. Die gegenwärtigen Anlagen erfüllen ihre Funktion nur noch mit großer Einschränkung. Z.B.:

- Kein barrierefreier und damit behindertengerechter Zugang aller Gleisen,
- zu geringe Dimensionierung der Bahnhofshalle einschließlich der Gleisunterführung und der Treppenanlagen zu den Gleisen,
- unattraktive Anbindung (Unterführung) an die Innenstadt wegen mehrfachen Niveauwechsels,
- unbefriedigende Quermöglichkeiten und Anbindung an Straßenbahn und Bus in der Friedrich-Ebert-Straße,
- unattraktive Tiefgarage des IC-Hotels,
- überlastete Zufahrtsverhältnisse zu den Parkzonen,
- das Parkraumangebot sowohl für Pkws (ca. 90 Stellplätze für Kurzzeitparker und ca. 240 Stellplätze für Park&Rail) als auch für Fahrräder (ca. 144 Bügel für max. je 2 Fahrräder) ist zu gering. Eigene Abstellflächen für Motorräder fehlen ganz und
- der Fußgängersteg vom Bahnhofsvorplatz über die Gleisanlagen zur Schillerstraße befindet sich in einem äußerst schlechten baulichen Zustand (siehe Ziffer 5).

1.2 Erschließung und Parken

Damit die bestehende Verkehrssituation am Hauptbahnhof in allen ihren Funktionen erfasst und beurteilt werden kann, hat die Verwaltung das Ingenieurbüro Modus Consult beauftragt, eine Verkehrsuntersuchung für den Bahnhofsbereich Ulm in Form einer Bestands- und Problemanalyse durchzuführen. Ergebnis dieser räumlich-funktionalen Betrachtung:

- Das Verkehrsaufkommen in der Friedrich-Ebert-Straße ist sehr hoch (30.100 Kfz/24 Std.).
- Das vorhandene Stellplatzangebot v.a. für Kurzzeitparker (ca. 90 Stellplätze) ist v.a. zu Spitzenzeiten nicht ausreichend.
- Die Fußgängerströme zwischen Bahnhof und Innenstadt sind sehr hoch (ca. 14.000 Passanten in der Unterführung und ca. 8.000 Passanten auf Straßenebene).
- Die Zahl der abgestellten Fahrrädern liegt bei ca. 200 nachts und ca. 350 tagsüber und damit weit über dem vorhandenen Angebot.
- Die Zahl der Ein-/Aussteiger im Bereich der ÖPNV-Haltestelle „Hauptbahnhof“ liegt im Tagesverlauf bei 500 Personen/Std. und Fahrtrichtung. Zu Spitzenzeiten bei über 730 Einsteiger (z.B.: um 9:00 Uhr in Richtung Theater). Die Warteflächen sind hierfür viel zu klein.

Die ermittelten Verkehrsmengen führen zu einer heute städtebaulich äußerst problematischen Situation, die dringend eine Neuorganisation des Verkehrs rund um den Bahnhof erfordert.

Mit dem Bau der geplanten Neubaustrecke wird sich diese Situation weiter zuspitzen, da der größte Teil der Stellplätze im Bereich nördlich des Hauptbahnhofs der Baustelleneinrichtung weichen wird. Das bereits heute bestehende Parkraumdefizit wird sich dann ebenso wie der Parkraumsuchverkehr drastisch verschärfen. Aus diesem Grund hat die Verwaltung alternative Standorte zum Thema Parken im Bereich des Bahnhofs untersucht.

1.3 Anbindung an die Innenstadt

Die bestehende Anbindung an die Innenstadt ist funktional, gestalterisch und städtebaulich unbefriedigend:

Für die bestehende Unterführung lassen sich folgende Mängel feststellen:

- nicht behindertengerecht/barrierefrei,
- beengte Zugänge,
- unkomfortable Wegeführung (4facher Niveauwechsel von Bahnhofstraße zu den Bahnsteigen erforderlich) und zudem
- gestalterisch unattraktiv.

Die niveaugleiche Querung des Bahnhofplatzes ist nur im Versatz über die sehr beengten Wartesteige des ÖPNV, eine direkte Querung der Friedrich-Ebert-Straße nur südlich des IC-Hotels möglich.

1.4 Standort für neue Form des innerstädtischen Einzelhandel („Einkaufsgalerie“)

Bisherige Standortüberlegungen im Bereich nördlich des Bahnhofs waren hinsichtlich ihrer Anbindung an die Innenstadt (s.o.) und damit an die 1A-Einkaufslage unbefriedigend. Das Vorhaben der ECE, an diesem Standort ein Einkaufszentrum zu errichten, beschränkte sich zuletzt auf eine Teilfläche, die städtebaulich äußerst unbefriedigend und noch dazu ohne Bezug zum Hauptbahnhof war.

Eine Einkaufsgalerie, in der man vor Witterung geschützt verschiedene Geschäfte aufsuchen kann, wäre für die Ulmer Innenstadt ein Gewinn an Attraktivität. Im Bereich der zentralen Einkaufslage konnten bisher nur kleine Flächen zusätzlich angeboten werden. Große, zusammenhängende Flächen stehen für eine Einkaufsgalerie nicht zur Verfügung.

1.5 Theaterviertel

Das Quartier zeichnet sich durch seine hohe Standortgunst (Nähe zur Innenstadt und zum Theater) einerseits und seine außerordentliche Verkehrsgunst (Nähe zum Bahnhofsbereich und günstige, individuelle Erreichbarkeit) andererseits aus. Es stellt heute jedoch wegen seiner extensiven, standortunangemessenen Nutzungen (ebenerdiges Parken, Autohaus, Leerstände) eine stadtentwicklungspolitisch höchst unbefriedigende Situation dar, die bezogen auf seine Lageeigenschaften eine Funktionsschwäche darstellt.

Zusätzlich ist das Quartier von den Planungen zur ICE-Neubaustrecke „Wendlingen – Ulm“ maßgeblich betroffen, da der westliche Gebietsrand für Funktionen der Baustelleneinrichtung

vorgesehen ist. Mit der Entscheidung zu Gunsten der Neubaustrecke wird die Entwicklung des Theaterviertels maßgeblich beeinflusst. Dabei dürfen Entscheidungen über bauliche Maßnahmen, auch als Zwischennutzungen, einer späteren Gesamtkonzeption nicht entgegenstehen.

1.6 Verlauf Kleine Blau ab Schillerstraße

Die Kleine Blau verläuft östlich der Schillerstraße unter den Gleisen, dem Hauptbahnhof und dem Bahnhofplatz hindurch in Richtung Innenstadt. Sie stellt damit in diesem Bereich für den (Aus-)Bau der vorhandenen Unterführungen ein bauliches Hindernis dar. Aus diesem Grund wurden die Entsorgungsbetriebe Ulm beauftragt, Überlegungen zur Problemlösung anzustellen. Die EBU kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verlagerung der Kleinen Blau ab der Schillerstraße nach Süden und ihre Einleitung dort in die Große Blau - auch für den Hochwasserfall - technisch machbar ist.

2 Ziele für einen neuen City Bahnhof Ulm:

Eine Anpassung an die gegebenen Anforderungen ist bereits heute dringend nötig. Ein City-Bahnhof Ulm, der seine primäre Funktion als integrierte Verkehrsdrehscheibe für alle Verkehrsteilnehmer optimiert erfüllt und den vielfältigen Bedürfnisse von Reisenden hinsichtlich Dienstleistung und Versorgung gerecht wird, ist nicht zuletzt auch eine angemessene Visitenkarte für die Gesamtstadt.

- Entwicklung des Bahnhofes zu einem multifunktionalem Verkehrs-, Handels- und Dienstleistungszentrum
- Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger und Entwicklung des Bahnhofbereichs zu einer integrierten Verkehrsdrehscheibe
- Generierung eines Standorts für neue Formen des innerstädtischen Einzelhandels („Einkaufsgalerie“)
- Entwicklung des Theaterviertels im Sinne eines künftigen City-Erweiterungsgebiets

3 Maßnahmen:

Zur Schaffung eines neuen repräsentativen Reisezentrums:

Das Bahnhofsgebäude muss grundlegend neu konzipiert werden. Verkehrsbedürfnisse und Servicewünsche der Reisenden müssen gleichermaßen befriedigt werden. Notwendig sind attraktive und wesentlich größere Flächen für den Reisebedarf und die tägliche Versorgung, für Dienstleistungsangebote und für Gastronomie. Die Flächen sind optimal mit der Verkehrsinfrastruktur zu verknüpfen. Die Bahnhofshalle als Ort des Ankommens, Abfahrens und des Wartens muss wesentlich großzügiger bemessen werden.

Zur Optimierung der Verkehrsfunktionen:

Um den City-Bahnhof zu einer Drehscheibe des integrierten Verkehrs auszubauen, müssen alle Verkehrsmittel und Verkehrsströme optimal miteinander verknüpft werden. Die Bewegungsräume, die Wartezonen und die Abstellanlagen der individuellen Verkehrsmittel sind großzügig zu dimensionieren. Die 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 Bahnhofsareals von Westen notwendig. Hierdurch können Verkehrsströme entflochten werden.

Zur Verbesserung des Parkraumangebots:

Der ruhende Verkehr im Bahnhofsbereich muss neu geordnet werden. Die Westanbindung des Bahnhofsbereiches kann durch den Bau eines Parkhauses mit ca. 400 Stellplätzen an der Schillerstraße gestärkt werden. Voraussetzung hierfür ist die Entbehrlichkeit mehrerer Gleise, die Erhöhung sowie verbesserte Anbindung der Schillerstraße an das übrige Straßennetz und eine direkte Anbindung an eine durchgängige Passage auf Ebene –1 oder Ebene +1 zwischen Bahnhof und Schillerstraße mit direktem Gleiszugang.

Im Bereich Bahnhofplatz/Friedrich-Ebert-Straße besteht die Möglichkeit die vorhandene Tiefgarage des IC-Hotels umzugestalten, nach Norden zu erweitern und direkt an das neue Reisezentrum anzubinden. Voraussetzung hierfür ist die Stilllegung der Kleinen Blau in diesem Bereich.

Zur verbesserten 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. Voraussetzungen hierfür sind die Stilllegung der Kleinen Blau in diesem Bereich, die bauliche Umgestaltung der bestehenden Passagen, ihre direkte Anbindung an die Bahnhofshalle und die verbesserte Straßenquerung im Bereich des Bahnhofplatzes.

Zur Entwicklung eines Standorts für neue Formen des innerstädtischen Einkaufens:

Der Bahnhof ist kein Shopping-Center. Statt dessen soll hier der Einkauf für Reise- und täglichen Bedarf getätigt werden. Deshalb ist das Thema „neue Formen des innerstädtischen Einkaufens“ eine eigenständige Thematik. Derzeit werden zwei Optionen untersucht: Eine direkte Anbindung an die Bahnhofsstraße im Bereich Sedelhofgasse sowie ein Standort nördlich des Bahnhofs.

Zur Entwicklung des nördlichen Bahnhofumfelds (Theaterviertel):

Um das Theater herum soll ein attraktives Quartier als künftiges Innenstadterweiterungsgebiet entwickelt werden. Entsprechend sind längerfristige Flächenreserven für klassische City-Funktionen wie z.B. Dienstleistung/Büro und auch Gastronomie, ggf. auch Einzelhandelsangebote, vorzuhalten. An geeigneter Stelle sind auch Flächen für innerstädtisches Wohnen denkbar. Zusätzlich ist das direkte Theaterumfeld umzugestalten und seine verbesserte Anbindung an die Innenstadt vorzusehen.

Voraussetzung für eine langfristige Vorhaltung von Entwicklungspotenzialen ist, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Entwicklungschancen verbaut werden.

Zur Umleitung Kleiner Blau:

Die Umleitung der Kleinen Blau entschärft nicht nur ein bauliches Hindernis im Bereich Bahnhofsvorplatz und Bahnhofstraße, sondern sie stellt gleichzeitig auch eine enorme Aufwertung des Stadtquartiers an der Schillerstraße dar. Die bisherigen Überlegungen zeigen, dass eine Führung als ca. 220 m langer, offener Flusslauf mit einer Zugänglichkeit der Ufer möglich ist. Der alte Verlauf der Blau würde dann ab den Gleisanlagen bis zur Glöcklerstraße stillgelegt. Im Bereich Glöcklerstraße würde die Große Blau aufgestaut, um dort einen Teil des Wassers wieder in das weitere Flussbett der Kleinen Blau einzuspeisen.

4 Weiteres Vorgehen:

Die Verwaltung schlägt bis Ende 2007 folgende Schritte vor:

- Verhandlungen mit der Bahn über eine partnerschaftliche Projektentwicklung zum City- Bahnhof Ulm führen.
- Eine Machbarkeitsstudie über die Möglichkeiten der optimalen Verknüpfung aller Verkehrsarten/-ströme und über Alternativen für die fußläufige Verknüpfung von Bahnhofstraße - Reisezentrum – Schillerstraße in Auftrag zu geben.
- Untersuchungen alternativer Standorte für neue Formen des innerstädtischen Einkaufens durchführen.
- Einen Rahmenplan für das gesamte Bahnhofsumfeld zu erarbeiten.
- Einen öffentlichen Diskussionsprozess als bürgerschaftlichen Dialog (analog zum Projekt „Neue Straße“) für das Thema „City-Bahnhof Ulm“ zu organisieren.

5 Fußgängersteg über die Gleisanlagen:

Der schlechte bauliche Zustand des Fußgängersteges vom Bahnhofsvorplatz über die Gleisanlagen zur Schillerstraße ist schon seit vielen Jahren bekannt. Da eine Sanierung nicht möglich ist, steht ein Neubau des Steges an, dieser wurde aber im Hinblick auf Planungsüberlegungen (Ulm 21+, Wettbewerb ZOB/Bahnhofsbrücke/Fahrradparkhaus usw.) immer wieder verschoben.

Wie eine im Oktober dieses Jahres durchgeführte Hauptuntersuchung zeigt, ist der Steg in einem so schlechten Zustand, dass unverzüglich Sicherungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen und der Steg in absehbarer Zeit abgebrochen werden muss. Die notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden zur Zeit mit den zuständigen Abteilungen der DB-AG abgestimmt.

Bis eine Entscheidung über eine neue Querung der Gleisanlagen im Zusammenhang mit den Zugängen zu den Bahnsteigen gefallen ist, kann der vorhandene Steg nicht mehr in Betrieb gehalten werden. Auf eine Fußgängerverbindung zwischen Innenstadt und Weststadt kann nicht verzichtet werden, der Ersatz des baufälligen Steges durch einen Neubau ist dringend erforderlich.

