



Sitzung des Bauausschusses des Gemeinderats am 14. August 1947
(StA Ulm, B 005/5 Nr. 310)

Nichtöffentlich

§ 370
Stadtb. Verw.
Stadtpl. Amt
Reg.

§ 370
Bahnhoffrage

Die Unzulänglichkeit der gesamten Ulmer Eisenbahnanlage sowohl in eisenbahntechnischer wie in städtebaulicher Hinsicht ist allgemein bekannt. Zahlreiche Untersuchungen sind schon angestellt worden, um die Mängel zu beseitigen. Sie kommen alle zu dem Ergebnis, die Eisenbahnanlage vollständig zu verlegen, wenn dabei auch die Ansichten über das neue Bahnhofsgelände auseinander gehen. Nachdem jetzt die Anlage des Hauptbahnhofs weithin zerstört und neu zu schaffen ist, ist im Zusammenhang mit der Stadtplanung für die angrenzenden Gebiete die Bahnhoffrage erneut in den Vordergrund getreten. Keiner näheren Begründung bedarf es, daß hochgespannte Pläne, wie völlige Verlegung der Bahnanlagen, heute weniger denn je durchgeführt werden können, nicht nur weil die Kosten dafür nicht aufgebracht, sondern weil auch die in den Bahnanlagen enthaltenen Werte nicht einfach ungenützt zur Seite geschoben werden können. Es bleibt heute nur die Möglichkeit, durch Umgestaltung die vorhandenen Anlagen zur höchstmöglichen Leistungsfähigkeit zu steigern und in die Stadtplanung einzufügen.

881

Den 14. August 1947, § 370

Die ersten Planungsversuche der Reichsbahn sehen zu diesem Zweck vor, die bestehenden Stumpfgleise an der Hauffstraße in durchgehende Gleise umzuwandeln. Dies hätte zur Folge, daß der Hauptbahnhof nach Osten hin so weit erweitert werden müßte, daß das Anwesen der Süddeutschen Verlagsanstalt (Volksboten) die Platzwand des Bahnhofs bilden würde und die Olgastraße verlegt werden müßte. Den Vorschlag der Stadt, die Erbreiterung nach Westen hin vorzunehmen, hat die Reichsbahn als untragbar zurückgewiesen.

Das ganze Problem ist von solch weittragender Auswirkung, daß es der Oberbürgermeister für richtig gehalten hat, die Untersuchungen hierüber nicht allein der Reichsbahn und dem Stadtplanungsamt zu überlassen, sondern anerkannte Fachleute hinzuzuziehen. Auf Vorschlag von Professor Pirath an der Technischen Hochschule Stuttgart wurde Dr. Ing. habil. Leibbrand - Stuttgart mit diesen Untersuchungen beauftragt.

Dr. Leibbrand ist heute hier und berichtet dem Bauausschuß über das Ergebnis seiner Arbeit. Seinem Bericht ist zu entnehmen:

Der Eisenbahnknotenpunkt Ulm ist ein Stern, von dem je 3 Strecken nach Süden und Norden ausstrahlen. Außer der Strecke Stuttgart-München, die dem Durchgangsverkehr dient, enden fast alle anderen Personenzüge in Ulm. Es ist also ein Knotenpunkt mit einer durchgehenden Hauptstrecke und 4 endenden Linien. Diese in Ulm endenden Linien bedingen sehr große Bahnsteige und Abstellanlagen, weil die Züge aus allen Richtungen gleichzeitig ankommen, um gute Übergangsmöglichkeiten von einem Zug zum anderen zu besitzen. Die großen Bahnsteiganlagen sind aber in den seltensten Zeiten ganz ausgenutzt und ergeben deshalb einen sehr unwirtschaftlichen Betrieb. Nach den angestellten Berechnungen reichen selbst bei Annahme einer Verkehrssteigerung von 25 % gegenüber dem Jahr 1938 9 Bahnsteiggleise aus, während die Reichsbahn 11 vorgesehen hatte.

Den 14. August 1947, § 370

Entscheidend für die Anlage des Bahnhofs ist die Lage des Abstellbahnhofes. Bisher ist die Abstellung an 4 verschiedenen Stellen verzettelt und mitten in der Stadt liegen Abstellgleise für unbenützte Wagen. Die Abstellung ist kostspielig und birgt betriebsgefährliche Vorgänge in sich. Es liegt also nahe, eine andere Abstellmöglichkeit zu suchen. Rein geländemäßig läge der Abstellbahnhof am günstigsten neben der Münchner oder Kemptener Strecke bei Offenhäusern. Die Entfernung dorthin beträgt aber mindestens $3\frac{1}{2}$ km, was einer täglichen Leerzugstrecke von über 500 km entspricht. Schon aus diesem Grunde wird dieses Gelände ausscheiden. Es stehen noch 2 Plätze zur Wahl: Nördlich des Hauptbahnhofs auf einem Teil des bisherigen Güterbahnhofs und südlich auf dem rechten Donauufer südwestlich von Neu-Ulm am Illerkanal. Gegen die Wahl des südlichen Platzes spricht aber nicht nur die große Entfernung und die Notwendigkeit, die Eisenbahnbrücke über die Donau viergleisig auszubauen, sondern auch der Umstand, daß der nördliche Platz betrieblich doppelt so günstig ist wie der südliche. Wenn nun aber ein Teil des Verschiebebahnhofs künftig als Abstellbahnhof benützt wird, wird das Problem des Verschiebebahnhofs angeschnitten. Der Ulmer Verschiebebahnhof ist von Anfang an eine Fehlkonstruktion und im Betrieb einer der teuersten von ganz Deutschland. Er ist schon seit Jahren an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit und unbaureif. Im letzten Weltkrieg wurde im Blautal ein zweiter Verschiebebahnhof errichtet. Es ist technisch durchaus möglich, daß dieser einen Teil der Aufgaben des alten Verschiebebahnhofs übernehmen kann. Erst wenn der Güterverkehr wieder den hohen Stand des Jahres 1939 erreichen wird, muß auch der Verschiebebahnhof im Blautal von Grund auf umgestaltet werden. Das erforderliche Gelände ist dort vorhanden, jedoch müßte die Blau auf eine Strecke von etwa 800 m verlegt werden. Durch die Umwandlung eines Teils des seitherigen Verschiebe-

Den 14. August 1947, § 370

bahnhofs in einen Abstellbahnhof werden für den Hauptbahnhof klare bauliche und betriebliche Verhältnisse geschaffen. Die seitherigen Abstellgleise 15 - 20 neben den Bahnsteigen, die Schillerrampe, die Gleise des Ostbahnhofs fallen weg, der Nordkopf des Bahnhofs wird durch Wegfall verschiedener Gleisverbindungen einfacher und vor allem wird der nötige Raum für die Erweiterung des Hauptbahnhofs geschaffen. Es wird möglich, die Gleisanlage an die Schillerstraße zu verlegen, das Empfangsgebäude um 21 m nach Westen und 76 m nach Süden zu rücken. Der künftige Bahnhofplatz wird etwa so groß wie der Bahnhofplatz in Stuttgart und ist an der Ostseite durch die alte Bauflucht der Olga- und Uhlandstraße begrenzt. Das Postamt verbleibt an seinem alten Platz und erhält die nötigen Anschlüsse an die Eisenbahn. Die Ehinger Straße wird unterführt. Für die Blaubeurerortbrücke genügt die halbe Länge gegenüber seither (96 m gegen 227 m). Die Uhlandstraße wird zur Sackstraße. Die Bedürfnisse des Straßenbahn- und Kraftwagenverkehrs auf dem Bahnhofsvorplatz werden berücksichtigt. Der Tunnel zu den Bahnsteigen erhält einen Ausgang nach der Schillerstraße, um den Reisenden aus der Weststadt den Umweg über die Ehinger Straße zu ersparen. Es bestünde auch die Möglichkeit, das Empfangsgebäude so weit nach Süden zu rücken, daß der Ausgang des Gebäudes in die Münsterachse kommen würde.

Der Frage über die Kosten des geschilderten Umbaus ist zunächst voranzustellen, was durch ihn gewonnen wird. Für die Reichsbahn: Die Möglichkeit zur Verkehrssteigerung bis zu 30 - 40 %, wesentlich verbilligte Abstellung der Güterzüge, Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verschiebebahnhofs bis zu 100 %, Ersparnis an laufenden Betriebskosten durch klaren Betriebsablauf. Für die städtebauliche Entwicklung der Stadt: Ein Geländegewinn von rund 100 000 qm am Bahnhofsvorplatz, an der Hauffstraße, Syrlinstraße und an der seitherigen Schillerrampe. Der Bahnhof wird auf ein schmales Band zusammengedrückt, das nur eine kurze Unterführung der Ehingerstraße erfordert.

Den 14. August 1947, § 370

Die Kosten sind nach den Preisen von 1938 zu veranschlagen
im Bauabschnitt I

Umbau des Personenbahnhofs und des Abstell-
bahnhofs rund 9,35 Mill

Straßenbrücken (Blaubeurertorbrücke, Wall-
straßenbrücke, Ehinger-Straßenunterfüh-
rung) ohne Rampen rund 2,65 Mill

im Bauabschnitt II

Erweiterung des Verschiebebahnhofs im Blau-
tal rund 12,9 Mill

zusammen rund 25 Mill

Von den gesamten Kosten in Höhe von 25 Mill. Reichsmark hat die Reichsbahn in den nächsten Jahren nur die Kosten des Bauabschnitts I aufzubringen. Der Rest von 13 Mill. RM wäre erst zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt nach und nach aufzuwenden, wenn der Güterverkehr wieder den hohen Stand der Vorkriegszeit erreicht.

Erst zum gleichen Zeitpunkt tritt auch das dem sofortigen Gewinn von 100 000 qm wertvollen Geländes inmitten der Stadt entgegensetzende Opfer von 130 - 180 000 qm Fläche im Blautal zur Erweiterung des Verschiebebahnhofs ein.

Einen besonderen Vorteil für die Stadt bildet der Umstand, daß die alte Straßenflucht des Bahnhofplatzes unverändert bestehen bleibt und deshalb die Stadtplanung fortgesetzt werden kann, auch wenn die Umgestaltung des Bahnhofs in absehbarer Zeit nicht zur Ausführung gelangt. -

Auf einzelne Fragen aus der Mitte des Bauausschusses stellt Dr. Leibbrand noch fest: Die Blauunterführung durch den Hauptbahnhof wird die Umgestaltung nicht hindern. Die Unterführung der Glöcklerstraße ist ohne weiteres möglich, weil das erforderliche Gelände durch Wegfall der Rampe bei der Schillerstraße frei wird. - Soweit die Höherlegung von Gleisen vorgesehen ist, entspricht dies einem Wunsch der Reichsbahn. - Die Blaubeurertor-Brücke braucht nicht

Den 14. August 1947, § 370, § 371

unbedingt umgebaut zu werden, sie kann auch in ihrem seitherigen Zustand belassen werden.

Von einem Gemeinderatsmitglied wird empfohlen, das Stadtplanungsamt zu beauftragen, sofort auf den von Dr. Leibbrand vorgetragene Grundlagen die Planung für die angrenzenden Straßen (Glöcklerstraße, Ehingerstraße, Blaubeurerstraße) aufzunehmen, um etwa auftretende Schwierigkeiten rechtzeitig erkennen und beseitigen zu können.

Mit dem Dank an Dr. Leibbrand für seine Ausführungen stellt der Oberbürgermeister als Ergebnis der Beratung fest, daß der Bauausschuß den von Dr. Leibbrand vorgetragene Plänen zustimmt und einverstanden ist, daß auf ihrer Grundlage unverzüglich die Verhandlungen mit der Reichsbahn geführt werden.