

Einblicke in Ulms größte Baustelle: Schritt für Schritt dem Ende entgegen

Vor dem Bahnhof entstehen eine Tiefgarage, Haltestellen und ein neuer Platz. Es gibt einige Besonderheiten, zum Beispiel: unterirdische Verkehrslenkung, Turbinen wie im Schweizer Alpentunnel und die „Ulmer Rinne“.

27. Mai 2021, 17:37 Uhr • Ulm
Ein Artikel von Chirin Kolb



Einblick in die Tiefgarage: Spindeln führen die Autofahrer bis ins vierte Parkdeck 17 Meter unter der Erde. Platz ist für 540 Fahrzeuge.

© Foto: Lars Schwerdtfeger

Viele Fußgänger, Auto- und Radfahrer sehen am Bahnhof seit Jahren nur: Baustelle. Im Grunde geht es Harald Walter da nicht anders. „Aber wenn das alles mal fertig ist, wird es, glaube ich, echt schön“, sagt der Verantwortliche der Koordinierungsstelle Großprojekte der Stadt Ulm. Und es wird ja was fertig. Im Großen wie im Kleinen. Im November soll die **Tiefgarage mit 540 Plätzen** eröffnen, und am Montag wird die endgültige Fahrspur auf der Innenstadtseite der Friedrich-Ebert-Straße komplett freigegeben. Also auch das letzte Stück vor den Sedelhöfen.

Autofahrer müssen dann nicht mehr die ÖPNV-Trasse kreuzen. Und Fußgänger müssen **keinen Umweg mehr** nehmen, sondern haben einen direkten Überweg zwischen Bahnhof und Albert-Einstein-Platz an den Sedelhöfen. Das Verlegen der Gleise für die Straßenbahn geht voran, die neuen Haltestellen sind im Bau. Die auf der Ostseite, also Richtung Innenstadt, geht zum Ende der Sommerferien in Betrieb, die auf der Bahnhofseite Ende der Herbstferien. „Wir werden abschnittsweise an der Oberfläche fertig.“

Im Untergrund ebenfalls. Bis jetzt ist der Tiefgaragenbau noch im Zeitplan. Ein genaues Datum für die geplante Eröffnung im November nennt Klaus Linder aber noch nicht. „Die Lieferfristen für Baumaterial machen uns zu schaffen“, sagt der Leiter der städtischen Parkbetriebsgesellschaft. „Wir sind **abhängig vom Weltmarkt**. Selbst Kabel gehen mittlerweile aus.“

Eine Tiefgarage als Wohlfühlort

Noch ist es recht dunkel in der Tiefgarage, betongrau und kahl. Das wird sich ändern. Ähnlich wie im Parkhaus Neue Mitte soll ein aufgemalter „**roter Teppich**“ die Nutzer zu den Aufzügen und zum Ausgang in der Passage leiten. Beschichtung und Beschilderung sollen Orientierung geben, und die Beleuchtung werde heller, als es die Norm vorsieht, sagt Linder. Die Leuchten können gedimmt werden, zum Beispiel, wenn das unterste Parkdeck abends nicht voll sein sollte – „tagsüber hoffen wir das nicht“.

Eine Tiefgarage als Wohlfühlort? Ein bisschen hoch gegriffen, aber Klaus Linder und Harald Walter geraten schon etwas ins Schwärmen. Hell und weit, diese Begriffe fallen immer wieder. Die Zu- und Ausfahrtsrampen, die Parkplätze, alles ist breiter als nötig. „Wir haben im Vergleich zur Neuen Mitte 50 Prozent der Stützen eingespart“, sagt Linder. In der offenen Spindel, die hinab bis ins vierte Parkdeck führt, wird ein **Lichtkunstwerk** des Berliner Künstlerduos Anklam Henninger mit goldglänzenden leuchtenden Ringen installiert.

Frische Luft in 17 Meter Tiefe

Dass in der Spindel überhaupt Platz für Kunst ist, hat einen ernsten Grund: den Brandschutz. Die Tiefgarage hat **keine Sprinkleranlage**, sondern eine Entrauchung. Sie sorgt auch im Normalfall für frische Luft. Axialturbinen leiten die Luft in die Lüftungstürme und aus der Tiefgarage hinaus: genau da, wo auf dem Bahnhofplatz Fußgänger über Gitterroste gehen. Die offenen Spindeln sorgen dafür, dass frische Luft von außen nachfließt. Die Turbinen schaffen 500 Kubikmeter pro Stunde. „Solche hängen auch in Schweizer Alpentunneln.“

Ein Novum für Süddeutschland, sagt Walter, ist der **unterirdische Kreisel**: „Jeder kann in jede Richtung ausfahren.“ Die Tiefgarage hat zwei Zufahrten und zwei Ausfahrten, jeweils eine im Süden und eine im Norden. Wenn nun zum Beispiel die Neutorstraße verstopft ist, können Autofahrer in der Tiefgarage zur südlichen Ausfahrt Richtung Ehinger Tor gelotst werden. Ein Verkehrsleitsystem macht's möglich.

Am Anfang können Autofahrer nur die Rampen auf der Ostseite nutzen. Die beiden auf der Bahnhofseite können erst fertiggestellt werden, wenn die **provisorischen Straßenbahngleise** abgebaut sind. Die westlichen Rampen gehen dann im nächsten Jahr in Betrieb.

Im ersten Parkdeck gibt es **Kiss-and-Ride-Plätze** für diejenigen, die nur jemanden zum Bahnhof bringen oder abholen wollen, und 32 E-Lade-Stationen. Auch in den anderen drei Ebenen ist Ladeinfrastruktur „für eine später mögliche Ausbaustufe“ vorhanden, sagt Linder. Auch könnten Parkplätze für Car-Sharing reserviert werden.

Tiefgarage steht mitten im Grundwasserstrom

17 Meter reicht die Tiefgarage in die Erde. Klaus Linder steht in Ebene 4, weiter runter geht's nicht. Der Grundwasserspiegel liegt 8,5 Meter über seinen Schuhsohlen. „Wenn wir hier **den Stöpsel ziehen** würden, wäre alles unter Wasser bis zur Ebene zwei.“ Das 250 Meter lange Bauwerk würde volllaufen wie eine Badewanne. Das Grundwasser rauszuhalten, ist das Eine. Das Andere: Die Tiefgarage darf den Grundwasserspiegel nicht zu sehr beeinträchtigen. „Davon hängt die Standsicherheit von Gebäuden in der Innenstadt ab, auch vom Münster“, sagt Harald Walter.

Das Beispiel mit dem Grundwasser ist nur eines von unzähligen, das zeigt: Keine Baustelle in Ulm ist so komplex wie diese mit ihren unterschiedlichen Bauherren und Projekten, die eng verzahnt sind. Es geht eng zu, überall. Kanäle und jede Menge Leitungen für Strom, Fernwärme und Telekommunikation wurden verlegt, dazu so **viele Leerrohre für künftige Leitungen** wie nur möglich. „Man kann gar nicht genug Leitungskapazität im Boden haben“, sagt Walter. „Jeder Platz ist ausgenutzt, alles ist maximal belegt.“ Schließlich wurde auch für die Zukunft gebaut. Von all den Kanälen, Leitungen, und Leerrohren sieht man oben natürlich nichts. Selbst das Regenwasser läuft schicker ab als in schnöde Gullis: in schmale Öffnungen an der Fahrbahnkante. Extra angefertigt, sagt Walter. Die „**Ulmer Rinne**“ ist nur ein Detail, das zum großen Ganzen passt. Das Eingangstor am Bahnhof soll schließlich schön werden.

500 Millionen Euro werden rund um den Bahnhofplatz investiert. Größtes Einzelprojekt sind die Sedelhöfe des Hamburger Investors DC Developments mit 270 Millionen Euro. Die städtische Tiefgarage mit Passage zum Albert-Einstein-Platz kostet 65 Millionen. Weitere Posten sind der Haltestellenbau, die Verlegung von Kanälen und Leitungen und die Gestaltung des Bahnhofplatzes.