



Sachbearbeitung SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht
Datum 23.09.2011
Geschäftszeichen SUB
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 18.10.2011 TOP
Behandlung öffentlich GD 342/11

Betreff: Rahmenplan "Söflinger Straße/Magirusstraße/Einsteinstraße"
- Beschluss -

Anlagen: 1 Rahmenplan „Söflinger Straße-Magirusstraße-Griesgasse“ (Anlage 1)
1 Rahmenplan mit Wohnbebauung / Testentwurf (Anlage 2)
1 Luftbild mit Geltungsbereichen (Anlage 3)

Antrag:

1. Dem Rahmenplan „Söflinger Straße-Magirusstraße-Griesgasse“ vom 22. September 2011 zuzustimmen.

i.V. Kalupa

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 3,C 3,OB,VGV _____	Gemeinderats:
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. KURZDARSTELLUNG

Zur Steuerung der baulichen Entwicklung zwischen der Söflinger Straße, Magirusstraße und Griesgasse wurde ein Rahmenplan entwickelt. Anlass ist die Aufgabe der Gewerbeflächen von ehemals Gummi Welz und weitere anstehende Umnutzungen im näheren Umfeld. Auf dem Flurstück 259/3, Söflinger Straße 200, wird derzeit ein neues Büro- und Wohnhaus geplant. Ein vorhabenbezogener Bebauungsplan befindet sich im Aufstellungsverfahren und nimmt Bezug zu den Zielen des Rahmenplanes.

2. UMGRIFF DES RAHMENPLANS

Das Gebiet befindet sich in unmittelbarer Zentrumsnähe Söflingens, zwischen Söflinger Straße, Magirusstraße und Griesgasse gelegen.

Der räumliche Umgriff umfasst das ehemalige Gelände der Firma „Gummi Welz“, sowie nördlich und westlich angrenzende Bereiche.

3. SACHVERHALT

3.1. Anlass

Nach der Auslagerung der Firma „Gummi Welz“ werden die vorhandenen Gebäude derzeit vermietet und zu unterschiedlichen gewerblichen Zwecken genutzt. Nach Ablauf der Mietverträge 2014 beabsichtigt die Firma „MUNK Bauen & Wohnen GmbH“, die vorhandenen Hallen, abgesehen von einem Büro- und Wohngebäude an der vorhandenen südlichen Stichstraße (Flst.Nr. 258, 259/2), abzureißen und das Gelände zu einem gemischt genutzten Stadtquartier umzunutzen. Am südlichen Rand des Umgriffs, zur Söflinger Straße hin, wird unter Federführung der Firma Munk bereits eine Baulückenschließung (Flst.Nr. 259/3) geplant. Für dieses Vorhaben wird derzeit der Bebauungsplan erstellt (GD 279/11). Dies ist die Initialzündung für die weitere Entwicklung nach Norden.

3.2. Ausgangslage

Das Plangebiet ist ortszentrumsnah an der Söflinger Straße gelegen und stellt durch die direkte Anbindung an die Magirus- und Einsteinstraße ein Bindeglied zum ehemaligen Industriegebiet dar, das sich zwischen Einsteinstraße und Blaubeurer Straße erstreckt. Dieses Industriegebiet war bis in die 80er Jahre das Rückgrat der Ulmer Wirtschaft, verlor aber im Zuge der Umstrukturierungen immer mehr an Bedeutung. Heute wird es mehr und mehr zum hochwertigen Dienstleistungs- und Handelszentrum in Verbindung mit Wohnnutzung umgebaut. Dadurch erhält das Gelände um Gummi Welz eine besondere Bindegliedsfunktion, um zwischen diesen neuen Strukturen und Söflingen sowie der Weststadt zu vermitteln.

Im Planungsumgriff bleiben einige Gewerbebetriebe mittelfristig bestehen und müssen aufgrund ihrer Emissionen berücksichtigt werden. Betriebslärm und hohe KFZ- Frequenz sind für die weitere Bebauung von Bedeutung. Dies betrifft Grundstücke südlich der Einsteinstraße, im Bereich Griesgasse sowie an der Söflinger Straße.

Westlich des Planungsumgriffs hat die Firma Beurer (Flst.Nr. 256/4) ihren Standort, die nach wie vor expandiert und auf die eine künftige Wohnnutzung Rücksicht nehmen muss.

Die bestehende Bebauung der Griesgasse ist dem Wohnen vorbehalten, Doppel- und Reihenhäuser der 60er/70er- Jahre mit großzügigen Vorgartenzonen bestimmen hier das Bild der schmalen Erschließungstrasse.

Generell kennzeichnend für den Planumgriff ist der sukzessive Übergang von Gewerbe und Dienstleistung im Norden und Osten zu immer kleinteiligerer Wohnnutzung im Westen zum Ortskern Söflingens hin. Diesen Struktur- und Nutzungswechsel gilt es aufzugreifen und zu thematisieren.

3.3. Defizite

Mehrheitlich fünfgeschossigen, neuwertigen Wohn- und Geschäftshäusern an der Ostseite der Magirusstraße stehen westlich ein- bis zweigeschossige Hallen gegenüber, die hauptsächlich für KFZ- Dienstleistungen genutzt werden. Die niedrige Bebauung wird weder im Hinblick auf die Art noch auf das Maß der Nutzung dem urbanen Charakter und der hohen Frequentierung der Magirusstraße gerecht. Der Straßenraum wird kaum gefasst, die Magirusstraße mit ihrem großzügigen Querschnitt wirkt rein funktional und es fehlt in diesem Bereich straßenbegleitendes Grün, um städtisch attraktiv zu erscheinen. Der Fußgängerbereich ist trotz seiner großzügigen Breite nicht zониert und den jeweiligen Nutzungen zugeordnet, sondern vollflächig asphaltiert, was wildes Parken provoziert. Ihrer Bedeutung als übergeordnete Radwegeachse Richtung Blau kommt die Magirusstraße in diesem Bereich nicht nach.

Das Gelände rund um Gummi Welz ist vollflächig versiegelt, Aufenthaltsqualitäten existieren praktisch nicht. Die Gebäude selbst sind zum Großteil marode und in ihrer Substanz nicht erhaltenswert. Die gesamte Erschließung ist mangelhaft, für den Fahrverkehr gibt es nur Stichzufahrten in kaum zusammenhängende Hofsituationen. Fuß- und Radwege sind nicht vorhanden. Insbesondere die angestrebte Vernetzung Richtung Norden zur Blau hin ist in diesem Bereich erschwert.

Der Gebäudekomplex, der zur Söflinger Straße hin abgrenzt, ist das Rudiment einer Blockrandbebauung aus den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts, steht aber als Solitär mit offenen Brandwänden frei im Raum. Dadurch kann die Architektur nicht wirken und stellt keine Verbindung zur Umgebungsbebauung her.

3.4. Rahmenplanung

Städtebau

Die Dichte der Blockrandbebauung soll sich an der Umgebungsbebauung orientieren, um ein dem Standort angemessenes, innerstädtisches Quartier zu definieren. Die Gebäudehöhe der Bestandsbebauung beträgt fünf Geschosse, diese Höhe ist maßgebend für die weitere Entwicklung. Punktuelle Überhöhungen mit bis zu 7 Geschossen an städtebaulich geeigneten Stellen sind denkbar.

Die Blockstruktur an der Söflinger Straße ist der Ausgangspunkt der weiteren Entwicklung. Die Ecksituation gibt die Baufluchten vor, die neu zu erstellenden Gebäude schließen bündig an, passen sich in der Höhenentwicklung an und stützen die Gründerzeitarchitektur durch eine moderne Fortführung.

Die Baukörper im Blockinnenbereich ordnen sich der Höhe nach der Blockrandbebauung unter. Im Unterschied zu deren klaren Kanten kann die Höhe und räumliche Zuordnung der Baukörper dort stärker differenziert und auf die konkreten Nutzungen abgestimmt werden. Angestrebt werden vor allem Geschosswohnungsbau und Stadthäuser.

Die Erdgeschosse der Gebäude sollten durchgehend höher liegen als der Straßenraum. Zum Einen um den Wohneinheiten mit Vorgärten, dem charakteristischen Merkmal des Quartiers, die notwendige Privatsphäre zu gewährleisten. Zum Anderen werden die Zufahrten zu den Tiefgaragen vereinfacht und die Keller sind besser zu belichten und zu belüften.

Geschlossene Raumkanten im Wechsel mit offenen Strukturen im Innenbereich, Gebäudestaffelungen und Blickbeziehungen, verkehrsberuhigte öffentliche Räume gegenüber privaten, grünen Innenhöfen, und nicht zuletzt sichere Fuß- und Radwegevernetzungen prägen die Qualitäten des Quartiers.

Der Fußgängerbereich an der Magirusstraße soll umgestaltet werden, der Radweg auf die Fahrbahn verlegt werden, Kurzzeit- Parker angeboten und ein großzügiger Grünstreifen angelegt werden. Durch den Grünstreifen mit Baumreihe sollen die Aufenthaltsqualitäten der Magirusstraße erhöht werden, der Wandel von der Industriestraße zum Stadtboulevard soll deutlich erlebbar sein.

Nutzung

Angesichts der angrenzenden Verkehrsadern sollen an den Blockrändern vorwiegend Büro- und Dienstleistungsnutzungen angesiedelt werden. Einzelhandel kann an den gut angebundenen Lagen der Magirusstraße und der Einsteinstraße im Erdgeschoss angeboten werden. Großflächiger Einzelhandel ist nicht zulässig, lediglich nahversorgungsrelevante Betriebe dürfen die Grenze zur Großflächigkeit überschreiten. Für die Innenbereiche der Quartiere und in den oberen Geschossen der Blockränder wird vorwiegend Wohnnutzung angestrebt.

Erschließung

Das Quartier ist durch die umgebenden Straßen gut ans das örtliche Verkehrsnetz angebunden. Die Straßen innerhalb des Quartiers werden verkehrsberuhigt ausgebildet. Die Erschließung erfolgt mithilfe dreier Stichstraßen, die Querungsmöglichkeiten durch das gesamte Quartier werden unterbunden, um Schleichverkehr zu verhindern. Von den Stichstraßen aus werden die einzelnen Gebäude angeeignet und die Tiefgaragen erschlossen.

Für die neue Haupteerschließung (Straßenschnitt 1) von der Magirusstraße her ist ein großzügiger Straßenquerschnitt von 16 m und anschließend 4 m Vorgartenzone angedacht, auch um eine Verschattung nach Norden zu vermeiden. Von Süd nach Nord reihen sich Fußgänger, eine großzügige Grünachse mit Baumreihe und Querparkern, die Fahrbahn für KFZ und Radfahrer, sowie ein weiterer Fußgängerbereich aneinander. Alles wird schwellenlos mit demselben Belag ausgeführt, lediglich die notwendigen Entwässerungsrinnen zonieren andeutungsweise. Die anschließenden, 4 m breiten Vorgärten sollten höher liegen und die Wohngebäude als Hochparterre ausgebildet werden. Dies dient nicht nur dem ungestörten Wohnen im Erdgeschoss, sondern vereinfacht auch das Zufahren in die Tiefgaragen und die Belichtung der Kellerräume. Die erhöhten Vorgärten tragen zur Begrünung des Straßenraumes bei, erweitern die lichte Breite und sind stilbildendes Element des neuen Quartiers, angelehnt an die Tradition bürgerlicher Gründerzeitstraßen.

Die von Süd nach Nord verlaufende Nebenerschließung (Straßenschnitt 2) wird mit 13 m Breite weniger ruhenden Verkehr aufnehmen, aber ansonsten dieselben Strukturen erhalten. Auf der Ostseite der Fahrbahn sind Längsparker vorgesehen, unterbrochen von Baumscheiben. Auch hier ist der Radfahrer Teil des fließenden Verkehrs. Auf der Westseite der Straße ist ebenfalls eine 4 m breite, höher gelegene Vorgartenzone vorgesehen, was den dort zu errichtenden Gebäuden eine gleichberechtigte Ost-West-Orientierung erlaubt.

Die Durchgängigkeit besteht lediglich für Fußgänger, Fahrradfahrer, Rettungs- und Müllfahrzeuge über den sich aus dem Schnittpunkt der Straßen ergebenden Quartiersplatz. Mithilfe von Hindernissen (Pollern etc.) wird der KfZ-Verkehr hier unterbrochen. Entsprechende Möblierung und der Übergang des Platzes nach Westen in eine Grünzone mit angeschlossenem Kinderspielplatz machen diesen Bereich zum Zentrum des Quartiers. Die ebenfalls dort verlaufende Radachse erhöht die Frequentierung und Belebung in diesem Bereich.

Eine zweite Grünachse mit anschließendem Platzbereich entsteht in der Verlängerung der Griesgasse. Sie nimmt eine historische Wegebeziehung auf, die von der Griesgasse in Richtung Stadtmitte verlief und überdies bis heute mit Leitungsrechten belegt ist. Sie bildet somit die zweite Ost-West-Radwegeachse im Quartier. Die trapezförmige Aufweitung zur Griesgasse hin resultiert aus dem Verlauf der Einsteinstraße und der daran anschließenden Grundstücke, die bislang nicht verfügbar sind. Die Zäsur markiert bis auf Weiteres den Übergang von Gewerbeflächen zur Wohnnutzung und stellt einen Puffer dar. Der sich an der Griesgasse ergebende Platz, der im Gegensatz zum Quartiersplatz dem Verkehr zur Verfügung steht, kann noch einige Kurzzeitstellplätze aufnehmen.

Die Griesgasse soll im weiteren Verlauf ebenfalls neu gestaltet und partiell verbreitert werden, sofern die anliegenden Grundstücksbesitzer bereit sind, Flächen ihrer Vorgartenzonen abzutreten.

Die Magirusstraße soll mehr Attraktivität und städtischen Charakter erhalten und vor Allem durch eine Grünachse an Qualität gewinnen. Auf ihrer Westseite wird eine Grünachse mit großkronigem Baumbestand angelegt. Da die Erschließung der Tiefgaragen innerhalb des Quartiers erfolgt wird die Grünachse nur einmal durch die Erschließungsstraße unterbrochen. Im Anschluss daran werden, zum Straßenraum hin orientiert, Kurzzeitparkplätze angeboten. Die Angebotsstreifen für Radfahrer werden beidseits der Magirusstraße am Rande der Fahrbahn angelegt und können aufgrund der vorhandenen Flächen großzügig gestaltet werden, um der Bedeutung als wichtige Radverkehrsachse in Richtung Norden zur Blau hin gerecht zu werden. Entsprechende Umplanungen werden derzeit erstellt.

Langfristig soll die Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung von der Söflinger Straße bis zur Griesgasse und weiter in Richtung Blau, sowie von der Magirusstraße bis zur Brunnengasse erfolgen, um eine Verknüpfung der Wegebeziehungen zu erreichen.

Freiflächen

Die Erschließungsstraßen sollen durch Verkehrsberuhigung vielfältige Aufenthaltsqualitäten bieten. Es soll keine Bordsteine oder andere Höhenversätze geben, lediglich schmale Rinnen sollen die verschiedenen Nutzungen markieren. Baumreihen beleben die Straßenzüge und spenden Schatten. Sie überstellen damit gleichzeitig die Besucherparkplätze und rhythmisieren den Straßenraum. Die genannten Straßenschnittpunkte im öffentlichen Raum werden im selben Ductus als Plätze ausgebildet, verlangsamen bzw. unterbrechen den Verkehrsfluss und dienen Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen. Entsprechende Möblierung, Bänke und Spielgeräte, komplettieren das Angebot.

Der ruhende Verkehr soll in Tiefgaragen untergebracht werden. Damit bleiben die privaten Freiflächen unverbaut und können als zusammenhängende Grünflächen parkähnlich gestaltet werden, um ein harmonisches Wohnumfeld zu schaffen.

3.5. Gutachterverfahren

Das ehemalige Welz- Areal liegt innerhalb des Geltungsbereiches einer Vorkaufssatzung gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB vom 11.02.2009 (GD 015/09). Die Stadt Ulm hat mit der Firma MUNK Bauen & Wohnen GmbH eine Abwendungsvereinbarung geschlossen und unter folgenden Voraussetzungen auf die Ausübung des Vorkaufsrechts verzichtet:

- Die Firma MUNK verpflichtet sich zur Entwicklung des neuen Quartiers in Benehmen mit der Stadt Ulm.
- Die städtebaulichen Ziele werden in einem Rahmenplan definiert.
- Die notwendigen öffentlichen Erschließungsflächen und Freiräume werden auf die Stadt Ulm unentgeltlich übertragen.
- Die Firma MUNK führt ein Gutachterverfahren unter Beteiligung der Stadt Ulm durch, um konkretisierende städtebauliche Ziele zu definieren und alternative Planungskonzepte zu erhalten. Eine Jury, bestehend aus Vertretern des Vorhabenträgers, des Gemeinderats und der Stadtverwaltung wird einen Entwurf zur weiteren Ausarbeitung auswählen. Darauf aufbauend wird ein Bebauungsplan erstellt werden.

3.6. Nächste Schritte

Das Plangebiet wird noch im Jahr 2011 in den Umgriff des Sanierungsgebietes Weststadt II aufgenommen.

Als erster Baustein soll das Vorhaben der MUNK Bauen & Wohnen GmbH an der Söflinger Straße 200 realisiert werden. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan ist in Aufstellung, Baubeginn kann im Frühjahr 2012 sein. Die Erschließung des Objekts wird über die Stichstraße von der Söflinger Straße her erfolgen, die später ins Gebiet verlängert wird.

Für die Realisierung der übrigen Bausteine kann derzeit kein konkreter Zeithorizont abgesteckt werden.