



Sachbearbeitung	KOST2020 - Koordinierungsstelle 2020		
Datum	14.11.2019		
Geschäftszeichen	KOST/R3		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 10.12.2019	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 466/19
<hr/>			
Betreff:	Landesgartenschau 2030, Glacisweg - Bericht und Grundsatzbeschluss -		
Anlagen:	Machbarkeitsstudie Glacisweg		Anlage 1

Antrag:

1. den Bericht zur Kenntnis zu nehmen,
2. die Variante 1 unter der Voraussetzung der Sanierbarkeit der Wallstraßenbrücke als Grundlage für die weitere Landesgartenschau-Planung zu beschließen,
3. dem weiteren Vorgehen zuzustimmen, für den Radweg parallel zur Kienlesbergstraße (genannt "Basisvariante") die weitere Planung zu beauftragen.

von Winning

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

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	ja

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT einmalig	
PRC: Projekt / Investitionsauftrag:		PRC: 1110-700 Auftrag: L70011100103	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	0 €
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	449.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	€
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	€
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	449.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2018</u>		2020	
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget als sonstige Budgetfortbeschreibung bei PRC 1110-700	449.000 €
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2019 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Ausgangslage

Die Stadt Ulm ist Ausrichter der Landesgartenschau 2030. Ein wesentliches Ziel der Planungen ist es, die historischen Anlagen der Bundesfestung -insbesondere die Glacisanlagen- wieder im Stadtgebiet erlebbar zu machen und mit den heutigen und zukünftigen städtebaulichen Anforderungen zu verknüpfen.

In einem ersten Schritt geht es um die Fragestellung, wie eine attraktive Anbindung des Fuß- und Radverkehrs vom Blaubeurer Tor über die Gleisanlagen der Deutschen Bahn bis hin zur Kienlesbergbastion, dem geplanten Hauptzugang des Bezahlgeländes der Landesgartenschau, erfolgen kann. Diese Anbindung muss aber auch dem Ziel einer dauerhaften Verbesserung des Radwegenetzes von der Donau bzw. von Neu-Ulm aus in Nord-Süd-Richtung bis zum Eselsberg und weiter bis zur Wissenschaftsstadt gerecht werden. Aus aktuellem Anlass muss auch die Frage geklärt werden, ob diese neue Verbindung über die Gleisanlagen nach Abbruch der Beringerbrücke eine Verbesserung für den unteren Eselsberg darstellen kann.

Aufgrund der langwierigen Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiten im Zusammenhang mit Anlagen der Deutschen Bahn ist es jetzt schon erforderlich, eine richtungsgebende Entscheidung zu treffen.

2. Machbarkeitsstudie Glacissteg

In der Bewerbung von 2017 zur Ausrichtung der Landesgartenschau wurde skizzenhaft aufgezeigt, wie der bestehende Geh- und Radweg entlang der Wallstraßenbrücke umgebaut oder als sogenannter "Glacissteg" neu gebaut werden kann. Diese Planungsidee wurde nun in einer Machbarkeitsstudie in mehreren Varianten durch das Büro Planstatt Senner aus Überlingen in Zusammenarbeit mit Breinlinger Ingenieure aus Stuttgart konkret geprüft. Die Arbeitsgemeinschaft hat sich in einer beschränkten Ausschreibung als der wirtschaftlichste Anbieter herausgestellt. Weit über die Anforderungen einer Landesgartenschau hinaus soll die Verbindung vor allem für die Alltagsverkehre von Fußgängern und Radfahrern eine deutliche Verbesserung bieten. Daher verfolgte die Studie neben einer attraktiven Wegeverbindung hin zum zukünftigen Landesgartenschau Gelände auch das Ziel einer nachhaltigen Verbesserung der Geh- und Radwegeverbindungen zwischen Neu-Ulm bzw. der Donau und dem Eselsberg bis hin zur Wissenschaftsstadt.

Insgesamt wurden vier Varianten und eine Basisvariante ausgearbeitet, die ungehindert der vier Varianten umgesetzt werden könnte.

Basisvariante

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie vertiefte Beschäftigung mit dem bestehenden Radwegenetz hatte u.a. das Ziel, die Verbindung zwischen der neuen Kienlesbergbrücke und dem Mähringer Weg entlang der Kienlesbergstraße zu verbessern. Radfahrer müssen - von der Innenstadt her kommend - die Kreuzung Beim Alten Fritz zweimal queren, bevor sie auf der Nordseite der Kienlesbergstraße weiter fahren können und nochmal den Lehrer-Tal-Weg kreuzen, bevor sie den Mähringer Weg erreichen.

Auf der Südseite der Kienlesbergstraße steht eine ungenutzte Fläche zur Verfügung, die allerdings bislang nach Westen Richtung Mähringer Weg keine Fortführung findet. Diese ungenutzte Fläche wurde als Potenzial erkannt und durch eine Stegkonstruktion entlang der Gleisflächen nach Westen hin verlängert. Durch diese Maßnahme würde ein attraktiver, sicherer und kreuzungsfreier Radweg zwischen Mähringer Weg und Kienlesbergbrücke entstehen.

Variante 1

Derzeit erfolgen die technische Prüfung der Wallstraßenbrücke sowie die Möglichkeiten einer Sanierung des Bauwerks. Mit den Ergebnissen ist im Frühjahr 2020 zu rechnen. Im Fall einer Sanierung der Wallstraßenbrücke ist auch eine Erneuerung der Kappenkonstruktion erforderlich, wodurch man die Brückenränder komplett neu aufbauen und zudem die Straßenquerschnitte neu organisieren kann:

- Die bestehende Auffahrt auf der Ostseite der Wallstraßenbrücke vom Blaubeurer Ring sowie die zweispurige Abfahrt lassen sich jeweils auf eine Fahrspur reduzieren ohne die Leistungsfähigkeit der Äste signifikant einzuschränken.
- Ein kombinierter Fuß- und Radweg verläuft wie bisher entlang der östlichen Fahrspur, wird aber - in Abhängigkeit der statischen Möglichkeiten - auf mindestens vier bis fünf Meter verbreitert.
- Aufgrund der starken Verkehrsbelastung sind zur Qualitätssteigerung der Wegeverbindung und zur Verbesserung der Bewegungs- und Aufenthaltsqualität zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen sinnvoll.
- Spiegelbildlich zur Ostseite ist auch für die Westseite eine vergleichbare funktionale und gestalterische Lösung vorstellbar. Auch hier kann bei der Auffahrt vom Lehrer-Tal-Weg auf die B10 eine Fahrspur durch einen breiten Geh- und Radweg ersetzt werden. Auf diese Weise ist eine kreuzungsfreie Radwegeverbindung im Zweirichtungsverkehr vom Mähringer Weg bis in den Blaubeurer Tor Kreisel möglich.

Die Variante 1 nutzt durch eine Umorganisation der bestehenden Flächen sowie eine nach derzeitigem Stand statisch umsetzbare Verbreiterung der Seitenbereiche die bestehenden Potenziale der Wallstraßenbrücke. Diese Ertüchtigung ist mit Abstand die kostengünstigste Lösung aller vier Varianten. Da sie jedoch eng mit dem Zustand der Wallstraßenbrücke verknüpft ist, kann eine abschließende Beurteilung, ob eine Sanierung der Wallstraßenbrücke und ob die in Variante 1 vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen realisiert werden können, erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Brückenprüfung erfolgen.

Variante 2

Die Variante 2 verfolgt als oberstes Ziel, eine optimale Radwegeverbindung vom Hauptbahnhof bzw. von Neu-Ulm kommend in Richtung Eselsberg zu schaffen. Dabei ermöglicht der neue Steg über den Bahnkörper auch eine Alternative zur abgängigen Beringerbrücke. Die Verbindung vom Blaubeurer Tor zur Kienlesbergbastion ist dabei über den Umweg Haltestelle "Lehrer Tal" möglich, ist aber in der Zielrichtung untergeordnet:

- Der Radweg verläuft vom Hauptbahnhof bzw. von Neu-Ulm kommend in Verlängerung der Schillerstraße unter der Ludwig-Erhard-Brücke hindurch und entlang des geplanten Sportbereichs der Landesgartenschau.
- Schon vor der Unterquerung der Wallstraßenbrücke steigt der Radweg allmählich an, unterquert die Brücke und überquert die Bahnflächen als eigenständige Stegkonstruktion bis hin zur Haltestelle "Lehrer Tal".

- Der Steg kann nach Südwesten verlängert werden und die Gleise nochmals queren, um eine optimale Anbindung des Eselsbergs an die Einkaufs- und Gewerbeflächen an der Blaubeurer Straße zu gewährleisten.

Die Variante 2 stellt die direkteste aber auch die aufwendigste Radwegeverbindung dar. Das Brückenbauwerk verliert in dieser Ausrichtung für Fußgänger den direkten Bezug zur Festungsanlage und zum LGS-Gelände.

Variante 3

Die Variante 3 orientiert sich so nah wie möglich am historischen Verlauf der Courtine zwischen Blaubeurer Tor und Kienlesbergbastion:

- Der kombinierte Fuß- und Radweg startet vom Blaubeurer Tor her kommend wie die Variante 1 entlang der bestehenden Auffahrt zur Wallstraßenbrücke.
- Etwa auf halber Strecke löst sich der Fußweg als eigenständiges Brückenbauwerk bis zum vorgelagerten Wall an der Kienlesbergbastion, wo auf verschiedenen Wegen der Anschluss an das LGS-Gelände hergestellt werden kann.
- Der Radweg folgt dem bisherigen Verlauf entlang der Wallstraßenbrücke.

Das neue Brückenbauwerk stellt für Fußgänger optisch eine klare Verbindung zwischen dem Blaubeurer Tor und der Kienlesbergbastion dar, ermöglicht aber keine wesentliche Aufwertung des Radwegenetzes zwischen Hauptbahnhof bzw. Neu-Ulm und dem Eselsberg und weiter in Richtung Wissenschaftsstadt.

Variante 4

Der Verlauf ist vergleichbar mit der Variante 3, allerdings bindet der neue Steg über die Bahngleise nicht an die Fußwege Richtung LGS an, sondern an den Radweg zwischen Kienlesbergbrücke und dem Mähringer Weg:

- Der kombinierte Fuß- und Radweg startet vom Blaubeurer Tor her wie die Varianten 1 und 3 entlang der bestehenden Auffahrt zur Wallstraßenbrücke.
- Etwa auf halber Strecke löst sich der Radweg als eigenständiges Brückenbauwerk bis zur Kienlesbergstraße, wo er an den neu zu errichtenden Radweg ("Basisvariante") anschließen kann.
- Der Fußweg bleibt auf dem bisherigen Verlauf entlang der Wallstraßenbrücke und kann über verschiedene Wege an das LGS-Gelände angeschlossen werden.

Das neue Brückenbauwerk stellt für Radfahrer eine sehr gute Verknüpfung der Radwege von Süden her kommend mit dem Ost-West verlaufenden Radweg von der Kienlesbergbrücke zum Mähringer Weg dar. Allerdings bietet die Verbindung für Fußgänger und insbesondere für LGS-Besucher zwischen Blaubeurer Tor und Kienlesbergbastion keine wesentlichen neuen Qualitäten gegenüber dem Bestand.

3. Bewertung der Varianten und Empfehlung der Verwaltung

Empfehlung für die Basisvariante (Radweg entlang der Kienlesbergstraße)

Das Potenzial der Basisvariante wird von der Verwaltung als so hoch bewertet, dass sie vorschlägt, im nächsten Schritt eine Vorplanung über die technische Ausführung eines Radwegs südlich der Kienlesbergstraße in Auftrag zu geben. Diese Empfehlung erfolgt unabhängig von der Entscheidung für eine der Varianten 1-4.

Empfehlung der Stadtverwaltung für Variante 1

Die Variante 1 (Ertüchtigung der Wallstraßenbrücke) ist unter der Voraussetzung der Sanierbarkeit die mit Abstand kostengünstigste Lösung unter den vier Varianten. Außerdem nutzt sie die bestehenden Potenziale der Konstruktion und der bestehenden Wegeverbindungen, wertet sie auf und führt sie in eine ganz neue äußere Form, den "Glacissteig". Hinzu kommt, dass das Planungs- und Genehmigungsverfahren das unkomplizierteste ist, weil die Bahngleise durch kein neues Brückenbauwerk überquert werden müssen. Die skizzierte Gestaltung in Form von Stahlrahmen mit integriertem Lärmschutz und Begrünung zur Fahrbahn hin kann auf der Westseite der Wallstraßenbrücke in ähnlicher Form wiederholt werden. Die Anbindung an das LGS-Gelände um die Kienlesbergbastion herum ist auf verschiedenen Wegen möglich, muss aber noch genauer untersucht werden.

Die Verwaltung empfiehlt, die Variante 1 als Grundlage für die weitere Landesgartenschau-Planung zu beschließen und damit in die Planung zur Sanierung der Wallstraßenbrücke einzubringen.

4. Finanzierung

Städtische Haushaltsmittel

Die Finanzierung der Sachkosten (360.000 €) und der Personalkosten (89.000 €) erfolgt im Rahmen des neuen Haushaltsplanverfahrens für 2020 als sonstige Budgetfortschreibung.

Diese steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben und der Beschlussfassung des Haushaltsplans 2020 durch den Gemeinderat.

Im Verlauf der weiteren Projektkonkretisierung wird eine detaillierte Finanzplanung erarbeitet und mit der mittelfristigen Finanzplanung bzw. der städtischen Investitionsstrategie abgestimmt.

Fördermittel

Die Förderprogramme Radwegeausbau (LGVFG) und Tourismusförderung werden geprüft.