



Sachbearbeitung KOST2020 - Koordinierungsstelle 2020
Datum 24.02.2020
Geschäftszeichen KOST/R3
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 30.06.2020 TOP
Behandlung öffentlich GD 097/20

Betreff: Landesgartenschau 2030,
- Bericht zu den Ergebnissen der Planungswerkstatt und zur weiteren
Öffentlichkeitsarbeit -

Anlagen: Anlage 1 - Ergebnisse der Planungswerkstatt

Antrag:

Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Walter

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, OB, VGV, ZSD/F _____	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 / laufend]	
PRC: 1110-700 Projekt / Investitionsauftrag:		PRC: 1110-700 Auftrag: L70011100103	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	€
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	695.000 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	€
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	€
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	695.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2020</u>		2020	
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC: 1110-700	€
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	695.000 €
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2020 ff</u>	60.000.000		
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Beschlüsse, Berichte und Anträge aus dem Gemeinderat

1.1. Beschlüsse und Berichte

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.12.2017, GD 445/17
Bewerbung für eine Landesgartenschau 2026 - 2030
- Beschluss der Machbarkeitsstudie -

Internationaler Ausschuss am 02.10.2018, GD 337/18
Landesgartenschau 2030
- Bericht zur Bewerbung und zum weiteren Vorgehen -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 07.05.2019, GD 075/19
Landesgartenschau 2030
- Bericht über die Projektstruktur und weiteres Vorgehen -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 10.12.2019, GD 466/19
Landesgartenschau 2030, Glacisweg
- Bericht und Grundsatzbeschluss -

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge aus dem Gemeinderat liegen nicht vor.

2. Sachstand Landesgartenschau (LGS)

Der Schwerpunkt der Verwaltungsarbeit im Jahr 2019 lag auf dem "Sondieren", welche Grundstücke für eine Entwicklung aktivierbar sind, welche Restriktionen, Entwicklungspotentiale und zeitliche Abhängigkeiten bestehen, wie sie gegebenenfalls von der Stadt mitbeeinflusst werden können und wie der Planungsprozess gestaltet werden kann.

Das Projektgebiet wurde aufgrund der unterschiedlichen Planungsanforderungen in drei Teile gegliedert. Abschnitt I umfasst die Wilhelmsburg und die westlichen Anlagen bis hinunter zum Bahngelände. Abschnitt II bildet die Verbindung über die Bahnanlagen hinweg. Abschnitt III schließt südlich an und reicht bis an die Donau. Er umfasst den weitaus größten und komplexesten Teil der westlichen Glacisanlagen. Die drei Abschnitte werden im späteren Planungsprozess wieder zusammengeführt.

In einer ersten Machbarkeitsstudie für den Abschnitt II wurde in 2019 eine dauerhafte Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs vom Blaubeurer Tor über die Gleisanlagen der Deutschen Bahn bis hin zur Kienlesbergbastion untersucht. Aufgrund der Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiten über Anlagen der Deutschen Bahn und aufgrund der anstehenden Sanierungsarbeiten an der Wallstraßenbrücke war es erforderlich, hier frühzeitig eine richtungsgebende Entscheidung zu treffen. Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat hierzu am 10.12.2019 den Grundsatzbeschluss zur weiteren Planung gefasst. Konkretere Beschlüsse zur Umsetzung sind aber erst nach Kenntnis des Bauwerkszustandes aus der derzeitigen detaillierten Brückenuntersuchung möglich.

3. Planungswerkstatt zum Abschnitt III des Landesgartenschau-Geländes

Der südliche Abschnitt des künftigen LGS-Geländes reicht vom Blaubeurer Tor bis zur Donau und umfasst u. a. die Ehinger Anlagen, das Ehinger Tor und die B10. Dazu fand vom 22. bis 25. Januar 2020 eine Planungswerkstatt mit drei Teams - jeweils bestehend aus einem Verkehrs-, Freiraum- und Stadtplaner - auf der Wilhelmsburg statt. Es nahmen insgesamt 19 Fachleute aus ganz Deutschland teil. Die Teams arbeiteten nicht in Konkurrenz um ein zu prämierendes Arbeitsergebnis, sondern kooperierend und standen in den vier Tagen im regelmäßigen Austausch untereinander sowie mit der Verwaltung. Es wurden keine fertigen Lösungen erwartet. Vielmehr war es das Ziel, unterschiedliche Entwicklungsansätze herauszuarbeiten, die es lohnt, im weiteren Planungsverfahren genauer zu untersuchen.

Die Zielsetzungen der Planungswerkstatt bestanden darin,

- Möglichkeiten der grundsätzlichen Neuorganisation der Verkehrsabwicklungen und der Verkehrsräume zu entwickeln,
- städtebauliche und freiraumplanerische Entwicklungspotentiale aufzudecken,
- Möglichkeiten der verbesserten Grünvernetzung in Nord-Süd und in Ost-West auszuloten,
- Möglichkeiten der Reduktion stadträumlicher Barrieren zu ermitteln,
- Grundlagen für weitere vertiefende Untersuchungen zu schaffen und
- prägnante Entwicklungsansätze als Diskussionsgrundlage für einen öffentlichen Beteiligungsprozess zu entwickeln.

Die vorläufigen Ergebnisse dieser Planungswerkstatt wurden am 25. Januar 2020 den teilnehmenden Stadträtinnen und Stadträten sowie dem LGS-Fachbeirat vorab präsentiert. Die Teams hatten danach vier Wochen Zeit, ihre Ergebnisse zu vertiefen. Die daraus hervorgegangenen Ansätze werden nachfolgend dargestellt. Die Teams kommen dabei mit ihren eigenen Erläuterungen zu Wort (s. Anlage 1).

3.1. Team 1

- **ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH, Karlsruhe**
- **ARGUS Stadt und Verkehr, Hamburg**
- **Planstatt Senner, Überlingen**

Das Team 1 verfolgt grundsätzlich zwei Ziele. Das erste Ziel ist die Stärkung der Glacisanlagen in Nord-Süd-Richtung, um einen durchgängigen Freiraum herauszuarbeiten, der wieder im Gesamtzusammenhang erkennbar und erlebbar wird. Das zweite Ziel ist die Verknüpfung der Weststadt mit der Innenstadt über attraktive Querverbindungen, um beide derzeit getrennte Stadtteile wieder näher aneinander zu rücken. Die vorhandenen und neu gewonnenen Freiräume beidseitig der B10 sollen im Wechselspiel mal auf der einen Seite landschaftlichen Charakter bekommen (an den Glacisanlagen), mal auf der anderen Seite städtischen und boulevardartigen Charakter, der von Bäumen gesäumt wird. Durch das Optimieren von Verkehrsknoten und -strömen werden neue Freiräume geschaffen. Ergänzt durch städtebauliche Entwicklungen und neu definierte Stadtkanten kann die B10 schrittweise von einer Barriere zu einer städtischen Naht umgewandelt werden.

Es ergeben sich drei Schwerpunkte für die vertiefte Bearbeitung:

1. Blaubeurer Tor: Der Kreisverkehr wird zu zwei Einzelknoten umgebaut, sodass das historische Bauwerk Blaubeurer Tor ohne Straßenquerung in die Glacisanlagen entlang des Dichterviertels eingebunden werden kann.
2. Söflinger Kreisel / Hindenburgring: Der Kreisverkehr wird zu einer T-Kreuzung umgebaut, um Grün- und Sportflächen zu gewinnen. Der Radverkehr wird durch eine großzügige Brücke in Nord-Süd-Richtung über die Kreuzung geführt.
3. Ehinger Tor: Die Neue Straße und die Zinglerstraße werden jeweils in einen Zweirichtungsverkehr umgebaut. Dadurch können die bislang vielfältigen Fahrbahnverflechtungen am Bismarckring auf zwei Knoten mit weniger notwendigen Abbiegebeziehungen und damit geringerem Flächenbedarf reduziert werden. Auf diese Weise lässt sich die Verkehrsmenge vor dem Ehinger Tor deutlich reduzieren. Es wird ein großzügiger "Klimaplatz" zwischen Schillerstraße und Hans- und Sophie-Scholl-Gymnasium mit dem Ehinger Tor als identifikationsstiftende Mitte vorgeschlagen.

3.2. Team 2

- **asp Architekten GmbH, Stuttgart**
- **StetePlanung, Darmstadt**
- **Treibhaus, Hamburg**

Das Team 2 sieht in der B10 das überholte Erbe des Leitbilds der „Autogerechten Stadt“ der 60er und 70er Jahre, dem die sozialen sowie stadt- und landschaftsräumlichen Beziehungen untergeordnet wurden. Der zukünftige Straßenraum wird nicht als lineare, gleichbleibende Struktur gesehen, sondern als Abfolge von "Sequenzen" mit spezifischen Situationen und Anforderungen. Die Straße muss sich vom monofunktionalen Ingenieurbauwerk in einen städtischen Lebensraum mit einem verbindenden Freiraumband in Nord-Süd-Richtung und unterschiedlichen Querbeziehungen in Ost-West-Richtung wandeln.

Drei Entwicklungsbereiche ermöglichen eine Transformation der KFZ-Verkehrsinfrastruktur:

1. Das Blaubeurer Tor soll durch kräftige Raumkanten entlang der B10 zu einem erlebbaren Stadteingang für Ulm werden. Das Areal zwischen IKEA, Bahn und Dichterviertel wird als Entwicklungsfläche und als "Baulabor der produktiven Stadt" gesehen. Der Umbau des Kreisverkehrs am Blaubeurer Tor in zwei T-Kreuzungen ermöglicht einen kulturell nutzbaren Platz, der an die Glacisanlagen entlang des Dichterviertels angebunden ist.
2. Der Rückbau des Söflinger Kreisels in eine T-Kreuzung eröffnet städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten und Potentiale für eine neue Freiraumverknüpfung in Ost-West-Richtung. Eine Fahrrad-Brücke über die B10 mit einem Verteiler in Richtung Süden und in die Weststadt sowie ein Aussichtsturm unterstreichen den Signalcharakter des Ortes.
3. Am Ehinger Tor wird der Verkehr in der Neuen Straße und der Zinglerstraße wie im Team 1 jeweils in einen Zweirichtungsverkehr umgebaut. Die bislang vielfältigen Fahrbahnverflechtungen können auf zwei Knoten reduziert werden. Durch die Fassung der Raumkanten am UniversumCenter, vor dem Hans- und Sophie-Scholl-Gymnasium und auf dem heutigen Haltestellenbereich wird ein klar umrissener urbaner Platz mit dem Ehinger Tor in der Mitte geschaffen sowie die B10 in den Charakter eines innerstädtischen Straßenzuges überführt.

3.3. Team 3

- **Machleidt GmbH Städtebau + Stadtplanung, Berlin**
- **SHP Ingenieure GbR, Schnüll, Haller + Partner, Hannover**
- **sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin**

Das Team 3 sieht die gesamte Glacisanlage - und die darin eingebettete B10 - wie ein starkes Rückgrat, an das mehrere von West nach Ost verlaufende "Raumbänder" angehängt sind: Die Wasserbänder (Blau und Donau), die grünen Bänder (parkartige und vegetative Strukturen) und die urbanen Bänder (der städtische Stadtboden). Ihre jeweiligen Begabungen sollen herausgearbeitet und besser zusammengefügt werden, um sich zu ergänzen und die historische Innenstadt und die Weststadt zu einer Ganzheit zusammen zu binden. Das heute noch vom KFZ-Verkehr geprägte Westglacis soll als Stadtraum zurückerobert werden.

Das Team hat sich auf zwei Bereiche konzentriert:

1. Im westlich der B10 gelegenen Blaupark wird ein großes Potential gesehen, die vorhandenen, aber fragmentarischen Freiraumstrukturen mit Wasserflächen aus der Innenstadt heraus bis weit nach Westen zu verknüpfen. Der zukünftige Park soll einerseits Sport- und Erholungsangebote bieten, aber auch das entsprechende Umfeld für repräsentative Firmengebäude.

2. Das Ehinger Tor wird bis auf ÖPNV- und Radverkehr komplett verkehrsberuhigt, indem die Erschließung der Innenstadt von Süden und Südwesten neu geordnet wird. Die Zinglerstraße wird Zweirichtungsverkehr und damit einzige Zufahrt zur Innenstadt für den Individualverkehr. Die Neue Straße am Ehinger Tor wird zurückgebaut und zur attraktiven Stadteinfahrt ausschließlich für ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr. Diese verkehrsberuhigte Achse wird über das Ehinger Tor hinaus nach Westen bis in die Wagnerstraße hinein verlängert. Dies ermöglicht die Revitalisierung der Wagnerstraße als eigenständiges Stadtteilzentrum.

4. Vertiefende Untersuchungen im Nachgang zur Planungswerkstatt

Die Ergebnisse der Planungswerkstatt werfen viele Fragestellungen auf, die im weiteren Planungsprozess zu klären sind. Die Verwaltung wird nun sukzessive die nachfolgend dargestellten Untersuchungen beauftragen. Erste Ergebnisse werden im dritten bzw. vierten Quartal 2020 erwartet. Neben der Frage der technischen und verkehrlichen Machbarkeit soll dabei stets auch die Wirtschaftlichkeit auf den Prüfstand gestellt werden. Die Verkehrsuntersuchungen werden jeweils durch städtebauliche Untersuchungen, Umsetzungsstrategien und Grobterminplanungen ergänzt.

4.1. Verkehrsuntersuchungen am Ehinger Tor, Söflinger Kreisverkehr, Xinedome-Knoten und am Blaubeurer Tor

Die Vorschläge zur verkehrlichen Neuorganisation rund um das Ehinger Tor erfordern eine zusammenhängende Untersuchung der Verkehrsknoten am Ehinger Tor (B311/Bismarckring und Wagnerstraße/Bismarckring), am Söflinger Kreisverkehr, am "Xinedome" (Neue Straße/Zinglerstraße/Friedrich-Ebert-Straße) sowie am Blaubeurer Tor. Als Grundlage der Beauftragungen detaillierter Verkehrsuntersuchungen werden in einem ersten Schritt unterschiedliche Markosimulationen basierend auf den Verkehrsstärken im Jahr 2030 durchgeführt. In Varianten sollen so die aus den Planungsüberlegungen der Teams resultierenden grundsätzlichen Verkehrsverlagerungen aufgedeckt werden. Die Ergebnisse dieser Simulationen wiederum liefern wichtige Grundlagen für weitere Verkehrsuntersuchungen. Im zweiten Schritt sollen dann folgende konkrete Maßnahmenvorschläge aus der Planungswerkstatt näher untersucht und hinsichtlich der grundsätzlichen Machbarkeit bewertet werden:

- a. Umgestaltung des Blaubeurer-Tor-Kreisverkehrs mit geänderter Verkehrsführung
- b. Auflösung des Söflinger Kreisverkehrs mit direkter Verbindung nach Westen bzw. einer Direktrampe aus dem B10-Tunnel in die Söflinger Straße
- c. Reduzierung der Fahrspurzahl im Bereich Ehinger Tor mit gleichzeitigem Zweirichtungsverkehr in der Neuen Straße und in der Zinglerstraße
- d. Zusätzliche Gegenrichtungsverkehre aus dem Bismarckring ohne Verschwenkung zur Furttenbachstraße
- e. Vollsperrung vor dem Ehinger Tor (Verkehrsabwicklung im Tunnel) sowie Verkehrsberuhigung der Wagnerstraße durch die Bündelung der Verkehre in die Zinglerstraße (Zweirichtungsverkehr) und in die Söflinger Straße

4.2. Weitere Untersuchungen

Für den Glacissteig im Abschnitt II wird die Verwaltung in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Brückenprüfungen der Wallstraßen- und Blaubeurer-Tor-Brücke weitere Planungen für den Glacissteig in Auftrag geben. Die Planungen des Radwegs entlang der Kienlesbergstraße wurden bereits bis zu Leistungsphase 2 beauftragt.

5. Dialog mit der Öffentlichkeit

Drei Bausteine bilden das Grundgerüst der Öffentlichkeitsarbeit:

5.1. Information

Mit der Eröffnung der Bahnhofspassage am 16. Juli 2020 erhält die Bürgerschaft zum ersten Mal im öffentlichen Raum Informationen zur Landesgartenschau 2030 in Ulm.

Am 21.09.2020 wird dann eine umfangreiche Outdoor-Ausstellung zu den Zielen der Landesgartenschau und den konkreten Ergebnissen der Planungswerkstatt im Bereich vor dem Ehinger Tor eröffnet. Die Ausstellung wird dort für die nächsten 10 Jahre als Infopoint bestehen bleiben.

Mit dieser Ausstellung wird:

- das Ehinger Tor wieder als historischer Stadtbaustein ins Bewusstsein gebracht und in das Blickfeld der Passanten gerückt,
- darauf aufmerksam gemacht, dass sich in diesem Bereich in den nächsten 10 Jahren im Rahmen der Landesgartenschau viel entwickeln soll,
- der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern einen Ausgangspunkt finden,
- ein Treffpunkt für Führungen und Aktionen entstehen.

Im Anschluss an die Ausstellungseröffnung am Ehinger Tor werden Vertreterinnen und Vertreter der Planungsteams ihre Entwürfe auf einem Bürgerinfoabend im Kulturzentrum Roxy präsentieren und zur Diskussion stellen.

Niederschwellige Angebote wie Printmedien, ein digitaler Newsletter, die Bedienung der sozialen Medien sowie Pressearbeit ergänzen sukzessive die Informationsarbeit.

5.2. Beteiligung

Neben der reinen Informationsarbeit werden die unterschiedlichen Interessensgruppen und Stakeholder über verschiedene Beteiligungsformate in die Planung der Landesgartenschau eingebunden werden:

- Am 07.10.2020 findet das zweite Treffen des Fachbeirats statt.
- Vier Wochen nach der Ausstellungseröffnung am 21.10.2020 wird der erste Bürgerbeirat einberufen. Bislang haben sich knapp 50 Bürgerinnen und Bürger für eine aktive Mitarbeit angemeldet.
- Bis Ende 2020 werden mehrere Gespräche mit Stakeholdern erfolgen.
- Derzeit wird ein Konzept zur aktiven Bürgerbeteiligung ausgearbeitet, das die unterschiedlichen Meinungen und Erfahrungen der Bürgerschaft bündelt und realisierbare und gemeinsam beschlossene Vorschläge hervorbringen soll. Detailinfos zur zielführenden Bürgerteilhabe am Landesgartenschau-Planungsprozess werden dem Gemeinderat in der FBA-Sitzung am 17.11.2020 vorgestellt.

5.3. Aktionen

Weitere offene Beteiligungsformate dienen dazu, mit Engagierten und Interessierten ins Gespräch zu kommen, ohne an vorgegebenen Planungsvorschlägen zu diskutieren:

- Stadtpaziergänge (entlang des Planungsgebiets)
- Exkursionen zu anderen Landesgartenschauen u.a. Überlingen
- Jugendbeteiligung (Beteiligungsform befindet sich aktuell in Abstimmung mit dem Stadtjugendring)

Der Beteiligungsprozess begleitet den Planungsprozess bis etwa Mitte 2021. Die Ergebnisse aus den vertiefenden Untersuchungen (siehe oben, insbesondere Punkt 4.) und aus der Beteiligung werden dann in einem Rahmenplan zusammengefasst und dem Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt zur Entscheidung und als Grundlage für die Auslobung eines Planungswettbewerbs vorgelegt.

6. Finanzplanung

Mit einer zuverlässigen Kostenangabe der Investitionsmaßnahmen für die LGS ist frühestens im III./IV. Quartal 2021 zu rechnen. Für die Investitionsplanung ab 2024 werden für die Landesgartenschau 60 Mio. € vorgesehen. Dies umfasst insbesondere auch Baumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur wie Wege und Brücken.

Für die Maßnahme "Glacissteg" wurden von VGV im Rahmen der Investitionsstrategie 4 Mio. € und für den Radweg an der Kienlesbergstraße 5 Mio. € gemeldet.

Für den Ergebnishaushalt 2021 werden für die LGS 360 T€ Sachaufwendungen (für Öffentlichkeitsarbeit, Machbarkeitsstudien, Verkehrsuntersuchungen etc.) und 335 T€ Personalaufwand für drei zusätzliche Stellen angemeldet.

Die Finanzierung steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit aller zu erfüllender städtischer Aufgaben und der Beschlussfassung des jeweiligen Haushaltsplans durch den Gemeinderat.