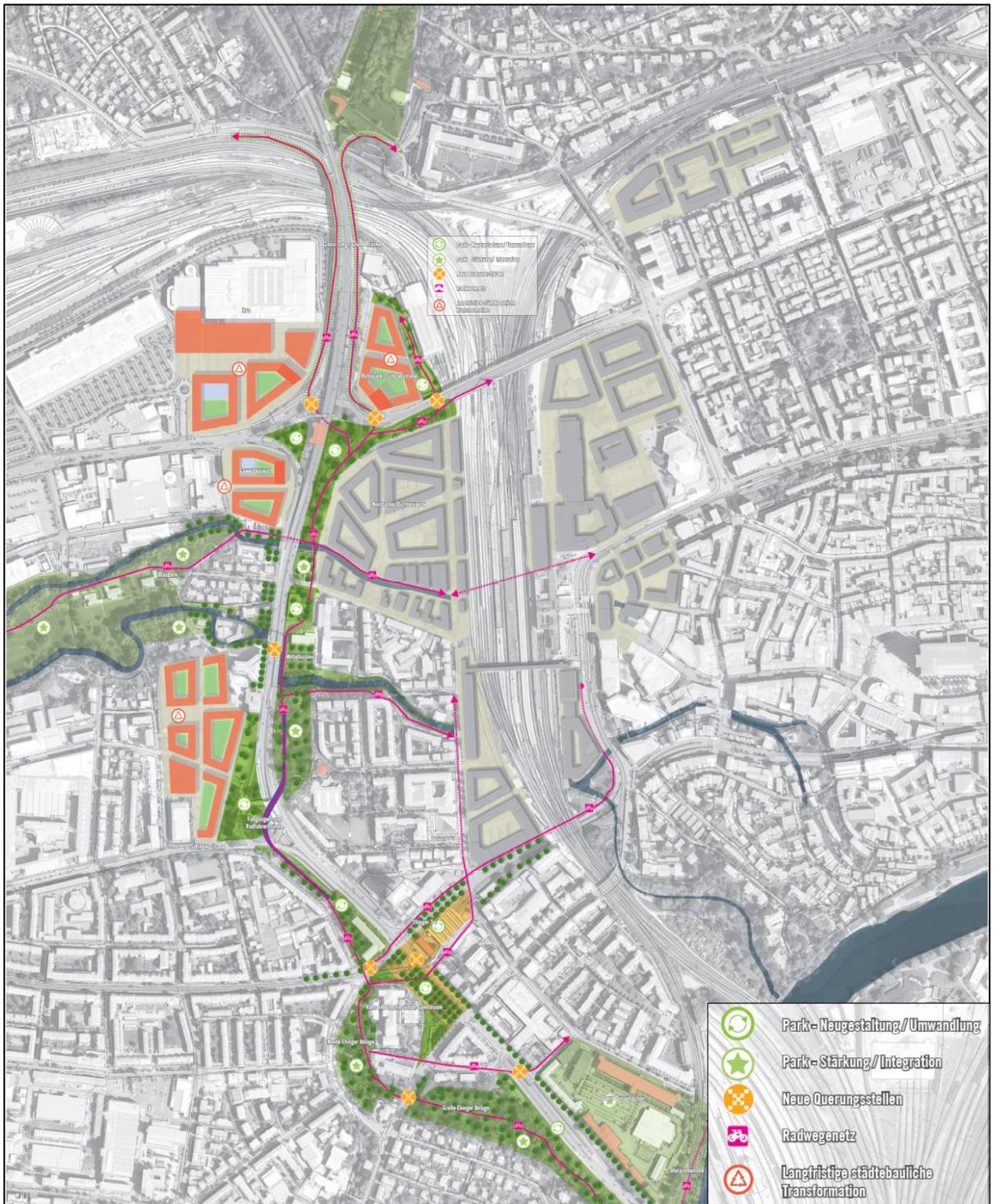


Team 1 - ASTOC ARCHITECTS AND PLANERS GmbH/Karlsruhe,
 ARGUS Stadt und Verkehr/Hamburg, Planstatt Senner/Überlingen



Team 1 - ASTOC ARCHITECTS AND PLANERS GmbH/Karlsruhe, ARGUS Stadt und Verkehr/Hamburg, Planstatt Senner/Überlingen

Zur Landesgartenschau 2030 sollen die Glacisanlagen der Bundesfestung von der Wilhelmsburg im Norden bis hinunter zur Donau im Süden als **durchgängige und erlebbare Freiräume** entwickelt werden. Das Westglacis ist zwischen Blaubeurer und Ehinger Tor stark von der B10 geprägt und in seinem Gesamtzusammenhang nicht mehr erkennbar. Ziel ist es, die **Verkehrsdominanz der B10 zu reduzieren** und die Festungsanlagen in den Stadtraum zu integrieren. Darüber hinaus sollen **Weststadt und Innenstadt wieder näher „aneinander rücken“** und über attraktive Querverbindungen besser miteinander verknüpft werden. Die vorhandenen und neu gewonnenen Freiräume beidseitig der B10 zeigen ein Wechselspiel zwischen „landschaftlichen“ Glacisanlagen und „städtischen“, von Bäumen gesäumten Boulevards. Durch **intelligentes Optimieren von Verkehrsknoten und -strömen** können neue Freiräume sowie ein **für Fußgänger und Radfahrer durchgängiger Stadtraum** geschaffen werden. Ergänzt durch städtebauliche Entwicklungen und neu definierte Stadtkanten kann die **B10 schrittweise von einer Barriere zu einer städtischen Naht** umgewandelt werden. Aus der stadt- und verkehrsräumlichen Analyse sowie der Beschäftigung mit verschiedenen Nutzergruppen (Perspektiven) ergeben sich drei Schwerpunkte, bzw. Sequenzen für die weitere Bearbeitung:

1. Blaubeurer Tor:

Der überdimensionierte Kreisverkehr kann zu einer **einfachen T-Kreuzung mit Signalanlage** zurückgebaut werden. Der **gesamte Verkehr** (unterhalb der bestehenden Wallstraßenbrücke) wird **westlich am Blaubeurer Tor vorbeigeführt** und an die Blaubeurer Straße, die Ludwig-Ehrhard-Brücke und Zu- und Abfahrten der Wallstraßenbrücke angebunden. Dadurch kann der Straßenraum östlich das Blaubeurer Tors in einen attraktiven Freiraum umgewandelt und das **Blaubeurer Tor direkt an das Dichterviertel angeschlossen** werden. Mittelfristig können die anliegenden Brach-, Gewerbe- und Parkplatzflächen für eine städtebauliche Entwicklung aktiviert werden. Als Fortführung der geplanten Bebauungsstruktur des Dichterviertels entstehen sowohl an der Einmündung der Blaubeurer Straße als auch auf den Bahnflächen an der Schillerstraße nach der Landesgartenschau **dichte und Nutzungsgemischte Quartiere in Blockbebauung** mit markanten Hochpunkten. **Dadurch erhält Ulm im Norden einen erkennbaren Stadteingang.**

Team 1 - ASTOC ARCHITECTS AND PLANERS GmbH/Karlsruhe, ARGUS Stadt und Verkehr/Hamburg, Planstatt Senner/Überlingen

2. Söflinger Kreisel / Hindenburgring:

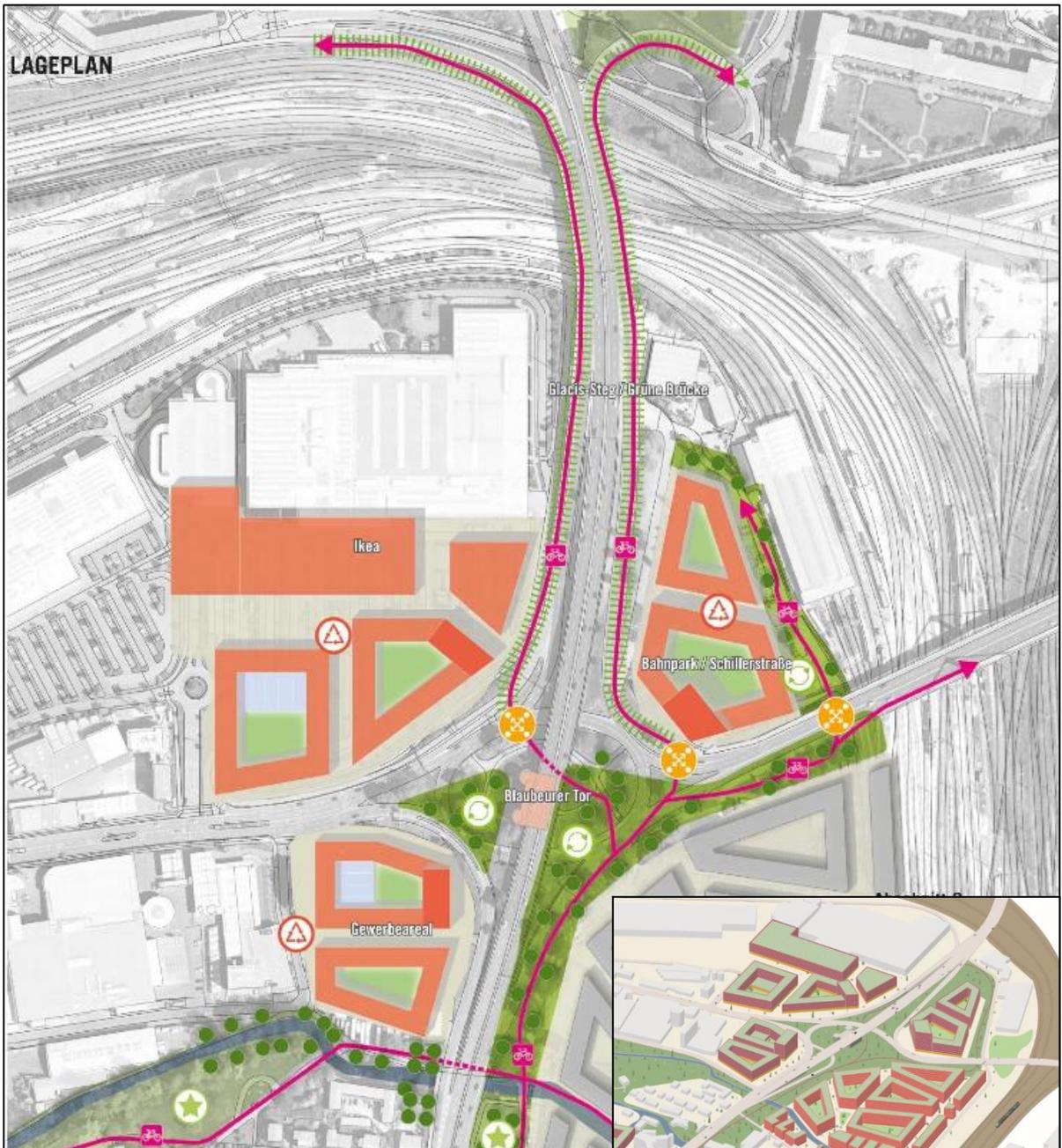
Die Verbindung zwischen Blaubeurer Tor über den angrenzenden Blau-Park bis zur Söflinger Straße wird durch **Rückbau des nördlichen und westlichen Segmentes des Söflinger Kreisels** aufgewertet. Im Vorfeld einer möglichen Quartiersentwicklung der Gewerbeflächen entsteht **ein neuer Freiraum**. Während die gegenüberliegenden Grünflächen an der Mittelbastion als Teil der Glacisanlagen parkähnlich und mit bewegter Topographie umgestaltet werden, stehen als Erweiterung des städtischen Boulevards vor allem Trendsportarten und Freizeitangebote im Vordergrund. Von dort aus sollten auch **Verbindungen durch das neue Quartier in den Blau-Park** geschaffen werden. Ein **Fuß- und Radfahrersteg sorgt für eine einfache Überquerung der B10** und verbindet die historischen Glacisanlagen im Süden mit dem Bereich um die Mittelbastion und den Blaupark. Der Steg bildet einen weiteren **Brückenschlag zwischen Weststadt und Innenstadt** und ist gleichzeitig ein wichtiges Bindeglied für eine anzustrebende durchgängige Radverbindung von der Donau bis zum Eselsberg.

3. Ehinger Tor / Bismarckring:

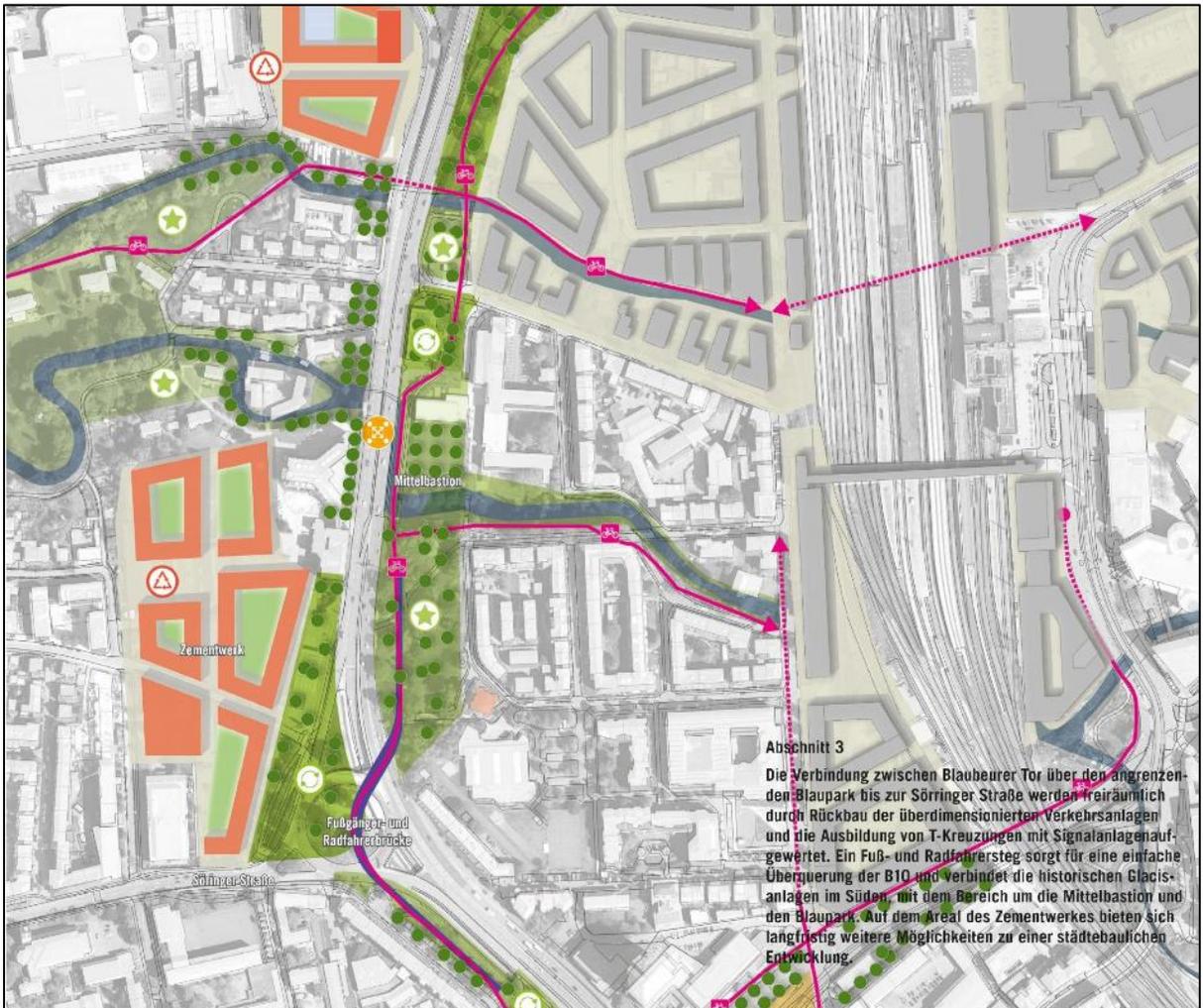
Der gesamte Bereich um das Ehinger Tor wird verkehrlich neu geordnet. Durch eine integrierte **Bündelung und Umlenkung von Verkehrsströmen** sowie die Ausbildung kompakter signalgesteuerter Kreuzungspunkte können zahlreiche Abbiegespuren und **überflüssige Verkehrsflächen reduziert** werden. Der Verkehrsknoten kann regelrecht „aufgeräumt“ werden, um die **Übersichtlichkeit** und damit die **Sicherheit** für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Schüler des Hans- und Sophie-Scholl-Gymnasiums zu erhöhen. Zwischen Ehinger Tor und dem Gymnasium entsteht ein neuer städtischer Freiraum. Eine hohe Aufenthaltsqualität, ein Café sowie Möglichkeiten für kulturelle Veranstaltungen **wandeln einen reinen Transitort in einen attraktiven öffentlichen Platz**. Zahlreiche neue Bäume sowie Wasserflächen, bzw. Fontänenfelder machen ihn zu einem regelrechten „Klimaplatz“. Gegenüber den ehemaligen Asphaltflächen könnte hier die Oberflächentemperatur um bis zu 20 Grad und die Lufttemperatur durchschnittlich um 2 Grad gesenkt werden. Fußgänger und Radfahrer können wie selbstverständlich **durch das Ehinger Tor spazieren** oder fahren, einfach und sicher die kompakteren Straßenräume überqueren, um weiter in die Ehinger Anlagen und bis zur Oberen Donaubastion und zur Donaupromenade zu gelangen.

Das Zusammenspiel von intelligenten Verkehrslösungen, neu gewonnenen und hochwertig gestalteten Freiräumen sowie gezielten städtebaulichen Entwicklungen tragen dazu bei, die Lebensqualität von Ulm – auch über die Landesgartenschau 2030 hinaus – weiter zu fördern.

Team 1 - ASTOC ARCITECTS AND PLANERS GmbH/Karlsruhe,
ARGUS Stadt und Verkehr/Hamburg, Planstatt Senner/Überlingen



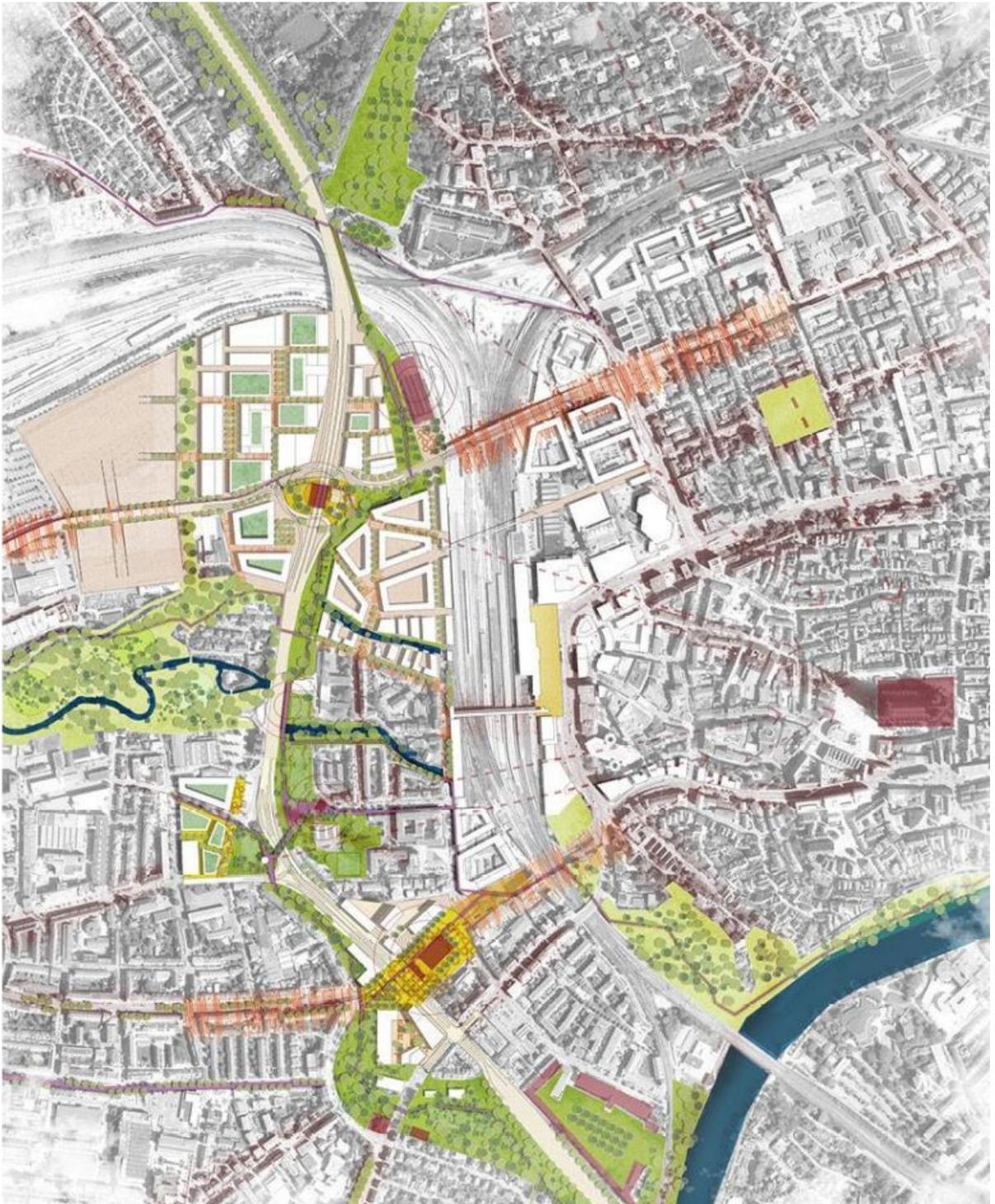
**Team 1 - ASTOC ARCHITECTS AND PLANERS GmbH/Karlsruhe,
ARGUS Stadt und Verkehr/Hamburg, Planstatt Senner/Überlingen**



**Team 1 - ASTOC ARCITECTS AND PLANERS GmbH/Karlsruhe,
ARGUS Stadt und Verkehr/Hamburg, Planstatt Senner/Überlingen**



**Team 2 - asp Architekten GmbH/Stuttgart, StetePlanung/Darmstadt,
Treibhaus/Hamburg**



Team 2 - asp Architekten GmbH/Stuttgart, StetePlanung/Darmstadt, Treibhaus/Hamburg

Die B10 spiegelt in ihrer heutigen Ausprägung das **Erbe des Leitbildes der „autogerechten Stadt“ der 60er und 70er Jahre** in Reinform wider. Soziale, stadt- und landschaftsräumliche Beziehungen sind diesem Leitbild untergeordnet. Gedacht als Querspange zwischen A8 und A7 **nimmt die B10 keine Rücksicht auf ihr städtisches Umfeld**, sondern ergibt sich der anachronistischen Prämisse eine möglichst zeitsparende Kfz-Verbindung zwischen den beiden Schnellstraßen zu sein. Insbesondere aus Norden kommend, durch das Lehrer Tal in Richtung Blaubeurer Tor, wird die Stadt dabei kaum wahrgenommen. Der höchste und charakteristischste Punkt der Stadt, der Münsterturm, fliegt vorbei. Nirgendwo ist spürbar, dass beidseits der Straße „Stadt“ ist.

Die **autogerechte Stadt steht heute für eine Fehlentwicklung**, die sich vielerorts wie ein Korsett um die Stadtkörper legt und notwendige Beziehungen und Entwicklungen unterbricht. Neben der Wiederherstellung der Wahrnehmbarkeit des linearen Glacisbauwerks und dessen **Einbettung in eine lebendige Freiraumstruktur**, wird als eine Hauptaufgabe der Landesgartenschau die **Wiederherstellung der Querbeziehungen in Ost/Westrichtung** gesehen.

Analog zu diesen Querbeziehungen zeigt sich der Straßenraum nicht als eine gleichbleibend durchgängige Struktur, sondern eher als Abfolge von Sequenzen mit unterschiedlichen spezifischen Situationen und Anforderungen. Soll die Idee der Landesgartenschau gelingen, muss die Straße **vom monofunktionalen Ingenieursbauwerk in einen städtischen Lebensraum** gewandelt werden. Dazu gehört vor allem auch die **Stärkung von Fuß- und Radverkehr als Leitverkehrsmittel** der LGS 2030.

Die **Transformation der Kfz-Verkehrsinfrastruktur an drei Hauptpunkten** sowie die Schaffung von durchgehenden attraktiven Fuß- und Radverbindungen sind der Schlüssel für das Entstehen eines verbindenden Freiraumbandes sowie einer vielschichtigen Entwicklung und Aufwertung des Gesamttraums. Der **Umbau des Kreisverkehrs am Blaubeurer Tor zum neuen Stadteingang** ist Kern eines Entwicklungsbereichs im Umfeld der Hochstraße. Ein **Rückbau des Söflinger Kreisverkehrs** eröffnet städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten und Potentiale für eine neue Freiraumverknüpfung (inkl. Rad-Brückenschlag). Am **Ehinger Tor** werden durch eine **Neuorganisation des Verkehrs und durch Reduzierung von Kfz-Verkehrsflächen nutzbare Freiräume geschaffen** werden können, gleichzeitig können auch Potentiale für eine neue bauliche Fassung und Setzung entstehen.

Team 2 - asp Architekten GmbH/Stuttgart, StetePlanung/Darmstadt, Treibhaus/Hamburg

1. Blaubeurer Tor:

Der Kreisverkehr am Blaubeurer Tor soll zu einer signalisierten Einmündungen umgebaut werden. Durch den Wegfall der Straßenbarriere kann von Osten ein Grün- und Freiraum bis zum Blaubeurer Tor hin entstehen, der mit dem angrenzenden nördlichen Dichterviertel vernetzt wird. Der Radverkehr wird sichtbar über eine Brücke geführt und ist nicht länger dem Kfz-Verkehr untergeordnet. Mit der Freistellung und Nutzung des historischen Blaubeurer Tors, entsteht ein multifunktionaler Platz für Veranstaltung, Sport und Kultur. Die aktuell monofunktional gewerblich genutzten Flächen (IKEA-Areal) bieten große Entwicklungspotentiale für eine produktive Stadtentwicklung. In Koproduktion mit bestehenden Eigentümer*innen werden Parkplätze und Gewerbehallen zu lebendigen Quartieren transformiert. Als Experimentierfeld und Baulabor der produktiven Stadt, das um die ungenutzten Wagenhallen der Deutschen Bahn entsteht, dient das Brückenquartier als Bindeglied zwischen Kernstadt und Blaubeurer Tal sowie zu den Einrichtungen der Universität auf dem Eselsberg. Das Dichterviertel, einst am Stadtrand Ulms gelegen, wird eingebettet in einen vielfältigen neuen Stadtteil.

2. Söflinger Kreisel / Mittelbastion:

Auch an der Mittelbastion bzw. am Söflinger Kreisel wird die Kfz-Infrastruktur auf das erforderliche Maß zurückgenommen und die Kreisverkehrsanlage in eine signalisierte Einmündung transformiert. Alle Kfz-Verkehrsbeziehungen sind zugelassen. Wichtiges Signal ist die neue Fuß- und Radbrücke, die sich über die B 10 spannt und die Ost- und Westseite sowie die einzelnen Ziele der LGS 2030 attraktiv miteinander verbindet. Die neue Gartenbrücke als Teil des gesamtstädtischen Fuß- und Radwegenetzes verknüpft die Nachbarschaften entlang der Bundesstraße. Die Neuorganisation der Verkehrsführung an der ehemaligen Mittelbastion ermöglicht großzügige Freibereiche, von denen insbesondere die angrenzenden Quartiere profitieren. Der neue Quartierspark im Osten, Erinnerung an die grüne Bastion und Topographie des Brückenkopfs, schützt vor Lärm und Emissionen der Straße. Anknüpfend an die Reminiszenz gewährt ein neuer Aussichtsturm als städtebauliches Gelenk neue Blickbeziehungen zur Burg, zum Münster und zum Ehinger Tor bis zur Donau. Durch die Eingriffe im Freiraum werden neue Qualitäten für eine Bebauung im Umfeld des Parks generiert. Mit einer Öffnung des angrenzenden Industrieareals entsteht ein eigenständiges Quartier zum Arbeiten und Wohnen.

Team 2 - asp Architekten GmbH/Stuttgart, StetePlanung/Darmstadt, Treibhaus/Hamburg

3. Ehinger Tor:

Das heute vom Kfz-Verkehr umtoste Ehinger Tor wird **entsprechend seiner Bedeutung freigestellt und von überflüssigen Kfz-Verkehrsflächen befreit**. Die heute unübersichtliche Verkehrsführung wird neu geordnet und **Entwicklungsflächen für Aufenthalt, Freiraum- und städtebauliche Arrondierungen** gewonnen. Insbesondere **Fuß- und Radverkehr werden als tragende Säulen einer nachhaltigen innerstädtischen Mobilität** aufgewertet.

Die Ostseite des Ehinger Tors wird zu einem **multimodalen Verknüpfungspunkt** mit umfangreichen Mobilitätsangeboten ausgebaut, wo beispielsweise Besucher der LGS 2030 Fahrräder / Pedelecs ausleihen, um die LGS 2030 bis zur Wilhelmsburg aktiv zu erleben. Mit dem Umbau der Haltestelle zu einem Mobilitäshub mit kulturellem Programm entsteht zudem ein neuer Impulsgeber. Über die **Arrondierung des Universum-Centers** erfährt der Raum eine zusätzliche **Aufwertung in den Randzonen**. Die Flächen im Freiraum weisen unterschiedliche urbane Qualitäten auf.

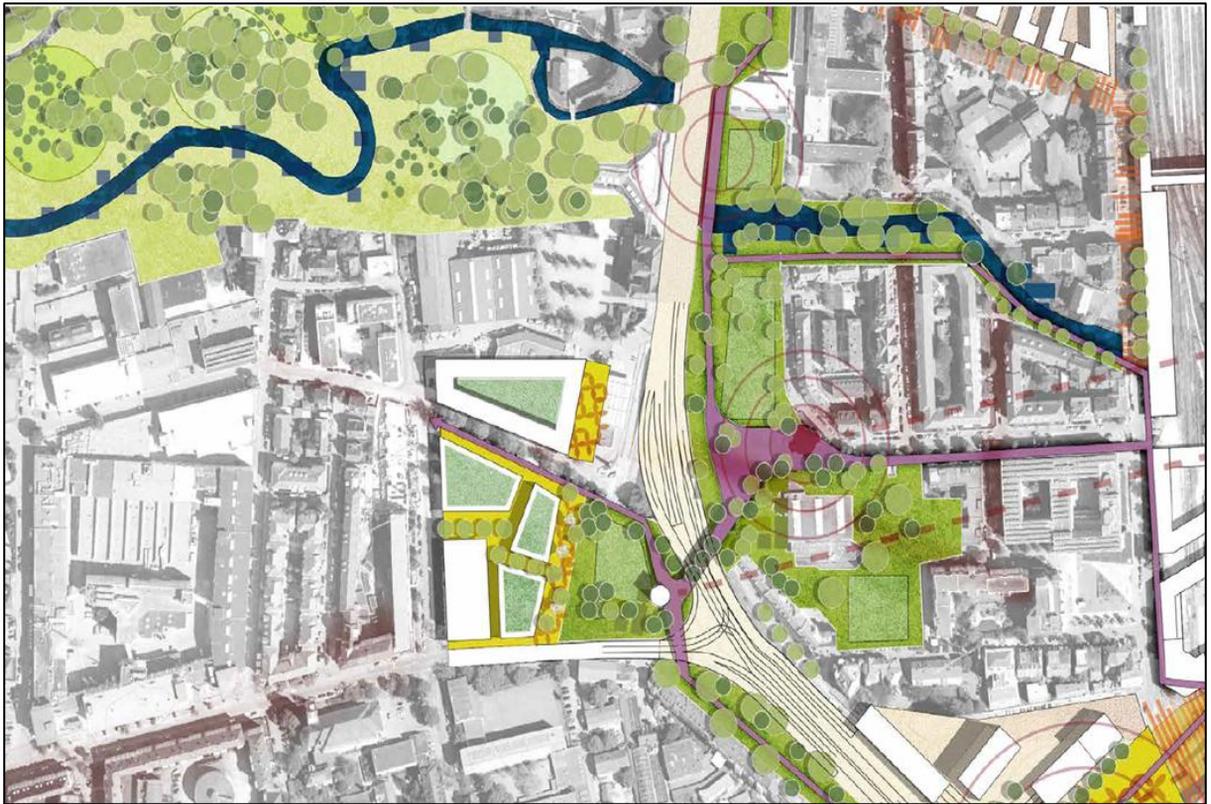
Der **urbane Platzraum um das Ehinger Tor** wird zum **attraktiven Eingang zur Innenstadt**. Durch den eigenständigen Charakter **verknüpft der Ort als neuer Treffpunkt die Innenstadt und Weststadt**. Zur Belebung des Platzes wird im Ehinger Tor eine gastronomische Nutzung vorgesehen.

Mit Schwarzkiefern und Wasserspiel wird explizit der Platz vor dem Gymnasium als **schattiger Aufenthaltsort** aufgewertet. Der angrenzende Schulhof erfährt durch Baustrukturen an der Bundesstraße eine extreme Beruhigung und wird zu dem neuen Herz des Ensembles.

Team 2 - asp Architekten GmbH/Stuttgart, StetePlanung/Darmstadt, Treibhaus/Hamburg



Team 2 - asp Architekten GmbH/Stuttgart, StetePlanung/Darmstadt, Treibhaus/Hamburg



Team 2 - asp Architekten GmbH/Stuttgart, StetePlanung/Darmstadt, Treibhaus/Hamburg



**Team 3 - Machleidt GmbH Städtebau + Stadtplanung/Berlin,
SHP Ingenieure GbR, Schnüll, Haller + Partner/Hannover,
sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH/Berlin**



**Team 3 - Machleidt GmbH Städtebau + Stadtplanung/Berlin,
SHP Ingenieure GbR, Schnüll, Haller + Partner/Hannover,
sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH/Berlin**

Mit der Landesgartenschau in Ulm gewinnt die Stadt neben dem Gartenfest 2030 verbesserte Stadtstrukturen. Diese werden langfristig die Gesellschaft bereichern. Insbesondere die Aufwertung und Verknüpfung der von West nach Ost verlaufenden Raumbänder schaffen hochkarätige Stadt-, Landschafts- und Mobilitätsräume. Die markanten Strukturen des Glacisringes prägen Ulm bis in die Gegenwart hinein. Insbesondere die historischen Befestigungsanlagen mit den Wallanlagen und der Wilhelmsburg bilden einen einmaligen Einblick in die Geschichte der Stadt. Aufgrund der **Trassenführung der B 10 sind im westlichen Glacisabschnitt jedoch nur punktuelle Reminiszenzen und wenig zusammenhängende Strukturen** davon erhalten. Diese punktuellen Reminiszenzen werden dort, wo Potenzialräume im direkten Umfeld vorhanden sind, herausgearbeitet und qualifiziert.

Es entsteht mit der Nord-Süd-Achse **parallel zur B 10 ein starkes Rückgrat**. Daran fügen sich als Relikte die historischen Bestandsstrukturen und wo möglich Neuinterpretationen davon. Von diesen Punkten **gehen in Ost-West-Richtung drei Raumbänder** aus: die **Wasserbänder** (Blau und Donau), die **grünen Bänder** (parkartige und vegetative Strukturen) und die **urbanen Bänder** (der städtische Stadtboden). Sie fügen sich zusammen, ergänzen sich als Überlagerungen und binden die historische Innenstadt und die Weststadt zu einer Ganzheit zusammen.

Das heute noch vom Kfz-Verkehr geprägte Westglacis soll im Zuge der Landesgartenschau als Stadtraum zurück erobert werden. Durch den sich abzeichnenden Wandel in der Mobilität erscheint dies möglich. Hierzu ist Mut erforderlich, den Ulm in den letzten Jahren bereits durch viele innovative Lösungen gezeigt hat. **Der Straßenzug B 10/B 28 bleibt in seiner Leistungsfähigkeit grundsätzlich unverändert**. Der **Kreisverkehr am Blaubeurer Tor wird signalisiert** und dadurch ertüchtigt. Durch eine neue Ausfahrt in Fahrtrichtung Norden aus der B 10/B 28 zum Kreisverkehr an der Söflinger Straße (Hindenburgring) mit Teilsignalisierung wird die **entlastende Wirkung der Untertunnelung erheblich gestärkt**. Der oben liegende **Bismarckring** wird im Bereich der Untertunnelung **zur Stadtstraße mit vorwiegender Erschließungsfunktion zurückgebaut**.

Das **Straßennetz in der Weststadt** wird neu geordnet. Die **Wagnerstraße** wird auf ihre **Erschließungsfunktion reduziert** und als attraktives Stadtteilzentrum entwickelt. Der östliche Teilabschnitt **zwischen Ehinger Tor und Schillerstraße** wird zur **Fußgängerzone** umgestaltet. Die **Söflinger Straße** bleibt die **Hauptverkehrsstraße nach Westen**. Am Knotenpunkt Söflinger Straße/ Wagnerstraße erfolgt durch die Verschiebung der Haltestelle in die Wagnerstraße die Verkehrslenkung auf die Söflinger Straße. Die Zinglerstraße und B 311 werden westlich des Bismarckrings durch die geplante Querspange von der B 311 zur B 28 so entlastet, dass die **Querung in Bereich der Ehinger Anlage ebenerdig** als Shared Space erfolgen kann.

**Team 3 - Machleidt GmbH Städtebau + Stadtplanung/Berlin,
SHP Ingenieure GbR, Schnüll, Haller + Partner/Hannover,
sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH/Berlin**

Die Erschließung der Innenstadt von Süden und Südwesten wird neu geordnet. Die **Zinglerstraße wird östlich des Bismarckrings für beide Fahrtrichtungen** geöffnet. Die **Neue Straße am Ehinger Tor wird zurückgebaut** und wird die attraktive Stadteinfahrt für den ÖPNV (Bus und Bahn) sowie den Fuß- und Radverkehr.

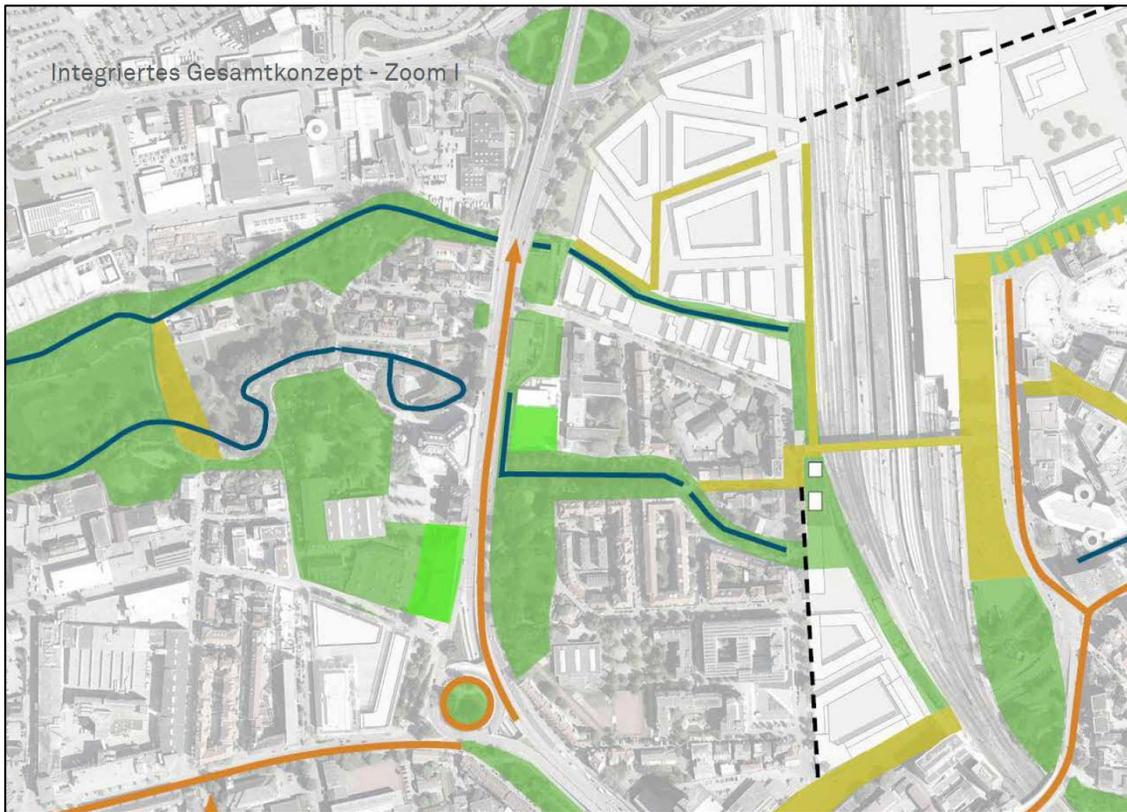
Als Variante ist zu prüfen, inwieweit die Neue Straße am Ehinger Tor für beide Fahrtrichtungen die Zufahrt zur Innenstadt unter Benutzung des Tunnels unter den Gleisen dient und ob die Zinglerstraße für beide Fahrtrichtungen die Stadteinfahrt für den ÖPNV (Bus) sowie den Radverkehr bilden kann.

Das **ÖPNV-Netz und insbesondere das Straßenbahnnetz werden ausgebaut**, u.a. durch eine neue Linie in Richtung Neu-Ulm. Im Betrachtungsraum ergeben sich die folgenden Veränderungen. In der **Wagnerstraße wird die Straßenbahn straßenbündig** geführt. Eine attraktive Straßenraumgestaltung wertet das Stadtteilzentrum auf. Die **Bahnunterführung der Neuen Straße wird zur ÖPNV-Achse** (Straßenbahn und Bus, oder (Variante) die Zinglerstraße wird zur ÖPNV-Achse (Bus). Das **Ehinger Tor wird neben dem Hauptbahnhof zur Drehscheibe im ÖPNV**.

An allen Knotenpunkten erhält der Radverkehr höhere Priorität als heute. Das Radverkehrsnetz wird in Ost-West- Richtung und in Nord-Süd-Richtung ertüchtigt. Verknüpfungspunkte mit dem Öffentlichen Verkehr sind insbesondere am Hauptbahnhof (beide Seiten). Das gesamtstädtische Radverkehrsnetz wird durch den **Ausbau der Ost-West-Route** von der nördlichen Innenstadt im Zuge der **Fahrradstraße Zeitblomstraße mit einer weiteren Radbrücke über den Hauptbahnhof** mit Anschluss an den Landschaftsraum der Blau gestärkt. Weitere bestehende Radverbindungen in Ost-West-Richtung werden qualifiziert. Die südliche **Innenstadt und der Bahnhofplatz werden durch die autofreie Unterführung** im Zuge der Neuen Straße bzw. der Zinglerstraße (Variante) an das Ehinger Tor angebunden. Von dort erfolgen die weiteren Radverbindungen zur Wagnerstraße, zur Radroute im Zuge der Wörthstraße und zur Radverbindung Richtung Gewerbegebiet Donautal über die Illerstraße.

Durch eine ganze Reihe von Maßnahmen wird die **Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad gestärkt**. Durch die Aufwertung und Stärkung des Stadtteilzentrums in der Weststadt wird die Nahmobilität gefördert. Die Wege sind kurz und können bequem zu Fuß zurückgelegt werden. Die **Barriere des Bismarckrings** aus der Weststadt in die Innenstadt am Ehinger Tor **wird erheblich reduziert**. Es können die Wege in die Innenstadt ohne nennenswerte Wartezeiten zurückgelegt werden. Durch die Verbindungen im Bereich des Bahnhofs werden viele Wege aus den Quartieren in die Innenstadt kurz und attraktiv.

Team 3 - Machleidt GmbH Städtebau + Stadtplanung/Berlin,
SHP Ingenieure GbR, Schnüll, Haller + Partner/Hannover,
sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH/Berlin



**Team 3 - Machleidt GmbH Städtebau + Stadtplanung/Berlin,
SHP Ingenieure GbR, Schnüll, Haller + Partner/Hannover,
sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH/Berlin**



Wagnerstraße, Blick Richtung Ehinger Tor