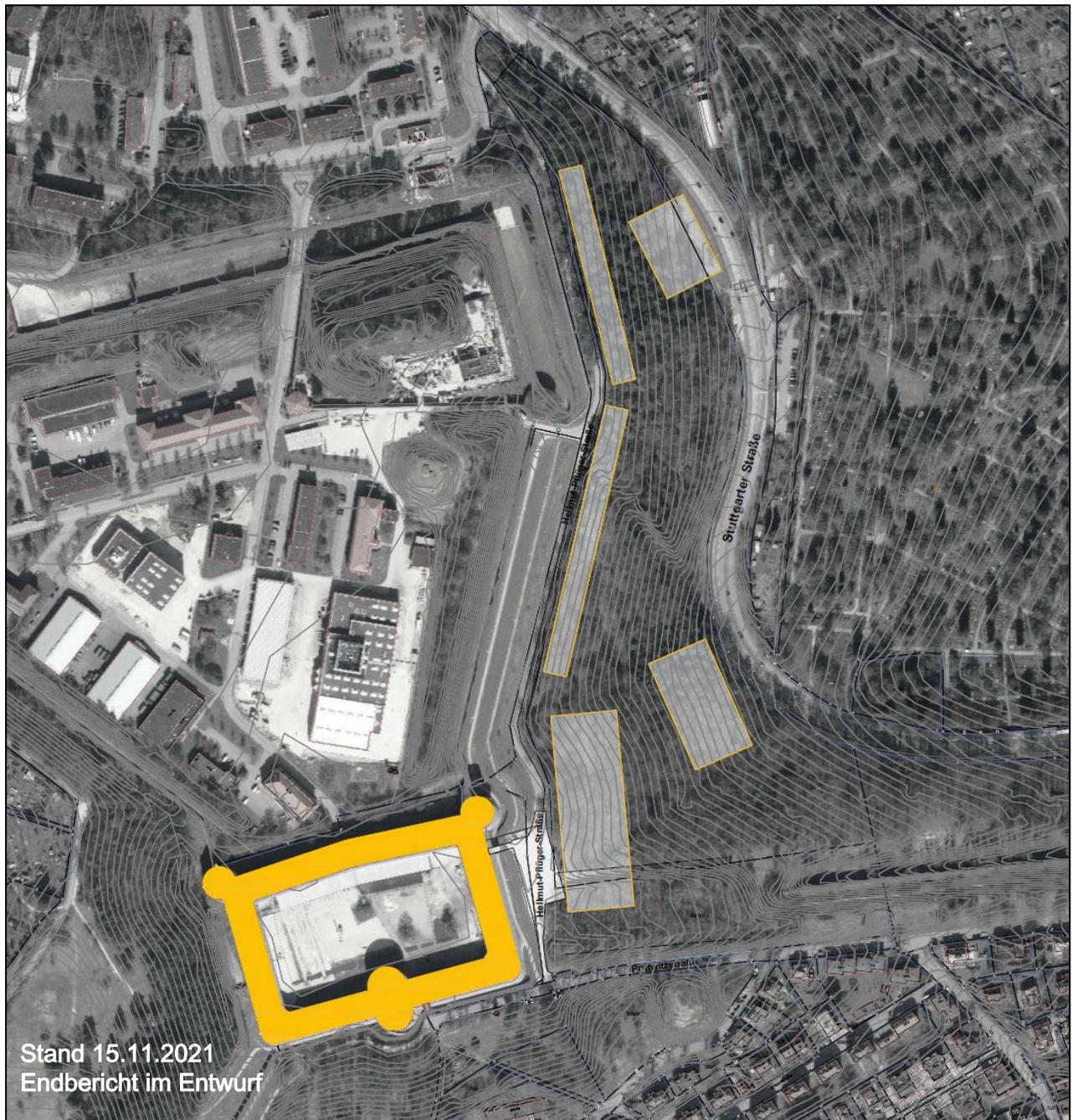


Parken an der Wilhelmsburg

Machbarkeitsstudie für den Bau eines Parkhauses an der Wilhelmsburg Ulm



Verfasser

Stemshorn Kopp Architekten und Stadtplaner PartGmbH
Gartenstraße 20, 89077 Ulm

In Zusammenarbeit mit
Gansloser Ingenieure | Planer | Architekten
Robert-Bosch-Straße 1, 89568 Hermaringen

Auftraggeber

Stadt Ulm, vertreten durch die Sanierungstreuhand Ulm GmbH
Neue Straße 102, 89073 Ulm

Gliederung

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung	
1.1 Anlass und Ziel	5
1.2 Vorgaben	5
1.3 Vorgehen	5
2. Lokale Rahmenbedingungen	
2.1 Umfeld der denkmalgeschützten Wilhelmsburg	6
2.2 Forst und Naturschutz	6
2.3 Erschließung	7
2.4 Umliegende Nutzungen und Einrichtungen	8
2.5 Sonstige zu berücksichtigende Belange	8
3. Anforderungen an die Parkierungsanlage	
3.1 Verkehrliche Anforderungen	9
3.2 Naturräumliche Anforderungen	9
3.3 Städtebauliche Anforderungen	9
3.4 Stadträumliche Synergien	10
4. Standortuntersuchung möglicher Parkhäuser	
4.1 Übersicht der vier Standorte	10
4.2 Kriterien der Standortuntersuchung und deren Gewichtung	11
4.3 Untersuchung der Standorte 2, 5, 8, 9	
4.3.1 Räumliche und planungsrechtliche Situation aller Standorte	11
4.3.2 Merkmale Standort 2	12
4.2.3 Merkmale Standort 5	13
4.2.4 Merkmale Standort 8	15
4.2.5 Merkmale Standort 9	17
4.3 Gegenüberstellung der Standorte	18
4.4 Auswahl des favorisierten Standortes	19
5. Potentiale des favorisierten Standortes 5	
5.1 Verkehrliche Anbindung des Standortes	19
5.2 Fußläufige Anbindung und Brückenschlag Stuttgarter Straße - Wilhelmsburg	21
5.3 Einbindung in die Topographie und Baugrundsituation	22
5.4 Fazit zum Standort 5	22
6. Zusammenfassung und Fazit	24

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1: Lokale Rahmenbedingungen (eigene Darstellung)	8
Abb. 2: Übersicht der vier Standorte (eigene Darstellung)	10
Abb. 3: Verortung Standort 2 (eigene Darstellung)	12
Abb. 4: Verortung Standort 5 (eigene Darstellung)	13
Abb. 5: Verortung Standort 8 (eigene Darstellung)	15
Abb. 6: Verortung Standort 9 (eigene Darstellung)	17
Abb. 7: Rahmenbedingungen des favorisierten Standortes 5 (eigene Darstellung)	18
Abb. 8: Verkehrliche Anbindung des Standortes 5 (eigene Darstellung)	20
Abb. 9: Darstellung der fußläufigen Anbindung in 3 Varianten (Büro Gansloser Ingenieure)	21
Abb. 10: Schnitt Fußweg über Brückenanlage (Büro Gansloser Ingenieure)	22

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

1.1 Anlass und Ziel

Die Wilhelmsburg am oberen Michelsberg gewinnt zunehmend an Bedeutung als Kultur- und Kreativstandort und soll sich zukünftig für weitere Nutzungen öffnen. Unter anderem steht die Wilhelmsburg im Fokus der 2030 stattfindenden Landesgartenschau in Ulm. Auf Grund der besonderen stadträumlichen und verkehrlichen Situation ist die Erschließung der Wilhelmsburg eine große Herausforderung bei der Weiterentwicklung des Areals. Ziel der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist es deshalb zu prüfen, an welcher Stelle der Wilhelmsburg und in der näheren Umgebung Parkierungsbauwerke zur Unterbringung mindestens der baurechtlich für den vorgesehenen Ausbau erforderlichen Stellplätze möglich und sinnvoll sind. Die Machbarkeitsstudie soll weiter aufzeigen, wie eine Umsetzung möglich und welcher grobe Kostenrahmen dafür erforderlich ist.

1.2 Vorgaben

Stellplatzanzahl: Gemäß Ausschreibung sollen in einem ersten Schritt mindestens 200 Parkplätze angedacht werden, die modular auf bis zu 500 Stellplätze erweiterbar sein sollen.

Gestaltung: Im Hinblick auf den besonderen Stellenwert der Wilhelmsburg als Denkmal und für die Stadtgeschichte Ulms spielt die Gestaltung der Parkierungsfläche bzw. die gestalterische Einbindung in das Umfeld eine besondere Rolle. In der Ausschreibung wird deshalb darum gebeten, neben der Funktion auch innovative, zukunftsweisende und nachhaltige Gestaltungsansätze einzuarbeiten, die gerne auch aus den gängigen Bildern für Parkierungsanlagen ausbrechen können. Zudem ist zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, dass die Parkflächen mittel-/langfristig modular mitwachsen können, sollte dies wirtschaftlich sinnvoll sein.

Standorte: Die von der Stadt Ulm vorgegebenen 3 bzw. 4 möglichen Standorte werden in Kapitel 4 verortet und im Rahmen der Standortuntersuchung bewertet.

1.3 Vorgehen

Die vorliegende Studie durchlief drei Verfahrensstufen: In einer ersten Stufe wurden die lokalen Rahmenbedingungen rund um die Wilhelmsburg aufbauend auf den zur Verfügung stehenden Grundlagen untersucht (siehe Kapitel 2). Hierzu wurde ergänzend am 25.11.2020 ein Scoping-Termin durchgeführt, um vor Ort mit Vertretern der betroffenen Abteilungen der Stadt Ulm zusätzliche Erkenntnisse gewinnen zu können. Aufbauend auf den Erkenntnissen wurden in Kapitel 3 Anforderungen an die zukünftige Parkierungsanlage formuliert.

In der zweiten Stufe wurden vier Standorte in Kapitel 4 auf Ihre Potentiale als mögliche Parkhausstandorte untersucht. Die hierbei zugrunde gelegten Kriterien der

Standortuntersuchungen sind unter 4.2 aufgeführt. Die Erkenntnisse der Standortuntersuchung wurden am 21.04.2021 einem städtischen Fachgremium vorgestellt, und der vorgeschlagene favorisierte Standort für die weitere Bearbeitung gewählt.

Hierfür wurde in der dritten Stufe der favorisierte Standort vertieft untersucht, und für die Fläche ein Bebauungsvorschlag erarbeitet. Die vertiefte Auseinandersetzung mit dem favorisierten Standort, die vorgeschlagene bauliche Entwicklung in Form eines Parkhauses sowie die geschätzten Kosten sind in den Kapiteln 5 und 6 erläutert.

2. Lokale Rahmenbedingungen

2.1 Umfeld der denkmalgeschützten Wilhelmsburg

Die Wilhelmsburg ist zentraler Baukörper der 1842-59 erbauten Bundesfestung Ulm, die größte erhaltene Festungsanlage Europas. Die ehemaligen Forts und Festungsmauern prägen bis heute entscheidend die Stadtstruktur Ulms. Die Wilhelmsburg besteht aus vier Flügeln mit zwei bis drei oberirdischen Geschossen, die einen Hof von 1,3 Hektar umfassen. In östlicher Richtung schließt die Anschlusslinie Werk 18 an, die bis zur Gaisenbergbastion verläuft. Die gesamte Anlage der Bundesfestung steht als Kulturdenkmal unter Denkmalschutz. Die Wilhelmsburg selbst ist als bauliche Anlage, und die Bereiche um die Wilhelmsburg sowie der östlich angrenzende Festungswall sind als archäologische Denkmale nach Denkmalschutzgesetz (DSchG) geschützt.

2.2 Forst und Naturschutz

Die untersuchten Standorte befinden sich alle in einem östlich der Wilhelmsburg gelegenen Waldbereich. Ein Eingriff in Forst und Natur ist deshalb unvermeidbar. Die Qualität des Baumbestandes und die Auswirkungen einer Bebauung für die umliegenden Baumbestände fallen bei den einzelnen Standorten jedoch unterschiedlich aus. Dies wird im Rahmen der Standortuntersuchung (siehe Kapitel 4) näher erläutert und bei der Standortbewertung mit berücksichtigt. Zudem sind alle Standorte mit einer bewegten Topographie konfrontiert, was den Eingriff in die Natur zusätzlich vergrößern kann. Zur Einschätzung der Situation wurde am 25.11.2020 vor Ort ein gemeinsamer Scoping-Termin mit der Unteren Naturschutzbehörde und den städtischen Abteilungen Grünflächen, Denkmalschutz und Forst abgehalten. Im Protokoll des Scoping-Termins wurde festgehalten, dass

- alle vorgeschlagenen Standorte sich in einem sensiblen Waldgebiet mit schützenswertem Baumbestand befinden. Das Waldstück ist darüber hinaus als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

- der Baumbestand eine Vielfalt an teilweise geschützten Tierarten, wie beispielsweise Fledermäuse beherbergt.
- auf Grund der Nähe zur Wilhelmsburg als Teil der historischen Bundesfestung alle Standorte in einer Fläche, die als archäologisches Denkmal gemäß DSchG ausgewiesen ist, liegen.
- die Realisierung einer Parkieranlage an allen vorgegebenen Standorten immer mit einem erhöhten Eingriff in die Schutzgüter Landschaft, Natur- und Artenschutz sowie Denkmalschutz verbunden ist. Die Beteiligten bewerteten deshalb alle Standorte grundsätzlich kritisch.

2.3 Erschließung

Die verkehrliche Erschließungssituation um die Wilhelmsburg herum gestaltet sich auf Grund der stadträumlichen Situation oberhalb des Michelsberges und unmittelbar angrenzend an das militärische Kasernengelände der Wilhelmsburg schwierig. Die Wilhelmsburg ist mit ihren im Innenhof verorteten Stellplätzen bisher primär über die südöstlich der Festungsanlagen verlaufende Prittwitzstraße erschlossen, die jedoch durch die Wohnbebauung am Michelsberg führt und auf Grund ihrer Funktion als Wohnstraße in ihrer Leistungsfähigkeit begrenzt ist.

Seit der neuen Zufahrtssituation im östlichen Flügel der Wilhelmsburg über die Helmut-Pflüger-Straße gibt es die Möglichkeit von der Stuttgarter Straße aus entlang des Kasernen-Areals aus nördlicher Richtung die Wilhelmsburg anzudienen. Die Helmut-Pflüger-Straße ist als öffentliche Straße gewidmet, quert jedoch im Bereich der Zufahrt, von der Stuttgarter Straße aus kommend, ein Grundstück der Bundeswehr und wird dort als Anliegerstraße ausgewiesen. Zudem wird die Straße regelmäßig (ca. 1-2x/Jahr) bei Manövern der Bundeswehr gesperrt. Am Ende der Zufahrtsstraße ist eine Platzsituation vorhanden, die als Wendefläche dient und ausreichend dimensioniert ist um das Wenden von Bussen zu ermöglichen. Von der Platzsituation aus geht eine neu geschaffene Brückenanlage ab, die den Innenhof der Wilhelmsburg mittels eines Durchbruchs im Ostflügel erschließt. Hierüber erfolgt ein Großteil der Andienung der Wilhelmsburg.

Die fußläufige Anbindung der Wilhelmsburg konzentriert sich neben der Prittwitzstraße und der Helmut-Pflüger-Straße vor allem auf zwei Fußwegebeziehungen aus südlicher Richtung, wobei die eine von der Säntisstraße am Michelsberg heraufführt und die andere entlang der westlichen Festungsmauer auf dem Dr.-Otmar-Schäuffelen-Weg verläuft. Aus östlicher Richtung gibt es lediglich entlang der östlichen Festungsmauer eine Fußwegeverbindung, die zur Wilhelmsburg führt. Eine befestigte, fußläufige Anbindung von der Stuttgarter Straße zur Wilhelmsburg existiert nicht.

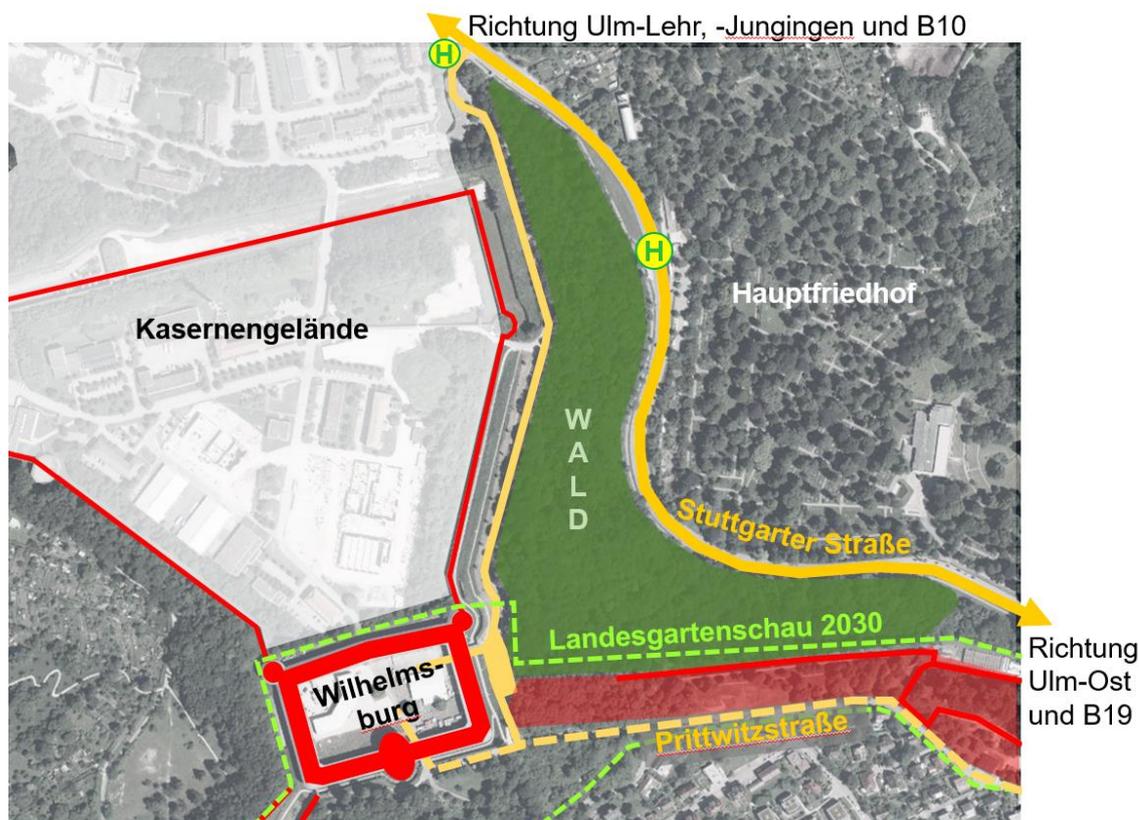


Abb. 1: Lokale Rahmenbedingungen (eigene Darstellung)

2.4 Umliegende Nutzungen und Einrichtungen

Im Umfeld der Wilhelmsburg befinden sich

- nördlich der Bundeswehr- und NATO-Stützpunkt „Wilhelmsburg“,
- östlich die Stuttgarter Straße und der dahinterliegende Hauptfriedhof Ulm,
- südlich das Wohngebiet Michelsberg und
- westlich die ökologisch wertvolle Trommelwiese mit dahinterliegenden Schrebergärten.

An der Stuttgarter Straße ist auf Höhe des Militärstützpunktes die Bushaltestelle „Wilhelmsburgkaserne“ verortet und auf Höhe des Hauptfriedhofes die Bushaltestelle „Neuer Friedhof“.

2.5 Sonstige zu berücksichtigende Belange

Die Wilhelmsburg wird in Ihrer Funktion als Kultur- und Kreativort, aber auch darüber hinaus zukünftig an Bedeutung gewinnen. Hierfür werden die Räumlichkeiten der Wilhelmsburg ausgebaut und zukünftig mit einer großen Nutzungsvielfalt (wie beispielsweise Arbeiten, temporärem Wohnen, Kreativwirtschaft, Wissenschaft etc.) genutzt.

Darüber hinaus werden die Wilhelmsburg und die umliegenden Flächen im Rahmen der Landesgartenschau 2030 eine besonders wichtige Rolle als Veranstaltungs- und

Ausstellungsbereich spielen. Aus Sicht der Verfasser ist es deshalb wichtig, die aller Voraussicht nach zunehmende Frequenz an Fußgängern, Radfahrern und motorisiertem Individualverkehr an der Wilhelmsburg bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu berücksichtigen. Dies vor allem auf Grund der erschwerten verkehrlichen Erschließungssituation der Wilhelmsburg (siehe 2.3).

3. Anforderungen an die Parkierungsanlage

3.1 Verkehrliche Anforderungen

Die verkehrliche Anbindung des Parkhauses an das öffentliche Straßennetz sollte möglichst autark und leistungsstark sein, um in Spitzenzeiten (beispielsweise nach kulturellen Veranstaltungen) einen möglichst reibungslosen Verkehr gewährleisten zu können. Zudem sollte durch die Anbindung des Parkhauses nicht die Zufahrts- und Andienungsmöglichkeiten der Wilhelmsburg beeinträchtigt werden. Eine Nähe des Parkhauses zu den umliegenden Bushaltestellen bringt sicherlich Synergien. Ein Park-and-Ride-Konzept mit MIV und ÖPNV wird an dieser Stelle jedoch nicht verfolgt.

Die verkehrlichen Anforderungen an die Parkierungsanlage samt ihrer inneren Erschließung sind in der Verordnung des Wirtschaftsministeriums über Garagen und Stellplätze (Garagenverordnung – GaVO) geregelt und werden in Kapitel 5.3 erläutert.

3.2 Naturräumliche Anforderungen

Alle untersuchten Standorte befinden sich im bisher unbebauten Naturraum und sind größtenteils Waldflächen mit Bäumen und Gehölzen bewachsen. Den im Zusammenhang mit dem Parkhaus entstehenden Eingriff in den Naturraum gilt es möglichst gering zu halten. Zum einen ist hierbei auf eine möglichst flächenreduzierte Erschließung und eine möglichst geringe Grundfläche des Parkhauses zu achten. Darüber hinaus ist es aus Sicht der Verfasser erstrebenswert, eine bauliche Lösung zu finden, die einfach und möglichst vollständig rückbaubar ist.

3.3 Städtebauliche Anforderungen

Die städtebaulichen Anforderungen an das Parkhaus fallen standortbezogen sehr unterschiedlich aus. Bei den Standorten in unmittelbarer Nähe zur Wilhelmsburg und den angrenzenden Bundesfestungsanlagen ist auf eine zurückhaltende städtebauliche Anordnung zu achten, um eine bauliche Konkurrenz zu den angrenzenden Baukörpern gering zu halten. Bei den Standorten entlang der Stuttgarter Straße sollten die naturräumlichen Belange bei der städtebaulichen Anordnung besondere Berücksichtigung finden und eine naturnahe Einbindung des Baukörpers z.B. durch Ausrichtung und Gestaltung gefördert werden.

3.4 Stadträumliche Synergien

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des neuen Parkhauses an der Wilhelmsburg sollte aus Sicht der Verfasser darauf geachtet werden, dass mögliche Synergien mit den umgebenden Nutzungen oder zukünftigen Nutzungsangeboten auf der Wilhelmsburg bei der Standortwahl und der baulichen Idee mit berücksichtigt werden. Neben einem ergänzenden Angebot an Stellplätzen für die umliegenden Nutzungen Friedhof und Kasernengelände könnten neue fußläufige Anbindungen an die Wilhelmsburg oder zukünftige Freiräume für die Nutzungen der Wilhelmsburg und der 2030 stattfindenden Landesgartenschau mögliche stadträumliche Synergien darstellen.

4. Standortuntersuchung möglicher Parkhäuser

4.1 Übersicht der vier Standorte

Die vier Standorte befinden sich östlich der Wilhelmsburg innerhalb des angrenzenden Waldstücks. Die Standorte 2, 5 und 8 wurden im Rahmen der Ausschreibung von der Stadt Ulm vorgegeben. Standort 9 wurde als zusätzlicher Standort auf Grund der Erkenntnisse des Scoping-Termins vor Ort ebenfalls untersucht. Die Flächen aller 4 Standorte befinden sich im Eigentum der Stadt Ulm.

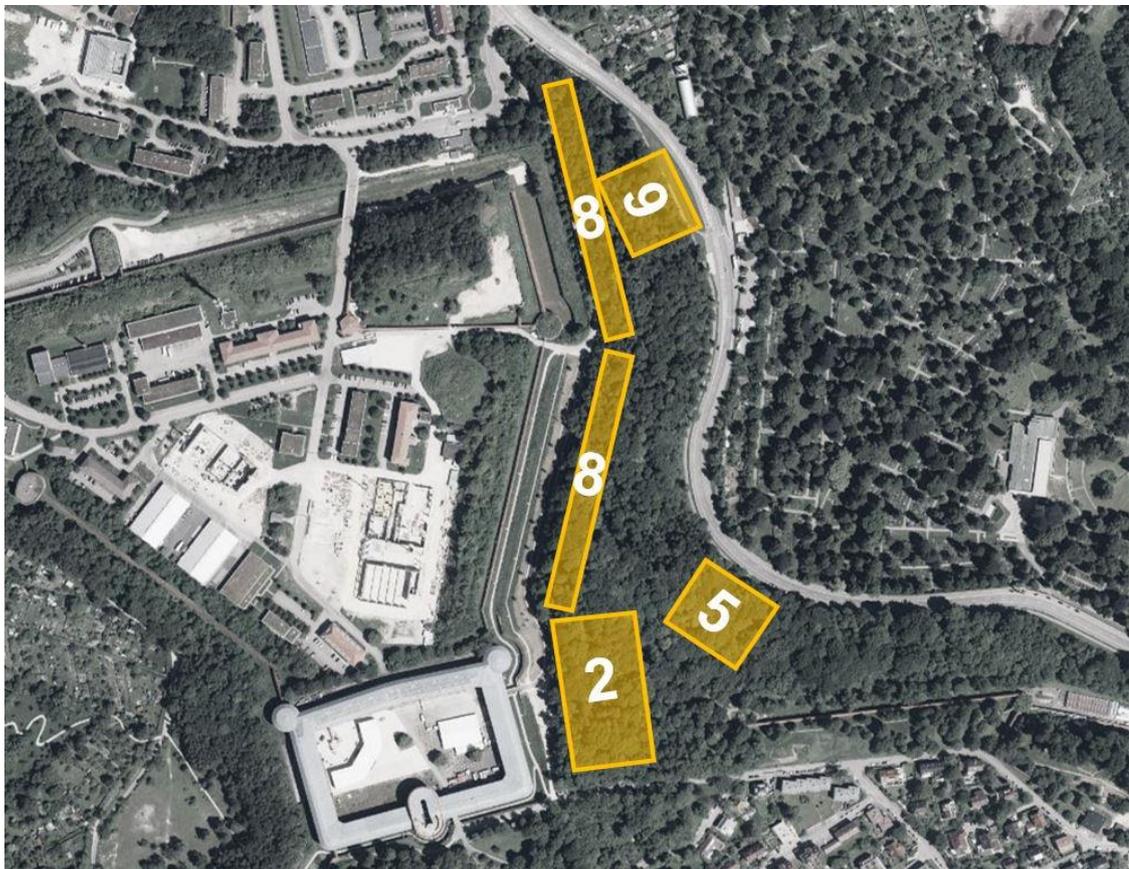


Abb. 2: Übersicht der vier Standorte (eigene Darstellung)

4.2 Kriterien der Standortuntersuchung und deren Gewichtung

Die einzelnen Standorte werden im Folgenden beschrieben und ihre Flächenpotentiale für ein Parkhaus an der Wilhelmsburg bewertet. Hierfür wurden die vier Standorte analytisch mittels einer Bewertungssynopse untersucht und mit Schulnoten versehen. Bei der Bewertung wurden die folgenden Kriterien mit unterschiedlicher Gewichtung (in Klammern) untersucht:

- **Lage, Städtebau, Stadtraum (15%)**: u.a. Einbindung in Stadtgefüge, Wahrnehmung, Planungsrechtliche Rahmenbedingungen, Synergien mit umgebenden Nutzungen, Auswirkungen auf Wilhelmsburg bzw. Bundesfestung.
- **Verkehr, Anbindung (15%)**: u.a. Anbindung Motorisierter Individualverkehr und Öffentlicher Nahverkehr, Fußläufige Anbindung an Wilhelmsburg, Konfliktpotential mit Andienung und Zufahrt Wilhelmsburg.
- **Denkmalschutz (15%)**: u.a. Schutzwürdigkeit gemäß DSchG, räumliche Nähe und bauliche Konkurrenz zur Wilhelmsburg, Konfliktpotential Archäologie.
- **Natur- und Artenschutz, Forst (15%)**: u.a. Schutzwürdigkeit gemäß BNatSchG, Qualität und Schutzwürdigkeit Flora und Fauna, Konfliktpotential Naturraum, Konfliktpotential Forst.
- **Bauliches Potential (40%)**: u.a. Flächengröße und –zuschnitt, Geländetopographie, Potential innere Erschließung, Potential bauliche Höhe und Erweiterung, bauliche Synergien, Anzahl möglicher Stellplätze.

4.3 Untersuchung der Standorte 2, 5, 8, 9

4.3.1 Räumliche und planungsrechtliche Situation aller Standorte

Alle Standorte treten bisher als baumbewachsene Flächen in Erscheinung. Im Flächennutzungsplan sind alle Standorte als Waldflächen und als Landschaftsschutzgebiet dargestellt. Dementsprechend ist keiner der Standorte bisher planungsrechtlich gesichert.

Auf Grund der Nähe zur Wilhelmsburg und den sonstigen Anlagen der Bundesfestung befinden sich alle Standorte in einem Bereich, der gemäß DSchG als Archäologisches Denkmal eingestuft wird.

4.3.1 Merkmale Standort 2

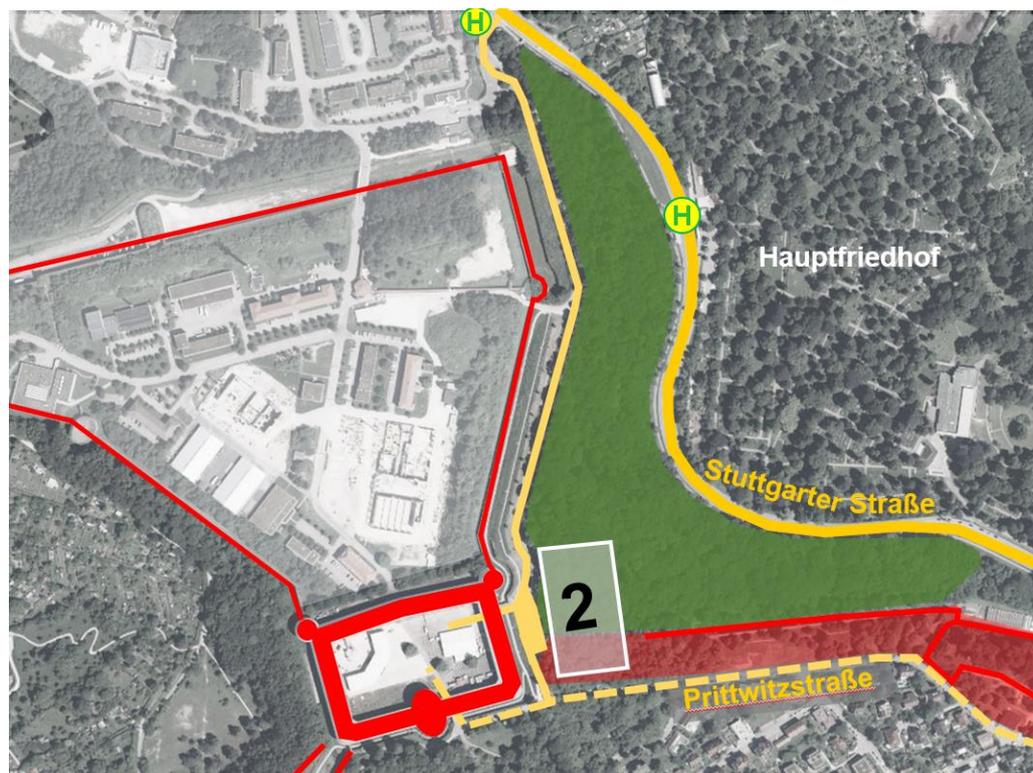


Abb. 3: Verortung Standort 2 (eigene Darstellung)

Denkmalschutz:

Auf Grund der Nähe des Standortes 2 zur Wilhelmsburg stellt dessen Bebauung eine bauliche Konkurrenz insbesondere zur Wilhelmsburg dar. Darüber hinaus grenzt ein Teilbereich des Standortes 2 an den abgetragenen Teil der östlich angrenzenden Wallanlagen an, deren Bedeutung als archäologisches Denkmal besonders hoch eingestuft wird.

Naturschutz:

Der Baum- und Gehölzbestand am Standort 2 ist noch verhältnismäßig jung und daher weniger schützenswert als die restlichen Bereiche.

Verkehrliche Anbindung und Erschließung:

Die verkehrliche Anbindung des Standortes ist im Vergleich zu den andern Standorten am aufwendigsten. Eine Anbindung über die südlich verlaufende Prittwitzstraße wird kategorisch ausgeschlossen. Somit ist die Zufahrt zu einem Parkhaus am Standort 2 ausschließlich über die rund 600 m lange und circa 4,5 m breite Verkehrsfläche der Helmut-Pflüger-Straße möglich, die von der Stuttgarter Straße zur Wilhelmsburg führt. Diese Anbindung ist als öffentliche Straße gewidmet und dient als primäre Andienung und Buszufahrt für die Wilhelmsburg. Die Zufahrt zum Standort 2 stünde somit in großer Konkurrenz zur allgemeinen

Anbindung der Wilhelmsburg, was nicht zuletzt auf Grund der beschränkten Verkehrsflächenbreite von 4,50 m zu verkehrlichen Problemen führen würde. Die fußläufige Anbindung des Standortes 2 zur Wilhelmsburg ist auf Grund der unmittelbaren Nähe im Vergleich zu den anderen Standorten ebenerdig und am kürzesten. Die bestehende Wegebeziehung hinab zur Gaisenbergbastion auf der Nordseite des östlichen Festungswalls wäre in ein Parkhaus am Standort 2 zu integrieren.

Bauliche Möglichkeiten

Die baulichen Möglichkeiten am Standort 2 sind auf Grund der zur Verfügung stehenden Fläche (Größe und Zuschnitt) prinzipiell gut. Die unmittelbare Nähe zur Wilhelmsburg und die damit verbundene bauliche Konkurrenzsituation ermöglichen jedoch nur eine relativ niedrige Bebauung mit maximal 3 Ebenen und rund 9-10 m baulicher Höhe. Eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen ist somit nur durch eine großflächige Parkierungsanlage möglich, was den Eingriff in Natur und Landschaft erhöht. Insgesamt werden die baulichen Möglichkeiten am Standort 2 daher mit befriedigend bewertet.

4.3.2 Merkmale Standort 5

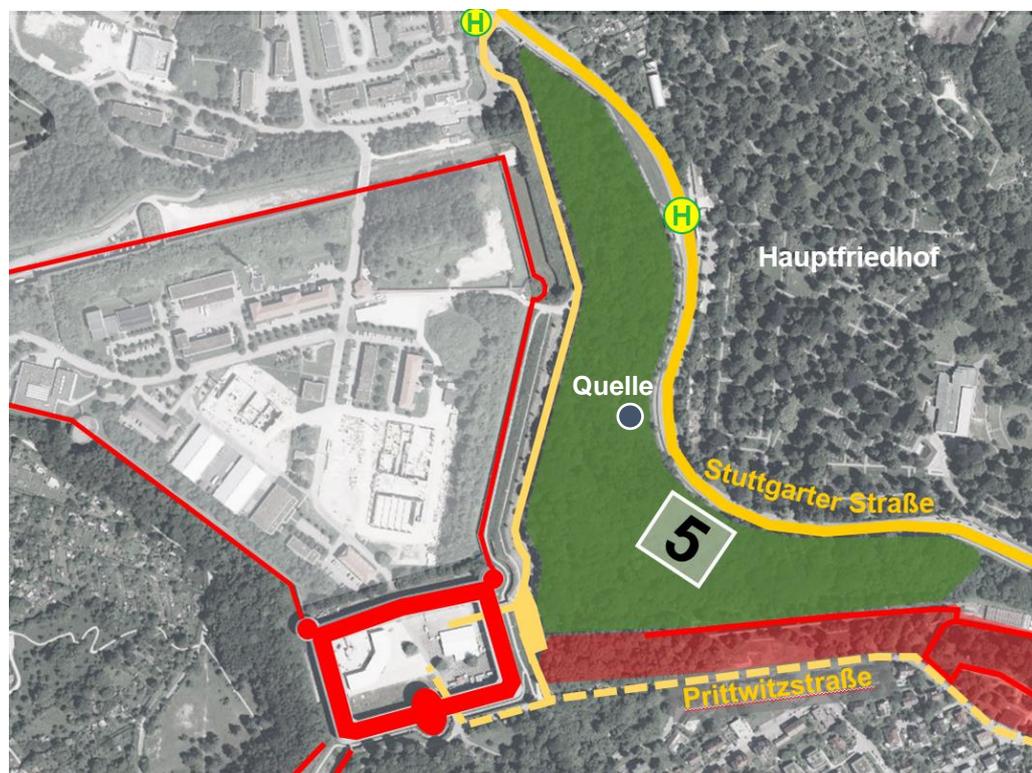


Abb. 4: Verortung Standort 5 (eigene Darstellung)

Denkmalschutz:

Der Standort 5 liegt circa 160 m entfernt und rund 30 m unterhalb von der Wilhelmsburg. Der dazwischenliegende Wald verstärkt die Distanz zusätzlich. Die bauliche Konkurrenz einer Bebauung am Standort 5 zur denkmalgeschützten Wilhelmsburg wird daher als sehr gering bewertet. Auch das Konfliktpotential mit der Archäologie wird auf Grund der räumlichen Distanz zur Bundefestung gering eingestuft.

Naturschutz:

Standort 5 tritt als relativ dicht bewachsener Wald mit hochstämmigen Bäumen und Gehölzen in Erscheinung. Darüber hinaus befindet sich in rund 70 m Entfernung nördlich des Standortes eine zeitweise Quelle mit kleinem Bachlauf. Quelle und Bachlauf sind bei einer vertieften Beplanung des Bereichs unbedingt zu vermessen und vor einem Eingriff zu schützen. Der mit einer Bebauung verbundene Eingriff in Natur und Landschaft wird insgesamt als hoch eingestuft.

Verkehrliche Anbindung und Erschließung

Die verkehrliche Anbindung ist direkt über die Stuttgarter Straße gegeben und erfolgt somit losgelöst von der eigentlichen Andienung der Wilhelmsburg. Eine direkte fußläufige Anbindung an die Wilhelmsburg vom Standort 5 aus ist bisher nicht gegeben. Die Nähe des Standortes 5 zur Wilhelmsburg ist mit rund 160 m relativ gering und somit von Vorteil für eine neue mögliche Fußwegebeziehung. Auf Grund des Höhenversatzes vom Standort 5 zur Wilhelmsburg von rund 30 m wird eine Anbindung über Gelände jedoch sehr steil ausfallen. Eine Sonderlösung, beispielsweise mittels Fußwegebrücke, ist jedoch vorstellbar. Eine neue Wegeverbindung von der Stuttgarter Straße zur Wilhelmsburg würde die Anbindung der Burg und ihrer Nutzungen maßgeblich verbessern. Darüber hinaus bietet die neue Fußwegeverbindung das große Potential eine mögliche Bushaltestelle an der Stuttgarter Straße im Bereich des Parkhauses auf kürzestem Weg mit der Wilhelmsburg zu verbinden. Die verkehrliche Anbindung und Erschließung des Standortes 5 fällt im Vergleich zu den anderen Standorten am besten aus.

Bauliche Möglichkeiten

Die baulichen Möglichkeiten am Standort 5 sind auf Grund der räumlichen Distanz zur Wilhelmsburg und der Tallage an der Stuttgarter Straße überdurchschnittlich gut. Standort 5 bietet die bauliche Möglichkeit auf einer möglichst geringen Grundfläche über eine größere Anzahl von Ebenen die vorgesehene Anzahl an Stellplätzen schaffen zu können. Die topographischen Verhältnisse erfordern

jedoch ein teilweises Eingraben der straßenabgewandten Hälfte des Baukörpers in den Hang. Standort 5 bietet darüber hinaus ein hohes Potential für bauliche Synergien mit den umliegenden Nutzungen. Im Zusammenhang mit der neu zu entwickelnden Fußwegebeziehung hinauf zur Wilhelmsburg entstand beispielsweise die Idee eine Fußwegebrücke durch den Wald zu führen und hierdurch eine direkte Anbindung der Stuttgarter Straße und dem gegenüberliegenden Hauptfriedhof an die Wilhelmsburg zu schaffen.

4.3.3 Merkmale Standort 8

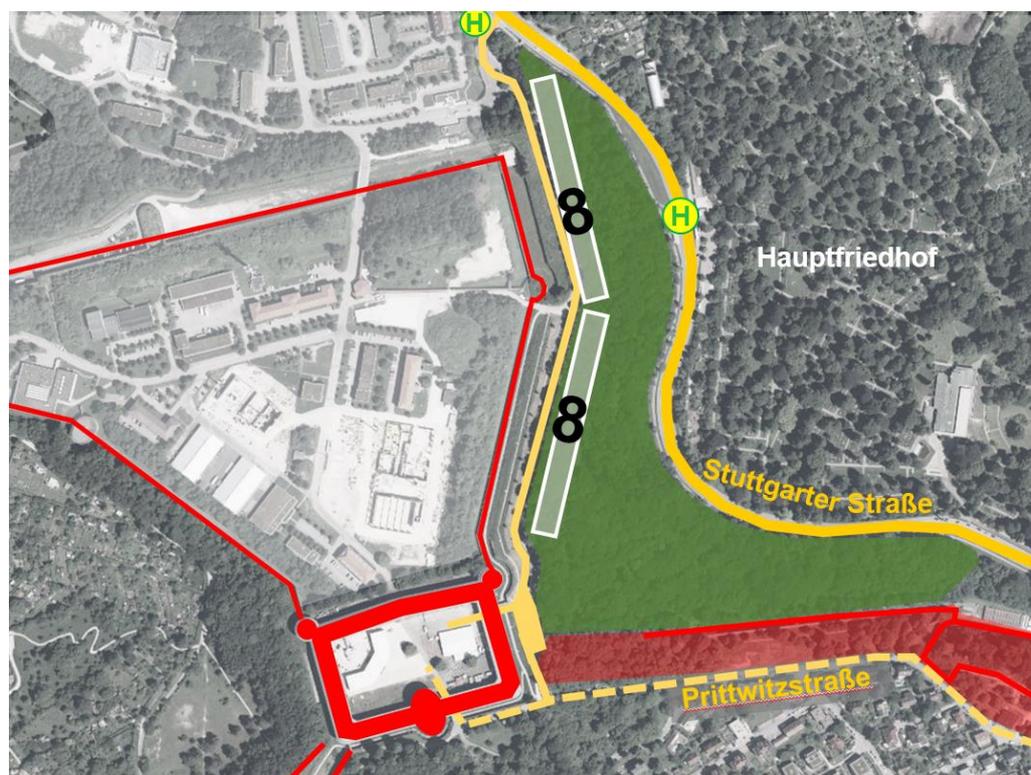


Abb. 5: Verortung Standort 8 (eigene Darstellung)

Denkmalschutz:

Auf Grund der Nähe des Standortes 8 zu den östlichen Festungsmauern und der Wilhelmsburg stellt dessen Bebauung eine bauliche Konkurrenz zur denkmalgeschützten Bundesfestung dar.

Naturschutz:

Der Baum- und Gehölzbestand am Standort 2 ist geprägt durch eine Vielzahl an Schwarzkiefern, die einer Bebauung weichen müssten. Darüber hinaus erzeugt der lange Flächenzuschnitt der beiden Teilbereiche des Standortes 8 einen großen Eingriff in dem Waldsaum, wodurch der dahinterliegende Baumbestand

zusätzlich beeinträchtigt wird. Der mit einer Bebauung des Standortes 8 einhergehende Eingriff in die Natur wird deshalb als besonders groß bewertet.

Verkehrliche Anbindung und Erschließung:

Die verkehrliche Anbindung des Standortes ist im Vergleich zu den andern Standorten überdurchschnittlich aufwendig. Die Zufahrt zu einem Parkhaus am Standort 8 ist ausschließlich über die angrenzende rund 4,5 m breite Verkehrsfläche der Helmut-Pflüger-Straße möglich, die von der Stuttgarter Straße zur Wilhelmsburg führt. Diese Anbindung ist als öffentliche Straße gewidmet und dient als primäre Andienung und Buszufahrt für die Wilhelmsburg. Die Zufahrt zum Standort 8 stände somit in großer Konkurrenz zur allgemeinen Anbindung der Wilhelmsburg, was nicht zuletzt auf Grund der beschränkten Straßenbreite mit 4,50 m zu verkehrlichen Problemen führen würde. Verstärkt würde dies durch die notwendigen Aufstellflächen für die zu- und ausfahrenden Fahrzeuge, die im Bereich der schmalen Verkehrsfläche stattfinden müssten. Ein Parkhaus am Standort 8 wäre somit mit einer notwendigen Verbreiterung der angrenzenden Verkehrsfläche auf mindestens drei Spuren bzw. 7,50 m Breite verbunden. Die fußläufige Anbindung des Standortes 8 zur Wilhelmsburg ist auf Grund der Distanz von bis zu 450 m im Vergleich zu den anderen Standorten als schlechter zu bewerten.

Bauliche Möglichkeiten

Die baulichen Möglichkeiten am Standort 8 werden auf Grund der zur Verfügung stehenden Fläche (Größe und Zuschnitt) im Vergleich zu den anderen Standorten schlechter bewertet. Zum einen ermöglicht der schmale Flächenzuschnitt nur eine sehr ineffiziente innere Erschließung und zum anderen lässt die unmittelbare Nähe zur östlichen Festungsmauer der Wilhelmsburg und der damit verbundenen baulichen Konkurrenzsituation nur eine relativ niedrige Bebauung mit maximal 2 bis 3 Geschossen zu. Eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen ist somit nur durch eine entsprechende Länge der Parkieranlage möglich, was den Eingriff in Natur und Landschaft erhöht. Insgesamt werden die baulichen Möglichkeiten am Standort 8 daher im Vergleich zu den anderen Standorten als schlecht bewertet.

4.3.4 Merkmale Standort 9

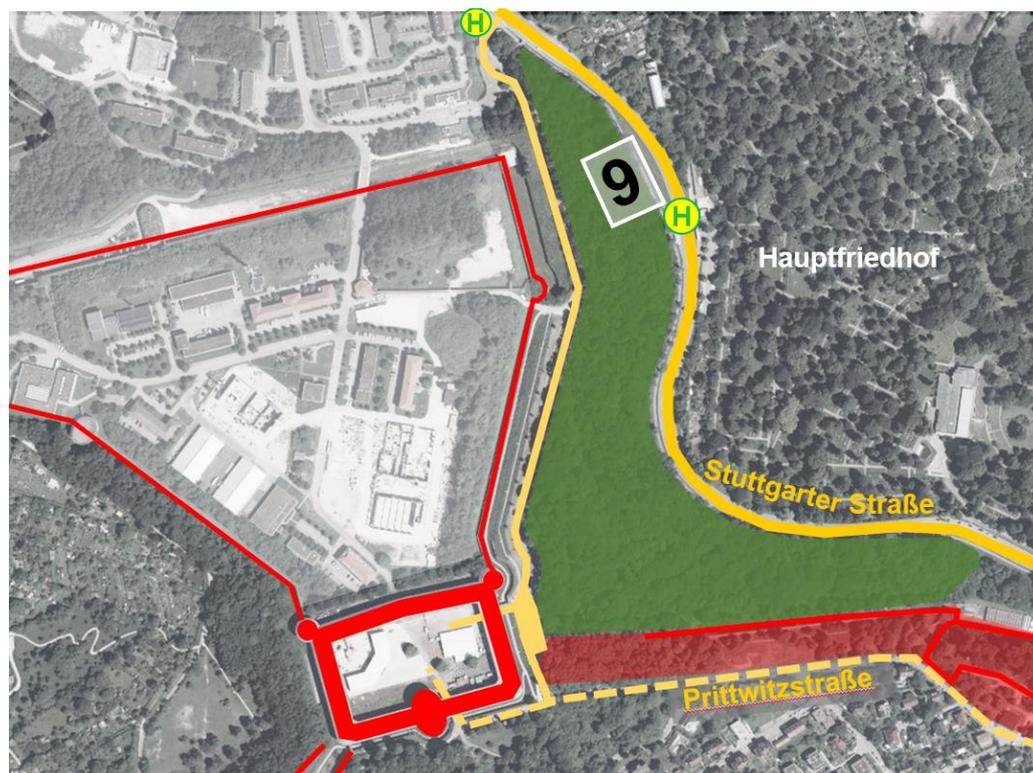


Abb. 6: Verortung Standort 9 (eigene Darstellung)

Denkmalschutz:

Der Standort 9 liegt circa 550 m entfernt von der Wilhelmsburg an der Stuttgarter Straße. Der dazwischenliegende Wald verstärkt die Distanz zusätzlich. Die bauliche Konkurrenz einer Bebauung am Standort 9 zur denkmalgeschützten Wilhelmsburg sowie das archäologische Konfliktpotential werden daher als sehr gering bewertet.

Naturschutz:

Standort 9 tritt größtenteils als aufgelockerter Waldbereich mit hochstämmigen Bäumen und Gehölzen sowie zur Stuttgarter Straße hin als Wiesenfläche in Erscheinung. Der mit einer Bebauung am Standort 9 verbundene Eingriff in Natur und Landschaft wird daher im Vergleich zu den anderen Standorten als geringer eingestuft.

Verkehrliche Anbindung und Erschließung

Die verkehrliche Anbindung ist direkt über die Stuttgarter Straße gegeben und erfolgt somit losgelöst von der eigentlichen Andienung der Wilhelmsburg. Eine direkte fußläufige Anbindung an die Wilhelmsburg ist vom Standort 9 aus bisher nicht gegeben. Die Distanz des Standortes 9 zur Wilhelmsburg mit rund 500 m ist relativ groß und somit von Nachteil für eine neue mögliche Fußwegebeziehung.

Die unmittelbare Nähe des Standorts 9 zur Bushaltestelle „Neuer Friedhof“ bewirkt im Vergleich zu den anderen Standorten die beste Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Die verkehrliche Anbindung und Erschließung des Standortes 9 fällt deshalb im Vergleich zu den anderen Standorten positiv aus.

Bauliche Möglichkeiten

Die baulichen Möglichkeiten am Standort 9 sind auf Grund der räumlichen Distanz zur Wilhelmsburg und Lage an der Stuttgarter Straße relativ gut. Die Kurvensituation der angrenzenden Stuttgarter Straße in diesem Bereich exponiert den Standort jedoch, was einer höheren Bebauung an dieser Stelle entgegensteht. Der Standort 9 bietet deshalb im Vergleich zum Standort 5 nur bedingt die bauliche Möglichkeit auf einer möglichst geringen Grundfläche über eine größere Anzahl von Ebenen die vorgesehene Anzahl an Stellplätzen schaffen zu können. Darüber hinaus bietet Standort 9 nur ein geringes Potential für bauliche Synergien mit den umliegenden Nutzungen. Eine neue Fußwegebeziehung hinauf zur Wilhelmsburg hätte am Standort 9 beispielsweise nur eine geringe Wirkung. Insgesamt werden die baulichen Möglichkeiten am Standort 9 deshalb als geringer bewertet.

4.4 Gegenüberstellung der Standorte

Die vier Standorte wurden analytisch mit einer Kriterientabelle und Schulnoten bewertet. Die anschließende Tabelle zeigt die vier Standorte mit den im Rahmen der Bewertung erzielten Schulnoten bei den verschiedenen Bewertungskriterien:

	Standort 2	Standort 5	Standort 8	Standort 9
Lage / Städtebau (15%)	4,3	2,3	4,8	3,3
Verkehr / Anbindung (15%)	4,5	1,8	3,3	2,3
Denkmalschutz (15%)	4,7	3,7	5	3,7
Natur-/ Artenschutz, Forst (15%)	2,8	5	4	3,8
Bauliches Potential (40%)	2,8	2,6	3,8	3,4
gesamt	3,5	3,0	4,1	3,3
Rang	- 3 -	- 1 -	- 4 -	- 2 -

4.5 Auswahl des favorisierten Standortes

Entsprechend der Gegenüberstellung der vier Standorte scheint in Abwägung der verschiedenen Belange Standort 5 bei entsprechendem Bedarf am ehesten für die Realisierung eines Parkierungsbauwerkes geeignet zu sein. Besonders seine verkehrliche Anbindung an die Stuttgarter Straße, seine Verortung direkt unterhalb der Wilhelmsburg mit der möglichen Synergie mit einer Haltestelle für den ÖPNV und der Nutzung für Park and Ride (P&R) sowie für den Friedhof und das bauliche Potential des Standortes wurden im Vergleich zu den anderen Standorten als überdurchschnittlich gut bewertet. Der dargestellte Flächenumfang wurde unter Berücksichtigung der bestehenden Topographie und der südlich angrenzenden Waldschneise gewählt. Eine Anpassung bzw. Verschiebung des Standortes in Lage und Ausrichtung insbesondere im Hinblick auf eine Reduzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft ist möglich und im Rahmen der weitergehenden Planungen zu prüfen. Besonderes Augenmerk bei der Entwicklung des Standorts 5 gilt den Belangen des Natur- und Artenschutzes. Insbesondere auf Grund der rund 70 m entfernten zeitweisen Quelle mit kleinem Bachlauf am Standort 5 vorbei. Diese gilt es bei einer weiterführenden Planung zu berücksichtigen.

5. Potentiale des favorisierten Standortes 5

Der favorisierte Standort 5 liegt im Kurvenbereich der Stuttgarter Straße in ca. 160 m Entfernung (Luftlinie) zur Wilhelmsburg und rund 30 m unterhalb des Höhenniveaus der Wilhelmsburg. Vom Standort 5 führt eine Waldschneise zur Wilhelmsburg hinauf.

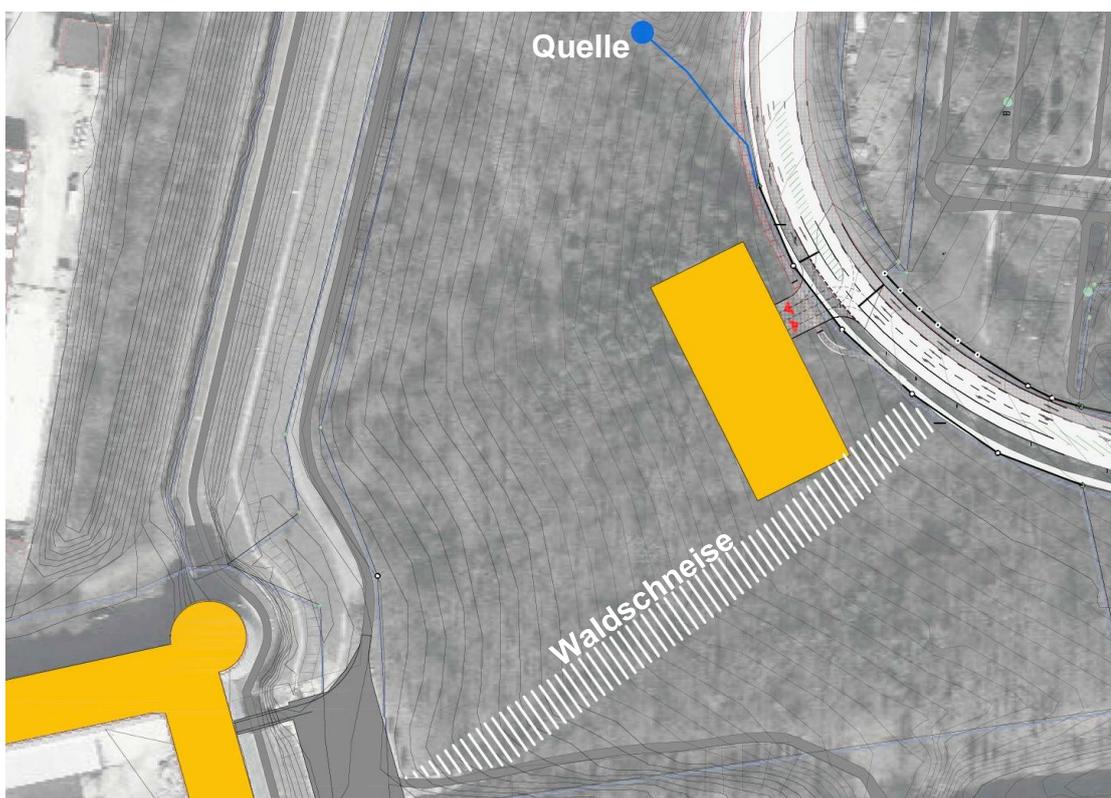


Abb. 7: Rahmenbedingungen des favorisierten Standortes 5 (eigene Darstellung)

5.1 Verkehrliche Anbindung des Standortes

Die verkehrliche Anbindung des Standortes 5 erfolgt über die unmittelbar angrenzende Stuttgarter Straße, die in südlicher Richtung an die Bundesstraße B19 und die Ulmer Oststadt und in nördlicher Richtung an die B10 und die Ulmer Stadtteile Jungingen und Lehr anbindet.

Aufgrund ihrer überörtlichen Bedeutung hat die Stuttgarter Straße den Charakter einer anbaufreien Hauptverkehrsstraße. Auf der Westseite verläuft ein separat geführter Geh- und Radweg während an den östlichen Fahrbahnrand ein Parkstreifen und ein schmaler Gehweg angebaut sind. Der Parkstreifen dient überwiegend den Besuchern des angrenzenden Hauptfriedhofs und wird bei kulturellen Veranstaltungen auf der Wilhelmsburg auch von deren Besuchern benutzt.

Die Stuttgarter Straße dient auch dem ÖPNV in Form der Buslinie 7, die in circa 250 m Entfernung die Haltestelle „Neuer Friedhof“ anfährt. Eine zusätzliche oder verlagerte Bushaltestelle im Bereich des Standortes 5 ist denkbar. Rund 250 m nördlich des geplanten Parkhauses im Zugangs-/Zufahrtsbereich zum Friedhof ist zudem eine Querungshilfe mit einer Lichtsignalanlage vorhanden. Während bergaufwärts in Richtung Norden zwei Fahrstreifen angelegt sind, führt in die südliche Richtung nur ein Fahrstreifen. Die Fahrstreifen sind jeweils 3,50 m breit.

Notwendige Maßnahmen zur Anbindung des Parkhauses: Die Anbindung des Parkhauses an die Stuttgarter Straße erfordert im Bereich der Zufahrt aus südlicher Richtung kommend einen Linksabbiegestreifen. Bei Inanspruchnahme der bestehenden Längsparkstände auf der östlichen Straßenseite kann der Verkehr in nördliche Richtung weiter auf 2 Fahrstreifen geführt werden. Die hierdurch weg-fallenden Parkplätze entlang der Straße können im neuen Parkhaus ersetzt werden.

Im Zufahrtsbereich aus nördlicher Richtung kommend ist eine Rechtsabbiegestreifen erforderlich. Dies kann nur durch die Verlegung des bestehenden Geh- und Radwegs umgesetzt werden. Zur verkehrssicheren Abwicklung aller Verkehrsströme inkl. Radfahrer und Fußgänger ist eine Lichtsignalanlage erforderlich. Die notwendige Länge des Abbiegestreifens ist noch zu ermitteln. Dabei ist zu beachten, dass durch die vorgesehenen Nutzungen bei der bevorstehenden Gartenschau und bei kulturellen Veranstaltungen sehr unterschiedliche Verkehrsstärken auftreten werden.

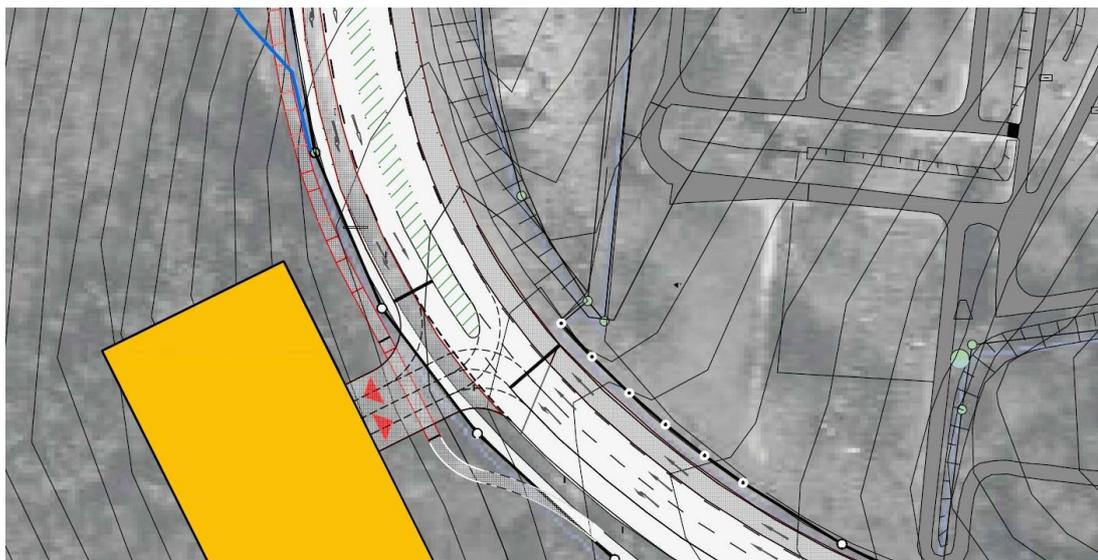


Abb. 8: Verkehrliche Anbindung des Standortes 5 (eigene Darstellung)

5.2 Fußläufige Anbindung und Brückenschlag Stuttgarter Straße - Wilhelmsburg

Gegenwärtig ist zwischen dem Standort 5 und der Wilhelmsburg auf Grund der besonderen topographischen Situation keine direkte Fußwegebeziehung vorhanden. Ein Fußweg über das natürliche Gelände vom Parkhaus hinauf zur ca. 30 m darüber liegenden Wilhelmsburg wurde geprüft (siehe Variante 1). Dieser führt mit einer Länge von ca. 315 m in Serpentina und mit einer konstanten Steigung von 6 % hinauf zur Wilhelmsburg. Im unteren Bereich geht der Weg circa 20 m vor dem Parkhaus in einen Fußgängersteg über, der an die zweite Parkebene anbindet. Trotz der durchgängigen 6 % Steigung entspricht die Fußwegebeziehung über Gelände nicht den Vorgaben des barrierefreien Bauens. Die DIN 18040-1 lässt zwar eine Steigung von Rampen bis zu 6 % zu, jedoch wird alle 10 m ein Zwischenpodest mit 1,50 m Länge und maximaler Neigung von 3% gefordert.

Auf Grund der Nähe des Standorts 5 zur südlich liegenden Gaisenbergbastion (Teil der Bundesfestung) wurde in Variante 3 eine alternative Route unter Einbindung der Bastion geprüft. Die Variante 3 führt ab dem Standort 5 mit einer Länge von ca. 100 m und einer Steigung von ca. 13 % über das Bestandsgelände nach Süden bis auf den bestehenden Weg entlang der Gaisenbergbastion hinauf zur Wilhelmsburg. Dieser hat eine Länge von ca. 120 m und eine Steigung von rund 11 %. Somit ist Variante 3 mit rund 220 m Länge kürzer, mit einer Steigung von durchschnittlich 12 % aber auch weitaus steiler als Variante 1.

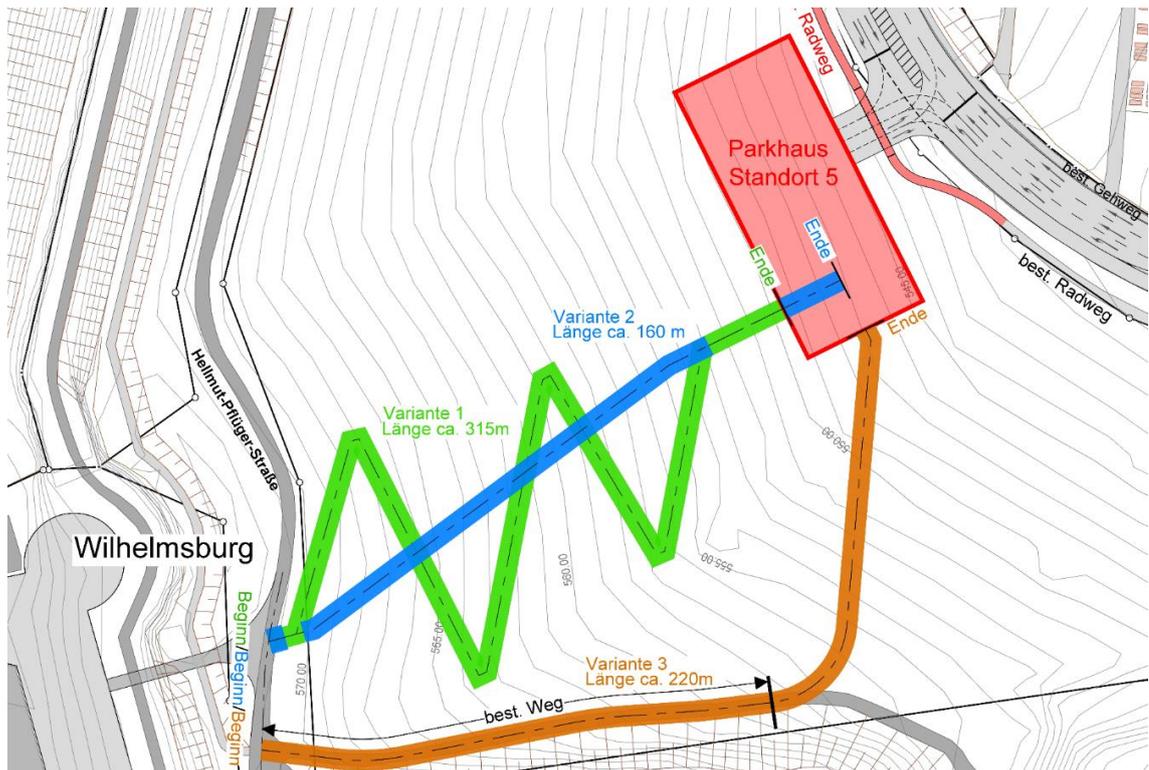


Abb. 9: Darstellung der fußläufigen Anbindung in 3 Varianten (Büro Gansloser Ingenieure)

Fußweg über eine Brücke

Bei der Variante 2 führt der Fußweg über eine Brücke mit ca. 4 % Gefälle auf einer Länge zwischen 160 und 180 m. Bei der längeren Strecke würde die bestehende Baumschneise südlich des Standortes teilweise zur Trassenführung in Anspruch genommen. Die 4 % Gefälle wurden gezielt gewählt, da diese im barrierefreien Bauen auch ohne horizontale Ruheflächen als zumutbar angesehen werden. Um unangenehme menscheninduzierte Schwingungen gering zu halten und die Sicherheit insbesondere für ältere Nutzer zu gewährleisten werden im Verlauf der Brücke mindestens alle 20 m Stützen empfohlen. Durch die Rampenneigung von rund 4 % und der Rampenlänge von ca. 200 m resultiert ein Höhenversatz von 9 m. Der an dieser Stelle verbleibende Höhenversatz von rund 21 m zur Stuttgarter Straße wird über ein Treppenhaus oder einen Treppenturm mit Aufzug überwunden.

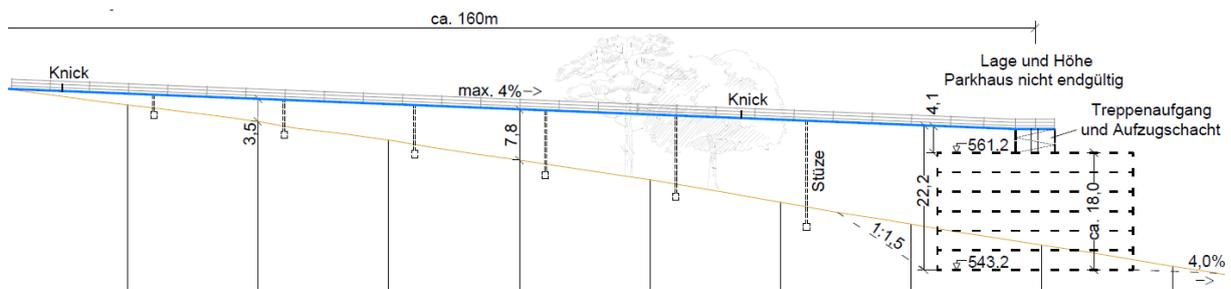


Abb. 10: Schnitt Fußweg über Brückenanlage (Büro Gansloser Ingenieure)

5.3 Einbindung in die Topographie und Baugrundsituation

Der vorgeschlagene Baukörper sitzt mit mindestens 16,50 m Abstand abgerückt von der Stuttgarter Straße, um der Zu- und Ausfahrtssituation ausreichend Raum für Aufstellflächen und Sichtfelder zu bieten. Die Ausrichtung des Baukörpers orientiert sich an den Höhenlinien der Hangsituation um eine verträgliche Einbindung in die Topographie zu gewährleisten. Bei der vorgeschlagenen Tiefe des Baukörpers gräbt sich das Bauwerk bis zu 6 m in das Gelände, wobei der topographische Eingriff durch die vorgeschlagene Parkhausstruktur mit Split-Level-Erschließung reduziert werden kann (siehe 5.4).

Die Baugrundsituation im Bereich des Standortes 5 wurde vom GeoBüro Ulm mittels einer Auswertung der Bestandsbohrungen im Umfeld aus dem Bohrarchiv des Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau und dem Bohrarchiv des GeoBüro Ulm untersucht. Der Überblick zur Baugrundsituation am Standort Nr. 5 – Stuttgarter Straße des GeoBüro Ulm ist der Machbarkeitsstudie als Anlage 2 beigelegt.

Der Bericht kommt zum Ergebnis, dass aufgrund der dargestellten umliegenden Bohrungen für den Standort Nr. 5 mit folgendem geologischen Aufbau (Prognostisches Bohrprofil) gerechnet werden kann:

- Quartärer Hangschutt als Schluff/Ton steinig, kiesig bis 1,5 Meter unter Gelände,
- Mergel als Ton/Schluff mit steifer-halbfester Konsistenz und Kalksteinzwischenlagen bis 3,0 Meter unter Gelände,
- Kalkmergel, Tonmergel und Süßwasserkalk bis 20,0 Meter unter Gelände in Wechsellagerung.

Die Begutachtung bescheinigt, dass eine Bauwerksgründung am vorgesehenen Standort möglich ist und das Bauvorhaben in die Geotechnische Kategorie GK 2 eingestuft wird. Rutschungen sind im geologischen Kartenwerk für den Bereich des Bauvorhabens nicht kartiert. Aufgrund der Lage im Hangbereich wird vom GeoBüro Ulm eine abgetreppte Gründungshöhe empfohlen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der angehängte Überblick über die Baugrundsituation nicht die reguläre Baugrunduntersuchung für das Bauvorhaben ersetzt. Hierfür können Baggerschürfe im Hangbereich bis 5,0 Meter unter Gelände oder alternativ maschinelle Kernbohrungen niedergebracht werden.

5.4 Fazit zum Standort 5

Der Standort 5 ist über die Stuttgarter Straße verkehrlich optimal an das städtische und das überörtliche Straßennetz angebunden. Zudem wird der durch das Parkhaus verursachte Ziel- und Quellverkehr vom sonstigen Andienungs- und Zufahrtsverkehr der Wilhelmsburg und des angrenzenden Militärstützpunktes fern gehalten. Die fußläufige

Anbindung mittels der Fußwegebrücke zwischen Parkhauses und Wilhelmsburg durch den Wald ist topographisch und baulich möglich, jedoch mit zusätzlichen Kosten verbunden. Der mit dem vorgeschlagenen Parkhaus verfolgte Ansatz neben dem neuen Parkraumangebot für die Wilhelmsburg eine zusätzliche fußläufige Anbindung von der Stuttgarter Straße hinauf zur „Burg“ zu schaffen setzt neue Akzente und stärkt die Adressbildung der Wilhelmsburg. Auch im Zusammenhang mit der 2030 anstehenden Landesgartenschau stellt das Parkhaus unter der Wilhelmsburg samt Fußwegebrücke einen attraktiven Entwicklungsbaustein dar. Das primäre Ziel des Parkhauses ist jedoch, die Wilhelmsburg mit ihren Nutzungen langfristig und für den alltäglichen Bedarf mit Parkplätzen zu versorgen.

Das bauliche Potential des Standortes 5 für eine höhere Bebauung ist auf Grund der „Tallage“ und dem umgebenden Wald optimal gegeben. Der höhere Baukörper des Parkhauses ermöglicht es, die benötigte Anzahl an Stellplätzen bei geringerer Grundfläche über die höhere Anzahl an Parkebenen unterzubringen. Durch die kleinere Grundfläche reduziert sich der Eingriff in den Waldbestand und die Topographie. Gleichzeitig lässt die höhere Anzahl an Parkebenen eine modulare Erweiterung des Parkhauses in die Höhe zu. Die vorgegebenen 200 Stellplätze lassen sich bei der vorgeschlagenen Konfiguration und Kubatur des Parkhauses mit einer Grundfläche von 32,5 m auf 55 m über drei Parkebenen und die 500 Stellplätze über sieben Parkebenen erreichen. Im Zusammenhang mit der geplanten Fußwegebrücke hinauf zur Wilhelmsburg ist jedoch zu beachten, dass der hierfür benötigte Treppenturm mit rund 21,00 m bereits zu Beginn in voller Höhe errichtet werden muss. Eine zusätzliche Erweiterung des Parkplatzangebotes auf acht oder neun Parkebenen ist technisch machbar und stadträumlich vorstellbar.

Die Gestaltungsmöglichkeiten des Parkhauses sind sehr vielfältig und lassen innovative, zukunftsweisende und nachhaltige Gestaltungsansätze zu, die aus den gängigen Bildern für Parkieranlagen ausbrechen können. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Gestaltungsmöglichkeiten war jedoch nicht Teil der vorliegenden Machbarkeitsstudie.

Die Synergien mit den umliegenden Nutzungen sind sehr vielseitig. Neben dem zusätzlichen Parkraumangebot für den Hauptfriedhof sind vor allem Synergien mit der Anbindung der Wilhelmsburg an den ÖPNV vorstellbar. So könnten Haltestellen im unmittelbaren Umfeld des Parkhauses eine mit rund 180 m Länge relativ kurze und über die vorgesehene Parkhauserschließung weitestgehend barrierefreie fußläufige Anbindung an die Wilhelmsburg erfahren.

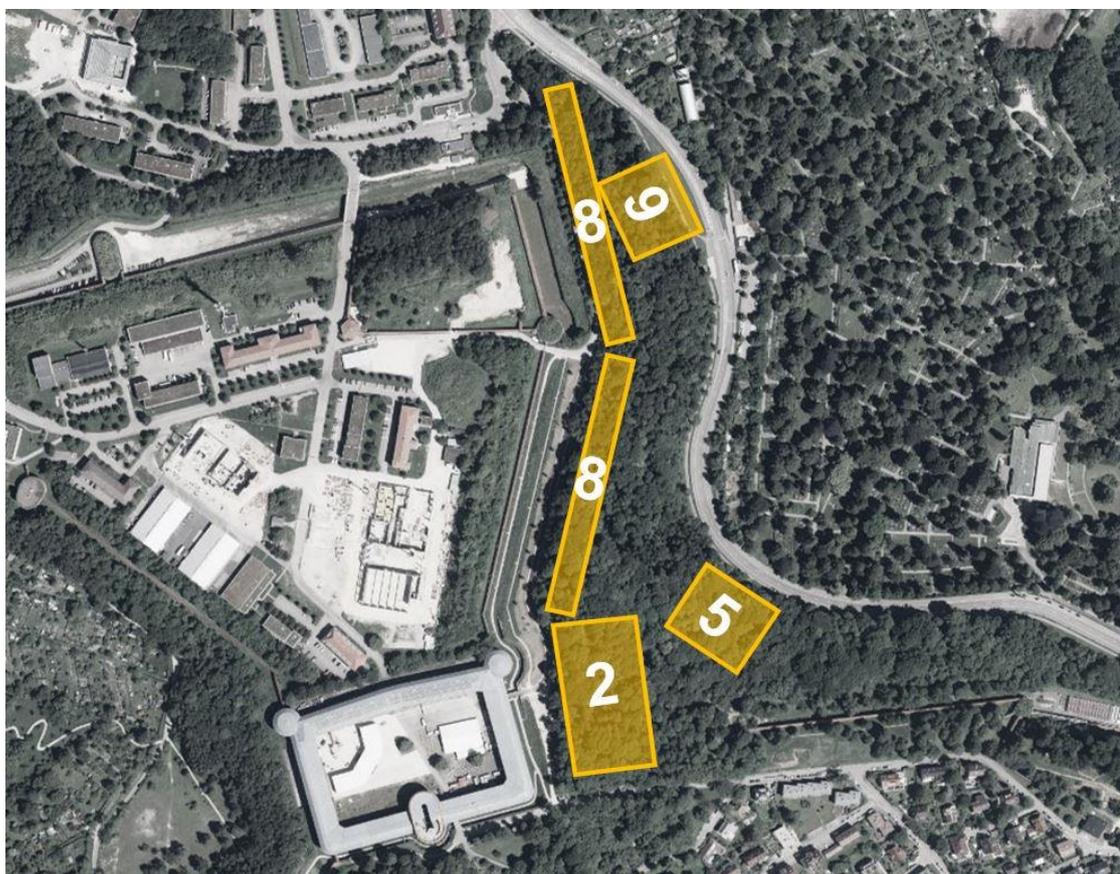
Eine besonders wichtige naturräumliche Rahmenbedingung des Standortes 5 sind die ca. 70 m nördlich verortete zeitweise Quelle samt ihrem Bachlauf hinab zur Stuttgarter Straße. Diese sind bei einer weiterführenden Planung unbedingt zu berücksichtigen. Auch die baugrundtechnischen Rahmenbedingungen sind im Rahmen einer vertieften Planung mittels zusätzlicher Untersuchungen zu prüfen.

6. Zusammenfassung und Fazit

Die Wilhelmsburg am oberen Michelsberg gewinnt gegenwärtig zunehmend an Bedeutung als Kultur- und Kreativstandort. Zukünftig soll sich die „Burg“ jedoch noch für weitere Nutzungen öffnen. Neue Nutzungen wie Co-Working und Co-Living , Gastronomieangebot und touristische Angebot sind bereits in der Planung. Auch bei der 2030 stattfindenden Landesgartenschau steht die Wilhelmsburg im Zentrum.

Auf Grund der besonderen stadträumlichen und verkehrlichen Situation ist die Erschließung der Wilhelmsburg eine große Herausforderung bei der Weiterentwicklung des Geländes. Ziel der vorliegenden Machbarkeitsstudie war es deshalb zu prüfen, an welcher Stelle der Wilhelmsburg Parkierungsbauwerke zur Unterbringung mindestens der baurechtlich für den vorgesehenen Ausbau erforderlichen Stellplätze möglich und sinnvoll sind. Die Machbarkeitsstudie soll weiter aufzeigen, wie eine Umsetzung möglich und welcher grobe Kostenrahmen dafür erforderlich ist. Gemäß Ausschreibung sollen in einem ersten Schritt mindestens 200 Parkplätze angedacht werden, die modular auf bis zu 500 Stellplätze erweiterbar sein sollen.

Im Rahmen der Ausschreibung wurden von der Stadt Ulm 3 mögliche Standorte vorgegeben (Standort 2,5 und 8). Der zusätzliche Standort 9 wurde auf Grund der Erkenntnisse eines vor Ort durchgeführten Scoping-Termins mit städtischen Fachabteilungen ebenfalls untersucht.



Die vier Standorte wurden analytisch mittels einer Bewertungssynopse untersucht und mit Schulnoten versehen. Die detaillierte Bewertung wird in Kapitel 4 der vorliegenden Machbarkeitsstudie erläutert.

Entsprechend der Gegenüberstellung der vier Standorte wurde Standort 5 als favorisierter Standort gewählt. Der Standort 5 ist über die Stuttgarter Straße verkehrlich optimal an das städtische und das überörtliche Straßennetz angebunden. Zudem wird der durch das Parkhaus verursachte Ziel- und Quellverkehr vom sonstigen Andienungs- und Zufahrtsverkehr der Wilhelmsburg und des angrenzenden Militärstützpunktes fern gehalten. Eine fußläufige Anbindung mittels der Fußwegebrücke zwischen Parkhauses und Wilhelmsburg durch den Wald ist topographisch und baulich möglich, jedoch mit zusätzlichen Kosten verbunden.

Das bauliche Potential des Standortes 5 für eine höhere Bebauung ist auf Grund der „Tallage“ und dem umgebenden Wald optimal gegeben. Der höhere Baukörper des Parkhauses ermöglicht es, die benötigte Anzahl an Stellplätzen bei geringerer Grundfläche über die höhere Anzahl an Parkebenen unterzubringen. Die vorgegebenen 200 Stellplätze lassen sich bei der vorgeschlagenen Konfiguration und Kubatur des Parkhauses mit 32,5 m auf 55 m über drei Parkebenen und die 500 Stellplätze über sieben Parkebenen erreichen. Im Zusammenhang mit der geplanten Fußwegebrücke hinauf zur Wilhelmsburg ist jedoch zu beachten, dass der hierfür benötigte Treppenturm mit rund 21,00 m bereits zu Beginn in voller Höhe errichtet werden muss.

Die Gestaltungs-möglichkeiten des Parkhauses sind sehr vielfältig und lassen innovative, zukunfts-weisende und nachhaltige Gestaltungsansätze zu, die aus den gängigen Bildern für Parkieranlagen ausbrechen können. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Gestaltungsmöglichkeiten war jedoch nicht Teil der vorliegenden Machbarkeitsstudie.

Die Synergien mit den umliegenden Nutzungen sind sehr vielseitig. Neben dem zusätzlichen Parkraumangebot für den Hauptfriedhof sind vor allem Synergien mit der Anbindung der Wilhelmsburg an den ÖPNV mittels einer neuen Haltestelle vor dem Parkhaus vorstellbar.

Eine besonders wichtige naturräumliche Rahmenbedingung des Standortes 5 ist die ca. 70 m nördlich verortete zeitweise Quelle samt ihrem Bachlauf hinab zur Stuttgarter Straße. Diese sind bei einer weiterführenden Planung unbedingt zu berücksichtigen. Auch die baugrundtechnischen Rahmenbedingungen sind im Rahmen einer vertieften Planung mittels zusätzlicher Untersuchungen zu prüfen.

Der mit dem vorgeschlagenen Parkhaus verfolgte Ansatz, neben dem neuen Parkraumangebot für die Wilhelmsburg eine zusätzliche fußläufige Anbindung von der Stuttgarter Straße hinauf zur „Burg“ zu schaffen, setzt neue Akzente und stärkt die Adressbildung der Wilhelmsburg. Auch im Zusammenhang mit der 2030 anstehenden Landesgartenschau stellt das Parkhaus unterhalb der Wilhelmsburg samt Fußwegebrücke einen attraktiven Entwicklungsbaustein dar. Auch langfristig, d.h. für den Zeitraum

nach der Landesgartenschau, kann die neue Fußwegebrücke einen wichtigen Baustein in der Wegevernetzung des Michelbergs mit den umliegenden Grün- und Waldflächen als Naherholungsgebiet für die Bewohner der Stadt darstellen.