

Sachbearbeitung	SAN - Sanierungstreuhand Ulm GmbH		
Datum	21.12.2021		
Geschäftszeichen			
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 08.02.2022	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 010/22

Betreff: Projektentwicklung Wilhelmsburg 2030
- Erschließung Wilhelmsburg, Information zum Sachstand -

Anlagen: Darstellung baurechtlich notwendiger Stellplätze (Anlage 1)
Machbarkeitsstudie Seilbahn, Abschlussbericht **(nur elektronisch)** (Anlage 2)
Auszug aus dem Entwurf Machbarkeitsstudie Parken (Anlage 3a, b, c)
an der Wilhelmsburg mit Plänen
Weitere Standortoptionen für Parkplätze (Anlage 4)

Antrag:

1. Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
2. Die Erschließung der Wilhelmsburg über ein System aus Luft- oder Standseilbahn sowie einer Zahnradbahn nicht weiterzuverfolgen.
3. Dem geplanten weiteren Vorgehen zuzustimmen.

gez. Niebling-Junginger/Aminde

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 2, BM 3, C 3, OB, SUB, VGV	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Beschlüsse, Berichte und Anträge aus dem Gemeinderat

1.1. Beschlüsse und Berichte

In einer gemeinsamen Sitzung haben der Gemeinderat Ulm und der Stadtrat Neu-Ulm beschlossen, die Verwaltung zu beauftragen, „ein städteübergreifendes Mobilitätskonzept zu erarbeiten“ (StR/GR, 08.11.2019, Nr. 92). Dabei wurde in der zugehörigen Sitzungsvorlage u.a. von der Verwaltung empfohlen, eine „gemeinsame Machbarkeitsstudie“ zur Seilbahn in Ulm (Wilhelmsburg) und in Neu-Ulm (Ludwigsfeld – Hbf. Ulm) zu beauftragen. Hiervon hat der Gemeinderat Ulm in einer separaten Sitzung Kenntnis genommen.

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt und Gemeinderat am 15.12.2020 und 16.12.2020, GD 426/20;

Wilhelmsburg 2030 – Zuwendungsantrag zum Bundesförderprogramm

„Nationale Projekte des Städtebaus 2020“. Der Zuwendungsbescheid erfolgte im Mai 2021. Zum Thema Erschließung der Wilhelmsburg wurden hier u. a. Mittel für die Anbindung der Burg an den Stadtkörper – Mobilitätskonzept bewilligt.

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 04.05.2021,
GD 135/21 Landesgartenschau 2030,

- Machbarkeitsstudie Seilbahn, Bericht und Beschluss zum weiteren Vorgehen -

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge aus dem Gemeinderat liegen nicht vor. Der Antrag 112/21 von Grüne- und SPD Fraktion: "Erschließung der Wilhelmsburg" wurde bereits am 30.09.2021 beantwortet.

2. Sachstand Projektenwicklung und Erschließung Wilhelmsburg

2.1. Ausgangssituation

Seit den 2010er Jahren ist es erklärtes Ziel, die Wilhelmsburg zu beleben und aus Ihrem „Dornröschenschlaf“ zu holen. Durch das erste Förderprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ 2016 bis 2018 hat die Belebungsmaßnahme Fahrt aufgenommen. Die Burg gewinnt zunehmend an Interesse für die Bevölkerung von Ulm und über die Region hinaus. Durch die LGS 2030 wird sich sicherlich ein zusätzlich verstärktes Interesse einstellen.

Im ersten Bundesförderprojekt wurden bereits die ersten baulichen Maßnahmen für die Erschließung der Burg realisiert. Es wurde eine neue Zufahrt mittels einer Brücke in den Innenhof geschaffen und die Zufahrtsstraße von Norden wurde erstellt. Am Ende der Zufahrtsstraße wurde eine Buswendemöglichkeit mit Bushalt realisiert, der derzeit für den Bus-Shuttle-Service im Rahmen des Theatersommers und für andere Großveranstaltungen genutzt wird.

Die Burg wird jedoch nicht nur als Veranstaltungsort genutzt, sondern ist auch bereits jetzt für 45 Personen

regelmäßiger Arbeitsort. Im Rahmen des ersten Förderprojektes wurde zu den bereits vorhandenen Büroräumen im Südflügel, im Ostflügel Büroräume hergestellt, die seit 2019 an junge Start-ups vermietet werden. Im neuen Förderprojekt werden bis Ende 2024 weitere Büroräume (Co-Working), Räume für Co-Living und Flächen für eine Gastronomie ausgebaut.

Alle neuen Nutzungen lösen baurechtlich notwendige Stellplätze aus, die im Genehmigungsverfahren nachgewiesen werden müssen. Die bisher notwendigen Stellplätze wurden mangels Alternativen interimweise im Innenhof der Burg nachgewiesen. Dies wird zukünftig nicht mehr möglich sein, da es ein Ziel der weiteren Projektentwicklung Wilhelmsburg ist, den Innenhof für Veranstaltungen zu nutzen und ihn gestalterisch aufzuwerten. Auch die Nutzung im Rahmen LGS 2030 spricht gegen eine Nutzung des Innenhofes als Parkraum.

Aufgrund der vorhandenen und zukünftigen Entwicklung wurden für die Erschließung der Wilhelmsburg verschiedene Machbarkeitsstudien beauftragt, und es werden derzeit weitere Untersuchungen und Konzepte zur Mobilität und zum ruhenden Verkehr von der Verwaltung durchgeführt. Der Sachstand zu den bisher beauftragten Untersuchungen und zu den weiteren Konzepten wird nachfolgend dargestellt.

2.2. Baurechtlich notwendige Stellplätze für die zukünftigen Nutzungen der Wilhelmsburg

Die Bedarfsermittlung der notwendigen Stellplätze orientiert sich an dem derzeitig vorstellbaren Szenario für den weiteren Ausbau bis zum Jahr 2045. Deshalb wurde für die Wilhelmsburg im Rahmen der Projektentwicklung 2021 ein Nutzungskonzept für den weiteren stufenweisen Ausbau erstellt. Dieses Nutzungskonzept dient ebenso als Basis zur Erstellung eines zukunftsfähigen innovativen Energiekonzepts, zur Ermittlung des Gesamtenergiebedarfs.

Das Nutzungskonzept sieht folgende Szenarien für den weiteren Ausbau und für den daraus resultierenden Stellplatzbedarf für baurechtlich notwendige Stellplätze vor. Die ermittelten Zahlen sind lediglich kalkulierte Bedarfe, je nach tatsächlichem Ausbau werden sich die Zahlen leicht verändern.

Ist-Zustand (bereits ausgebaute Räume):	39 Stellplätze
Ausbau bis Anfang 2025:	+ ca. 57 Stellplätze
Ausbau bis 2030:	+ ca. 65 Stellplätze
Ausbau bis 2040:	+ ca. 65 Stellplätze
Ausbau bis 2045+ (Nordflügel):	+ ca. 93 Stellplätze
Gesamtsumme	ca. 319 Stellplätze

Nach dem aktuellen Erkenntnisstand ist der weitere Ausbau des Nordflügels aus artenschutzrechtlicher Sicht sehr unwahrscheinlich. Seit 2017 laufen in der Wilhelmsburg regelmäßige Kontrollen zum Fledermausvorkommen und zu deren Aktivitäten. Das Fledermausvorkommen in der Wilhelmsburg hat eine herausgehobene artenschutzfachliche und -rechtliche Bedeutung. Im Rahmen der Projektentwicklung wurden deshalb 2019 weitere begleitende Untersuchungen zur Thematik beauftragt zur Klärung wie die Nutzung der Wilhelmsburg im Konsens mit dem Artenschutz erfolgen kann. Es muss dann dennoch bis Ende 2040 eine Stellplatzanzahl für ca. 200 - 250 Stellplätze baurechtlich nachgewiesen werden. Die bisherigen Erfahrungen mit einem Großteil der Mieter*innen und Veranstalter*innen zeigt darüber hinaus, dass ohne ausreichenden Bestand an Stellplätzen eine Nutzung der Burg nicht nachgefragt wird.

Nach den aktuellen Erkenntnissen und bisherigen Untersuchungen ist eine maximale Reduzierung der notwendigen Stellplätze um 20% möglich. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die baurechtlich notwendigen Stellplätze oftmals nicht den tatsächlichen Bedarf darstellen. Dieser ist unter Berücksichtigung des derzeitigen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung meist viel höher.

2.3. Stellplatzbedarf für die Sondernutzung Veranstaltungen im Innenhof

Der Innenhof der Wilhelmsburg ist bereits heute ein Veranstaltungsort. Der Theatersommer alle zwei Jahre ist etabliert und soll auch zukünftig auf der Wilhelmsburg stattfinden. Das Kulturprogramm im Sommer unter dem Motto „Stürmt die Burg“ hat sich verstetigt und wird in Zukunft sicherlich ein Bestandteil der Ulmer Kulturszene darstellen. In einzelnen zusätzlichen Veranstaltungen wurden seit 2019 weitere Formate ausprobiert. Ziel der Projektentwicklung ist, den attraktiven Ort in Zukunft weiter zu beleben. Hierfür ist das Thema der weiteren Erschließung ebenfalls relevant und es müssen Konzepte entwickelt werden.

Für die Veranstaltungen im Innenhof stehen derzeit keine Parkplätze zur Verfügung, hierfür muss für jedes Event gesondert ein Konzept erstellt werden. Bisher wird dies mit einem Bus-Shuttle vom Parkplatz der Firma Müller im Ulmer Norden gelöst. Für die größeren Veranstaltungen gibt es jedoch derzeit keinen öffentlichen Parkplatz, auf dem ein Bus-Shuttle standardmäßig eingerichtet werden könnte.

Derzeit können im Innenhof Veranstaltungen mit maximal 3.600 Besucher*innen stattfinden. Die Begrenzung resultiert aus den derzeit vorhandenen Fluchtwegen.

Für die möglichen Veranstaltungen mit maximaler Besucherzahl wurde folgender Parkplatzbedarf ermittelt. Hierbei wurde die Annahme getroffen, dass mindestens ein Drittel der Besucher zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zur Veranstaltung kommt. Ebenso wurde angenommen, dass die restlichen Besucher mit einer Autobelegung von vier Personen/Auto zur Veranstaltung anreisen. Unter dieser Annahme wären 600 PKW-Stellplätze notwendig.

Aus den Erfahrungen des Theatersommers wird eine ähnliche Anzahl an Parkplätzen benötigt. Hier wurde zusätzlich der Bedarf der Stellplätze für die Mitarbeiter/Schauspieler des Theaters miteinberechnet.

Für diese und natürlich auch für kleinere Veranstaltungen (z. B. „Stürmt die Burg“) sind Mobilitätskonzepte und Lösungen zu suchen.

3. Untersuchungen und Machbarkeitsstudien zur Erschließung der Wilhelmsburg

Um Lösungen für die baurechtlich notwendigen Stellplätze für die bereits vorhandenen Nutzungen und bis 2025 und für den weiteren Ausbau zu finden, wurden verschiedene Untersuchungen intern durchgeführt und externe Machbarkeitsstudien beauftragt. Diese werden nachfolgend erläutert.

3.1. Machbarkeitsstudie (Luft-) Seilbahn

Die Städte Ulm und Neu-Ulm haben zusammen mit der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH eine Machbarkeitsstudie über den Bau eines Personenbeförderungssystems als Seilbahn - auch mit alternativen Technologien - beauftragt. Zur Ergänzung des Angebots im Nahverkehrssystem wurden verschiedene Trassenführungen für eine Seilbahn entwickelt und analysiert. Diese Trassen wurden insgesamt drei Teilstrecken zugeordnet:

1. die Teilstrecke 1 zwischen der Wilhelmsburg und dem Hauptbahnhof Ulm bzw. dem Ehinger Tor in Ulm,
2. die Teilstrecke 2, die als Verknüpfung zwischen der Teilstrecke 1 und 3 als Übergang über die Donau dienen soll,
3. die Teilstrecke 3 zwischen dem ZUP Neu-Ulm und dem Stadtteil Ludwigsfeld.

Das Ergebnis der Studie wurde am 04.05.2021 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt der Stadt Ulm vorgestellt. Es wurde beschlossen, dass:

- die Teilstrecke 2 in Anlehnung an den Beschluss des Planungs- und Umweltausschuss von Neu-Ulm vom 09.03.2021 nicht weiterverfolgt wird,

- dass die Teilstrecke 1, Trassen A bis C als Luftseilbahn nicht weiterverfolgt wird,
- dass die Verwaltung beauftragt wird, die Teilstrecke 1, Trassen D₁₊₂ als Standseilbahn insbesondere vor dem Hintergrund der denkmalrechtlich und naturschutzrechtlichen Eingriffe zu überprüfen.

Die planerische Vertiefung erfolgte in Form eines Experten-Hearings am 16.07.2021. Die Ergebnisse werden unter Punkt 3.4 erläutert.

Der Abschlussbericht der o.g. Untersuchung liegt mittlerweile vor: "Ergebnisbericht der Untersuchung über den Bau eines Personenbeförderungssystems bzw. eines urbanen Seilbahn- bzw. Seilbahn-Hybridsystems in drei Teilen", siehe Anlage 2.

3.2. Machbarkeitsstudie Standseilbahn

Standseilbahnen sind schienengeführt und verlaufen ebenerdig oder ggf. auf einer aufgeständerten Trasse, die auch leicht gekrümmt geführt werden kann. Die Strecke ist - bis auf die Ausweichstelle in der Mitte - eingleisig. Garagierung und Werkstattgebäude sind nicht erforderlich.

Die Machbarkeitsstudie Standseilbahn zwischen den Stationen Wilhelmsburg und Lehrer Tal wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie Seilbahn skizziert. Die Untersuchungstiefe war geringer als in der Machbarkeitsstudie Luftseilbahn und konzentrierte sich auf die Aspekte, die zu einer überschlüssigen Beurteilung von Trassenführung, Denkmalschutz und Natur- und Artenschutz erforderlich waren. Es wurden zwei Varianten untersucht:

1. Die Variante D₁ verläuft im Graben zwischen Kienlesbergbastion und Wilhelmsburg. Diese Streckenführung kommt mit geringeren naturräumlichen und baulichen Eingriffen aus als Variante D₂. Aus Gründen der Verkehrssicherheit würden allerdings Abschränkungen zur Trasse hin erforderlich werden, die das angestrebte einheitliche Erscheinungsbild des Grabens durch Teilung in zwei Bereiche merklich ändern würden. Der letzte im Ursprungszustand erhaltene und zusammenhängende Grabenbereich könnte dann nicht erhalten werden. Der direkte Zugang zur Wilhelmsburg aus dem Graben heraus wäre nur mit Eingriffen in die denkmalgeschützte Bausubstanz möglich. Die Anbindung an die Station Lehrer Tal kann nur über einen längeren Fußweg oder über einen Verbindungstunnel unter der B₁₀ hindurch hergestellt werden.

2. Die Variante D₂ verläuft oberhalb des Grabens und erfordert über längere Abschnitte relevante Eingriffe in den westlichen Waldsaum, da der gedeckte Weg in der Wurzel- und Kronenzone der Bäume liegt. Die Anbindung an die Wilhelmsburg kann über eine Brücke und einen zusätzlichen Durchgang durch die Westflanke des Gebäudes erfolgen (vergleichbar mit der neuen Brücke auf der Ostseite der Wilhelmsburg). Durch Verlängerung der Strecke über die B₁₀ hinweg ist die Straßenbahnhaltestelle Lehrer Tal auf kurzem Weg erreichbar, allerdings werden ein Aufzug und eine Treppenanlage zur Bewältigung des Höhenunterschiedes erforderlich. Wegebeziehungen vom Michelsberg in Richtung Ruhetal werden durch die Trasse an mehreren Stellen unterbrochen und müssen neu verknüpft werden.

3.3. Machbarkeitsstudie Zahnradbahn

Zum Hearing am 16.07.2021 präsentierte die SWU als weitere Variante in Technik und Trassenführung eine Zahnradbahn östlich des Grabens, beginnend östlich der Kienlesbergbastion, weiterführend über die Straße Beim Alten Fritz und auf der Wallanlage und endend vor der Südwest-Ecke der Wilhelmsburg. Im Vergleich zur Standseilbahn bestehen technische Vorteile:

- Die Zahnradbahn kann direkt in das Straßenbahnnetz eingebunden werden. Dadurch ist auch eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof möglich.
- Der Bau ist überwiegend außerhalb der Festungsanlage möglich.

Auch die Trassenführung bietet Vorteile:

- Im unteren Teil kann überwiegend der Straßenraum mitgenutzt werden.
- Eine Haltestelle im mittleren Bereich kann das Wohngebiet Michelsberg bedienen.
- Die obere Endhaltestelle liegt kurz vor dem südlichen Haupteingang der Wilhelmsburg, es ist keine Querung des Grabens erforderlich.

3.4. Expertenhearing zur Standseil- und Zahnradbahn

In einem Hearing mit externen und internen Experten aus den Bereichen Natur- und Artenschutz, Denkmalschutz, Stadtplanung, Bautechnik und Baubetrieb am 16.07.2021 wurden die aus den Machbarkeitsstudien bekannten Herausforderungen einer Standseil- und Zahnradbahn unter folgenden Aspekten erörtert:

- Belange des Natur- und Artenschutzes
- Belange des Denkmalschutzes
- Beurteilung bautechnischer Lösungsmöglichkeiten aufgrund statischer und geologischer Erfordernisse
- Beurteilung der baubetrieblichen Umsetzung mit dem Ziel eines möglichst geringen Eingriffs in den Naturraum und in das Denkmal unter Bewertung des Aufwands
- Beurteilung im Hinblick auf Kosten/Nutzen und technologischer Entwicklung.

Die Teilnehmer*innen des Hearings formulieren bei der Ortsbegehung und anschließenden Diskussion sowohl für die Standseil- als auch für die Zahnradbahn umfangreiche erhebliche Eingriffe in Natur-, Arten- und Denkmalschutz. Nur auszugsweise werden hier genannt:

- Der vorhandene gedeckte Weg (ca. 3 Meter Breite) reicht für die Standseilbahntrasse nicht aus, wenn eine parallele Fahrstraße für z.B. Bau, Unterhalt, Baumpflege und Rettungsweg erforderlich ist. So müsste mit einem Eingriff in den Baumbestand in einer Breite von etwa 7 bis 10 Metern sowie einer Schwächung der angrenzenden Baumbestände gerechnet werden. Hinzu kommt der zusätzliche Eingriff in den Wald im Bereich der Ausweichstelle.
- Es ist damit zu rechnen, dass ein Eingriff in den Baumbestand auch einen Eingriff in das Nahrungs- und Jagdhabitat der Fledermäuse, aber auch von Vögeln und Reptilien auf der Wilhelmsburg und ihrer Umgebung darstellt.
- Eine Zustimmung von Seiten des Naturschutzes ist aufgrund der erforderlichen massiven Eingriffe in alte Gehölzbestände nicht vorstellbar.
- Die von den Planungen betroffene Wallanlage ist - wie die Wilhelmsburg - ein Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung, das substantiell geschützt ist. Eine Standseilbahntrasse im und am Graben ist nach Auffassung des Landesamts für Denkmalpflege (LAD) denkmalschutzrechtlich nicht genehmigungsfähig.
- Eine Zahnradbahntrasse im Bereich der östlichen Wallanlage ist aufgrund der dafür nötigen massiven substantiellen Eingriffe (im unteren Bereich Kienlesbergbastion, Kanonenstände, Zufahrtswege, im oberen Bereich modellierte Wallanlage) ebenfalls aus Sicht des LAD nicht vorstellbar.
- Die avisierten Mikropfähle können die auftretenden Querkräfte wahrscheinlich nicht aufnehmen. Daher ist evtl. eine stärkere oder auch konventionelle linienhafte Fundamentierung erforderlich und damit eine parallele Baustraße zur Andienung.
- Aufgrund des hohen Gewichtes einer Zahnradbahn ist mit aufwändigen Bodenverbesserungen zu rechnen, da im Zuge der Herstellung der Bundesfestung die Geländemodellierung vermutlich ohne größere Verdichtung aufgeschüttet wurde.

- selbst bei einer vollständigen Belegung der Wilhelmsburg und einer Anfahrt mit einem hohen ÖPNV-Anteil kann mit maximal 200 - 300 regelmäßigen Fahrgästen pro Tag gerechnet werden. Dies ist eine sehr niedrige Zahl für die erforderlichen Investitionen und wird aufgrund der geringen Wirtschaftlichkeit mit hoher Sicherheit keine Fördermöglichkeit begründen. Höhere Fahrgastzahlen können nur bei Veranstaltungen oder bei anderen dauerhaft attraktiven Angeboten wie beispielsweise Gastronomie, Hotellerie u.a. erreicht werden.

Zusammengefasst muss festgestellt werden, dass nach heutigem Wissensstand das Verhältnis zwischen den schädigenden Eingriffen und dem Nutzen zu ungünstig ist, als dass sich der Bau einer Standseil- oder Zahnradbahn rechtfertigen lässt. Die Verwaltung empfiehlt, alle drei Varianten zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterzuverfolgen. Sollten sich die potenziellen Fahrgastzahlen so entwickeln, dass eine Realisierung sinnvoll erscheint, besteht voraussichtlich das größte Potential beim Bau einer Zahnradbahn.

3.5. Machbarkeitsstudie Parken an der Wilhelmsburg

Ziel der Beauftragung der Machbarkeitsstudie im Rahmen der Projektentwicklung Wilhelmsburg war zu prüfen, wo in der näheren Umgebung der Wilhelmsburg Parkmöglichkeiten für die Schaffung von bauordnungsrechtlich und für die dauerhafte Bespielung der Burg erforderlichen Stellplätzen geschaffen werden können. Dies sollte unter Berücksichtigung von Denkmal- und Naturschutz und der besonderen Lage der Burg und der vorhandenen Verkehrssituation geprüft werden. Dabei sollten auch die derzeit bekannten Rahmenbedingungen einfließen, da grundsätzlich eine ganzheitliche Lösung der Erschließung mit den möglichen Vernetzungen zum ÖPNV gesucht wird.

Die Machbarkeitsuntersuchung liegt derzeit im Entwurf vor (siehe Anlage 3a-c).

3.6. Interner Workshop zu einem Mobilitätskonzept Wilhelmsburg

Nachdem die Untersuchung von Seilbahnen zur Erschließung der Wilhelmsburg ergeben hat, dass eine Realisierung neben Restriktionen im Natur- und Artenschutz der Denkmalpflege auch aus wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll erscheint, hat sich ein interner Workshop Mitte September 2021 mit den Anforderungen an ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept für die Erschließung der Wilhelmsburg beschäftigt. Beim internen Workshop wurden zudem auch weitere mögliche Parkplatz-Standorte sowohl für die baurechtlich notwendigen Stellplätze und auch für die Veranstaltungen (Shuttle-Bus Parkplatz bzw. Park & Ride) erörtert. Die städtische Abteilung VGV hat für die baurechtlich notwendigen Stellplätze im Oktober bereits Vorschläge erarbeitet. Die Ergebnisse sind in Punkt 3.7 erläutert. Die möglichen Parkplatzstandorte für Park & Ride oder Shuttle-Bus Parkplatz sollen im Rahmen des noch zu erstellenden Mobilitätskonzeptes untersucht werden.

Ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept muss sämtliche Verkehrsteilnehmer*innen und Verkehrsmittel einschließlich des ruhenden Verkehrs und von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen betrachten. Außerdem soll es Auskunft geben zu Kosten und Nutzen und die Möglichkeiten der Inanspruchnahme von Fördermitteln aufarbeiten.

3.7. Standortoptionen für baurechtlich notwendige Stellplätze

Wie in Punkt 2.2 dargestellt sind baurechtlich notwendige Stellplätze nachzuweisen. Darüber hinaus ist jetzt schon aus den Erfahrungen der bisherigen Bespielung erkennbar, dass ohne zumindest eine geringe Anzahl an verfügbaren Stellplätzen eine weitere Intensivierung der Burg erheblich erschwert wird. Das Parken im Innenhof ist aufgrund der Nutzung als Veranstaltungsort bereits jetzt schwierig und wird zukünftig nicht mehr verträglich möglich sein. Aus Sicht der Verwaltung sollten somit keine Stellplätze mehr im Innenhof nachgewiesen und die bereits genehmigten Stellplätze an eine andere Stelle verlagert werden. Bis Ende 2024 sind für die bereits vorhandenen Nutzungen und für die weiteren Ausbauten 96 PKW-Stellplätze

außerhalb des Innenhofes herzustellen. Für das Ausbau-Szenario bis 2030 sind zusätzlich noch weitere ca. 65 PKW-Stellplätze nachzuweisen.

Aus der Ermittlung von VGV sind folgende Standorte möglich (siehe Anlage 4):

- Zwischen Nordflügel und Bundeswehrekaserne: 42 Stk. (Weglänge 0 m)
- Im Bereich Zufahrtsstraße im Norden: ca. 20 Stk. (Weglänge 270m)
- Innenhof Kienlesbergbastion: ca. 25 Stk. (Weglänge 720m)
- Grünfläche ggü. Krematorium – Stuttgarter Str.: ca. 41 Stk. (Weglänge 800m)
- Stuttgarter Straße (Längsparken + Parkplatz Friedhof): ca. 120 Stk. (Weglänge bis 650m)

Für alle Standorte gibt es jedoch kritische Themen, die näher untersucht und abgewogen werden müssen. Dies sind u. a. die Zufahrtsmöglichkeiten, die Genehmigungsfähigkeit in Bezug auf die Herstellung der Parkplätze und Wege (Natur- und Artenschutz). Des Weiteren werden Kosten in unterschiedlicher Höhe, je nach Standort, für die Herstellung entstehen, diese wurden noch nicht ermittelt. Für einige Standorte müssen dann im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zusätzlich noch Lösungen gefunden werden, damit die Standorte angenommen werden (z. B. Länge und Steilheit der Wegeverbindung von 14% durch den Wald).

3.8. Anforderungen an ein Mobilitätskonzept

Ziel des Mobilitätskonzeptes zur Erschließung der Wilhelmsburg ist, ein zukunftsfähiges, innovatives und klimaoptimiertes Konzept zu erstellen mit möglichst wenig motorisiertem Individualverkehr. Das Konzept soll einerseits Mobilität ermöglichen und fördern, Erschließungen verbessern, Steigungen leichter überwindbar machen und andererseits den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich gestalten. Die vernetzte Mobilität hat das Ziel, Mobilität effizienter, gesünder und nachhaltiger zu gestalten. Die Vernetzung erfordert eine breite Verfügbarmachung und intensive Verzahnung individueller Mobilität in Form von Zweirad und PKW mit dem ÖPNV in Form von Bus und Straßenbahn unter Berücksichtigung technischer Innovationen.

Das Konzept soll deshalb die Themen und die möglichen Verknüpfungen von motorisiertem Individualverkehr (MIV), ÖPNV, Fahrradverkehr, Fußgängerverkehr, Shared Mobility und intermodalem Verkehr berücksichtigen und konkrete Lösungen aufzeigen. Ebenso sind dabei auch die baurechtlich notwendigen PKW-Stellplätze und die notwendigen PKW-Stellplätze für Veranstaltungen und deren Anbindung an die Burg in die Untersuchung miteinzubeziehen.

Dabei sollen unterschiedliche Szenarien mit unterschiedlichen Varianten auch unter Berücksichtigung von möglichen Interimslösungen dargestellt werden,

- für den Normalbetrieb,
- für Veranstaltungen bis ca. 500 Personen,
- für Großveranstaltungen bis 3.600 Personen,

die den geplanten weiteren Ausbau des Nutzungskonzeptes in Stufen bis 2040 berücksichtigen.

Zu den bisherigen Grundlagen sollen noch weitere Grundlagen ermittelt werden, dies sind u. a., die Ermittlung des langfristigen Fahrgastpotentials, Untersuchungen zum Verkehrsverhalten bei Veranstaltungen und der bisherigen Nutzer, Flächenpotentialermittlung für z. B. Park & Ride, Ermittlung von möglichen ÖPNV-Korridoren.

Die möglichen Varianten sollen sowohl aufgrund einer Nutzwertanalyse, einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und unter den Aspekten des Klimaschutzes bewertet werden. Für die Vorzugsvarianten sind Umsetzungskonzepte darzustellen.

Das Mobilitätskonzept soll der Politik, der Verwaltung, SWU-Verkehr sowie den Bürgern als konkreter Handlungsleitfaden für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Wilhelmsburg und des Michelsbergs bis zum Jahr 2025/2030 dienen.

4. Weitere geplante Vorgehensweise

Die bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, wie komplex die Abwägungen zwischen Standortalternativen für baurechtlich erforderliche Stellplätze, möglichen neuen ÖPNV-Routen und -Haltestellen und weiteren neuen Mobilitätsangeboten (z.B. autonomes Busshuttle) ist. Dies macht die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes Wilhelmsburg als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen erforderlich.

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes soll durch ein externes Büro erfolgen, das über eine Ausschreibung gesucht wird. Dieses Konzept soll unter Betrachtung sämtlicher am Verkehr Teilnehmenden Lösungen darstellen, die möglichst viele Anforderungen erfüllen. Es erfolgt eine systematische Aufarbeitung der Rahmenbedingungen und Entwicklung von Lösungsvorschlägen in Varianten. Diese sollten - neben baurechtlich erforderlicher Stellplätze - insbesondere zukunftsfähige Kombinationen der einzelnen Mobilitätsformen miteinander darstellen, sowohl für den dauerhaften Betrieb, für regelmäßige Veranstaltungen wie 'Stürmt die Burg', für den Theatersommer, für große Veranstaltungen von bis zu 3.600 Besucher*innen als auch für bestimmte Sonderfälle, die sich aus der Planung für die LGS 2030 ergeben. Ein umfassendes Mobilitäts- und Erreichbarkeitskonzept für die LGS 2030 wird im Rahmen der LGS-Projektplanung zusätzlich erarbeitet.

Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Erschließung Wilhelmsburg ist jedoch für die weitere Entwicklung der Wilhelmsburg als Kultur-, Innovations- und Kreativstandort essenziell, deshalb wurde dies bereits im Förderantrag berücksichtigt. Die Ausschreibungsunterlagen wurden im Januar 2022 an die Büros versandt. Die Vergabe der Leistungen soll im Februar 2022 erfolgen. Die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes sollen im Sommer 2022 vorliegen

Die Finanzierung des Mobilitätskonzeptes erfolgt über das Förderprojekt Nationale Projekte des Städtebaus 2020 – Zukunft| Wilhelmsburg 2030.