

Sachbearbeitung	KOST - Koordinierungsstelle Großprojekte		
Datum	08.02.2022		
Geschäftszeichen	KOST-Wa		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 22.03.2022	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 065/22

Betreff: Landesgartenschau 2030
- Beschluss Rahmenplan und Vorbereitung des Wettbewerbsverfahrens -

Anlagen:	Rahmenplan (elektronisch)	(Anlage 1)
	Ergänzende Unterlagen zum Rahmenplan (elektronisch)	(Anlage 2)
	Variantenuntersuchung Geh- und Radbrücke (elektronisch)	(Anlage 3)
	Verkehrsuntersuchung und Gesamtplan (elektronisch)	(Anlage 4)
	Synopse der Maßnahmen (elektronisch)	(Anlage 5)
	Stellungnahme der Schützengilde (elektronisch)	(Anlage 6)
	Antrag Nr. 31/2022 der CDU/UfA-Fraktion (elektronisch)	(Anlage 7)

Antrag:

1. Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen und dem endgültigen Rahmenplan zuzustimmen.
2. Der fristgerechten Kündigung des Pachtvertrages der Schützengilde zum 31.12.2025 wie unter Ziffer 4.1.a) beschrieben zuzustimmen.
3. Die Planungen für eine neue Geh- und Radbrücke über die B 10 wie unter Ziffer 4.3.a) beschrieben nicht weiter zu verfolgen.
4. Dem Umbau des Verkehrsknotens am Ehinger Tor und am Bismarckring wie unter Ziffer 4.3.b) beschrieben zuzustimmen.
5. Den weiteren Maßnahmen unter Ziffer 4. zur Ausführung bis 2030 zuzustimmen.

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 2, BM 3, C 3, LI, LI - F, OB, SAN, SUB, VGV, ZSD/HF	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

6. Der Projektfinanzierung mit einem Kostenrahmen von 63 Mio. Euro wie unter Ziffer 5. zuzustimmen.
Die Gesamtfinanzierung wird vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllender städtischer Aufgaben sowie der Beschlussfassung der Haushaltspläne durch den Gemeinderat in den Folgejahren angemeldet.
Die Beschlüsse für die einzelnen Maßnahmen werden jeweils separat eingeholt. Zu diesem Zeitpunkt erfolgen ebenfalls die Beschlüsse über die Folgekosten und Aktivierte Eigenleistungen je Maßnahme.
7. Der Vorbereitung der Wettbewerbsverfahren für die Gestaltungswettbewerbe wie unter Ziffer 6. zuzustimmen.
8. Den Antrag Nr. 31/2022 der CDU/UfA-Fraktion für behandelt zu erklären.

Harald Walter

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen: **ja**
 Auswirkungen auf den Stellenplan: **ja**

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 1110-700 Projekt / Investitionsauftrag: 7.11100001		PRC: 1110-700 L70011100103	
Einzahlungen	55.000.000 €	Ordentliche Erträge	11.000.000 €
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	112.000.000 €	Ordentlicher Aufwand	17.000.000 €
		<i>davon Abschreibungen*</i>	
		Kalkulatorische Zinsen (netto)*	
Saldo aus Investitionstätigkeit	57.000.000 €	Nettoressourcenbedarf*	6.000.000 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2022</u>		2022 ff.	
Auszahlungen (Bedarf):	670.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC1110-7000 über die vorabdotierte Position Wiederkehrendes	579.000 €
Verfügbar:	670.000 €	Verfügbar:	579.000 €
Ggf. Mehrbedarf	0 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	0 €
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln im Rahmen des neuen Haushaltsplanverfahren über die vorabdotierte Position Wiederkehrendes 2023ff	5.421.000 €
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2023 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	111.330.000 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	36.300.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	75.030.000 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			
* Die aus den Maßnahmen resultierenden Folgekosten im Ergebnishaushalt können derzeit noch nicht präzise prognostiziert werden. Eine grobe Hochrechnung wurde unter Ziffer 4 vorgenommen. Die Aktivierten Eigenleistungen können derzeit noch nicht präzise prognostiziert werden.			

1. Beschlüsse, Berichte und Anträge aus dem Gemeinderat

1.1. Beschlüsse und Berichte

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.12.2017, GD 445/17

Bewerbung für eine Landesgartenschau 2026 - 2030

- Beschluss der Machbarkeitsstudie -

Internationaler Ausschuss am 02.10.2018, GD 337/18

Landesgartenschau 2030

- Bericht zur Bewerbung und zum weiteren Vorgehen -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 07.05.2019, GD 075/19 Landesgartenschau 2030

- Bericht über die Projektstruktur und weiteres Vorgehen -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 10.12.2019, GD 466/19 Landesgartenschau 2030, Glacissteg

- Bericht und Grundsatzbeschluss -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 30.06.2020, GD 097/20 Landesgartenschau 2030,

- Bericht zu den Ergebnissen der Planungswerkstatt und zur weiteren Öffentlichkeitsarbeit -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 04.05.2021, GD 117/21 Landesgartenschau 2030,

- Bericht zu den Verkehrsuntersuchungen, Grundsatzbeschluss zur Neuorganisation des Verkehrs am Ehinger Tor -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 04.05.2021, GD 118/21 Landesgartenschau 2030,

- Sachstandsbericht zur Wallstraßenbrücke und Brücke über das Blaubeurer Tor und Beschluss weiterer Maßnahmen -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 22.06.2021, GD 184/21

Landesgartenschau 2030

- Bericht zur Bürgerbeteiligung in 2021 -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 22.06.2021, GD 183/21

Landesgartenschau 2030

- Beschluss zum Rahmenplanentwurf als Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.10.2021, GD 347/21

Landesgartenschau 2030

- Grundsatzbeschluss zur Verlagerung Schützengilde und Beschluss zum weiteren Vorgehen

Internationaler Ausschuss am 27.10.2021, GD 384/21

Landesgartenschau 2030

- Verfahren zur Bürgerbeteiligung -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 15.12.2021, GD 455/21

Landesgartenschau 2030

- Bericht zum Sachstand und zu den Ergebnissen der Öffentlichkeitsarbeit -

1.2. Anträge

Antrag Nr. 31/2022 der CDU/UfA-Fraktion "Erhaltung der Schützengilde parallel zur Landesgartenschau"

2. Zusammenfassende Darstellung

Die Verwaltung hat Anfang 2021 den Rahmenplan für die Planungen zur LGS 2030 beauftragt. Teil des Rahmenplanprozesses war ein BürgerForum (GD 183/21, GD 455/21).

Nunmehr liegt der mit den Ergebnissen des BürgerForums überarbeitete endgültige Rahmenplan zur Beschlussfassung als Grundlage der Wettbewerbe und der weiteren Planungen vor. Der Rahmenplan umfasst Maßnahmen, die voraussichtlich bis zum Gartenschaujahr 2030 realisiert werden können und solche, die in den Folgejahren zur Ausführung kommen können. Dabei geht es explizit um Planung und Bau der Daueranlagen, also derjenigen Maßnahmen, die unabhängig von der Veranstaltung in 2030 zu sehen sind und weit darüber hinaus Bestand haben sollen. Die Planungen der Veranstaltung werden dann zu einem späteren Zeitpunkt durch die zu gründende Gartenschau-Gesellschaft auf Grundlage der ausgeführten Daueranlagen erfolgen.

Die vorliegende Beschlussvorlage erläutert die Teilräume und Maßnahmen des Rahmenplanes, nimmt Stellung zu den Bewertungen im Rahmen des BürgerForums sowohl aus planerischer Sicht als auch hinsichtlich der Kosten und Realisierungszeiträume und formuliert Beschlussempfehlungen zu den einzelnen Maßnahmen. Zu den detaillierten Inhalten des Rahmenplans wird auf die Anlagen 1 und 2 verwiesen.

Die Verwaltung empfiehlt mit dieser Vorlage u. a. die Ausführung der folgenden Einzelmaßnahmen bis 2030

- Grunderwerb Trommelwiese und nördlicher Teil des Grabens westlich der Wilhelmsburg
- Kündigung des Pachtvertrages mit der Schützengilde an der Kienlesbergbastion
- Umbau der Verkehrsanlage am Blaubeurer Tor
- Anpassungen der Straßenführung am Söflinger Kreisel und Ausbau der B 10-Geh- und Radunterführung
- Umbau der Verkehrsanlagen am Ehinger Tor
- Beendigung des Pachtvertrages der Tankstelle östlich der B 10 im Dichterviertel
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan entlang der B 10

Das Budget der Landesgartenschau umfasst derzeit maximal 63 Mio. Euro in der Investitionsstrategie. Die künftigen Entscheidungen über Realisierungen werden sich an diesem Kostendeckel orientieren müssen. Nicht enthalten sind die Kosten für den geplanten Tunnel am Blaubeurer Tor, die verkehrliche Neuorganisation am Blaubeurer Kreisel und der Neubau der Wallstraßenbrücke, die an anderer Stelle finanziert werden.

Bislang liegen noch keine belastbaren Planungen vor. Die genannten Kostengrößen sind somit lediglich Grobkostenannahmen, die mit Weiterentwicklung der Planungen regelmäßig anzupassen sind.

Das Planungsgebiet des Rahmenplans umfasst rund 42 ha. Die voraussichtlichen gerundeten Kosten der investiven Maßnahmen bei Realisierung aller Maßnahmen des Rahmenplans betragen bei Ausschreibung in 2025 und einer prognostizierten Preissteigerung von 3%/a ca. 124 Mio. Euro. Weitere ca. 17 Mio. Euro sind erforderlich für die Durchführung der Landesgartenschau. Zur Einhaltung des vorgesehenen Kostenrahmens in Höhe von 63 Mio. Euro können Fördermittel und Einnahmen aus Eintrittsgeldern gegengerechnet werden. Aus heutiger Sicht verbleibt dennoch ein Defizit von rund 12 Mio. Euro das durch die Priorisierung von Maßnahmen des Rahmenplans zur Ausführung bis 2030 aufgefangen werden kann (siehe Ziffer 5).

Empfehlungen des BürgerForums zum Rahmenplan

Zum BürgerForum wurde dem Fachbereichsausschuss bereits ausführlich berichtet. Das BürgerProgramm formuliert zu den fünf Fokusräumen insgesamt 25 Einzelempfehlungen. Die Rangliste der Fokusräume, als Orte von besonderem Interesse, ist wie folgt:

1. Ehinger Tor
2. Wilhelmsburg
3. Obere Donaubastion
4. Blaubeurer Tor
5. Mittelbastion

Ein ähnliches Bild zeigt die Rangliste der 10 wichtigsten Einzelempfehlungen. Unter den Top 10 beziehen sich vier Empfehlungen auf das Ehinger Tor und jeweils zwei Empfehlungen auf die Wilhelmsburg, die Obere Donaubastion und das Blaubeurer Tor (siehe GD 455/21).

Die Empfehlungen des BürgerForums bilden neben Gutachten und Studien eine der Grundlagen des Rahmenplans und gehen damit in die weiteren Planungen ein. In der folgenden Darstellung der Einzelmaßnahmen werden die Empfehlungen den Stellungnahmen der Verwaltung gegenübergestellt und in den Empfehlungen der Verwaltung zum weiteren Vorgehen entsprechend gewürdigt.

3. Rahmenplan mit Darstellung der Einzelmaßnahmen

Die Entscheidungen zu den nachfolgend vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen bilden die Grundlage für die nächsten Planungsschritte, insbesondere für die zeitnah vorzubereitenden Wettbewerbe für die Daueranlagen. Der Rahmenplan zur LGS 2030 umfasst rund 42 ha. Jedoch werden nicht alle Teile gleichermaßen intensiv bearbeitet und bis 2030 ausgeführt werden können. In Anlage 5 sind die wesentlichen Maßnahmen synoptisch dargestellt.

3.1. Abschnitt NORD

Der Abschnitt NORD des Rahmenplans umfasst die Wilhelmsburg, die Gaisenbergbastion und die Kienlesbergbastion bis hinunter zum Bahngelände (21 ha). Der Abschnitt wird eine der besonderen Orte während der Landesgartenschau 2030 sein u.a. wegen seiner Eignung als Bezahlgelände durch seine räumliche Begrenzung.

Die historische Festungsanlage ist hier im Wesentlichen erhalten, wenngleich durch nachträgliche Einbauten teilweise gestört. Die Festungsanlage selbst und die umgebenden Wald- und Freiflächen sind ökologisch wertvolle Bereiche. Voraussetzung für die Planungen der Landesgartenschau ist der sensible Umgang mit Natur und Denkmal. Der Abschnitt ist geprägt durch erhebliche Topografiesprünge beispielsweise von der Kienlesbergstraße zur Bastion und in den westlichen Graben. Insgesamt ist der Umgang mit der lebhaften Topografie eine besondere Aufgabe für das Wettbewerbsverfahren und die weitere Planung.

Der Rahmenplan beschreibt die Entwicklung des Geländes hinsichtlich der Erschließung, der Qualitäten der Freiräume und der künftigen Nutzungen. Die Anlagen von hohem Erlebniswert, insbesondere der westliche Graben, sollen allen Bürger*innen zugänglich gemacht werden. In der Kienlesbergbastion ist eine rücksichtsvolle Intensivierung der Nutzung für Kultur, Veranstaltung und Gastronomie möglich. Der Innenhof der Wilhelmsburg soll mit den bestehenden Planungen weiter ausgebaut werden.

Defizite bestehen bei der Erschließung und Anbindung der Burg an den Stadtraum insgesamt. Um die Anbindung der Burg an die Stadt zu stärken, wurden verschiedene Varianten einer Seilbahn und Zahnradbahn untersucht. Das Fuß- und Radwegenetz soll ausgebaut und mit der Stadt und der freien Landschaft vernetzt werden. Derzeit wird im Auftrag der Sanierungstreuhand eine weiterführende Machbarkeitsstudie zur Erschließung der Wilhelmsburg erstellt.

Der Rahmenplan umfasst im Abschnitt NORD nach heutigem Kostenstand Maßnahmen in Höhe von rund 30 Mio. Euro (Wilhelmsburg 14 Mio. Euro, Kienlesbergbastion 12 Mio. Euro, Gaisenbergbastion 4 Mio. Euro). In den Kosten ist ein Kostenansatz für Sanierungsarbeiten an den Bauwerken in Höhe von rund 3,70 Mio. Euro enthalten.

Die folgenden Einzelmaßnahmen wurden u. a. mit dem Rahmenplan untersucht.

a) Verlagerung der Schützengilde

Der Graben der westlichen Bergfront, die Caponniere, die Wilhelmsburg, die Kienlesbergbastion und die Gaisenbergbastion sind eine in Größe und Zusammenhang erhaltene Anlage der Bundesfestung, wie sie in Deutschland einmalig ist. Die Festungsanlage ist ein "Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung" nach § 12 des Denkmalschutzgesetzes und genießt als Sachgesamtheit den höchsten Schutzstatus. Der westliche Burggraben bietet mit seiner enormen Ausdehnung von den Caponniere der Kienlesbergbastion bis zur Wilhelmsburg die einmalige Chance, die imposante Festungsanlage über einen größeren Zusammenhang erlebbar zu machen. Es gibt im gesamten Stadtgebiet keinen vergleichbar erhaltenen Ort, an dem die Festungsanlagen so weitgehend erhalten sind und ungestört freigelegt werden können. Darüber hinaus kann über den Graben in Verbindung mit dem Neubau der Wallstraßenbrücke eine direkte attraktive Zugänglichkeit aus der dichten Weststadt / Dichterviertel in die freie Landschaft geschaffen werden. Dies ist unabhängig von der Landesgartenschau ein langfristiges Potenzial zur Freiflächenentwicklung in Ulm. Voraussetzung ist jedoch die vollständige Durchgängigkeit und der Rückbau der im Burggraben befindlichen Einbauten. Der Burggraben ist im unteren Teil an der Kienlesbergbastion durch die nachträglichen Einbauten der Schießanlagen und des Schützenhauses verbaut. Eine Durchgängigkeit ist derzeit nicht möglich. Der Graben ist nur von Norden zugänglich und endet nach ca. 350 m als Sackgasse an einer Wand. Eine Überwindung oder Umgehung dieser Einbauten wäre nur mit denkmalpflegerisch kritischen und sehr aufwändigen Treppenanlagen möglich. Der Graben ist somit derzeit als Freiraum nicht sinnvoll nutzbar.

Der Schützenverein war im Bereich des Grabens von 1924-44 erstmalig ansässig. Nach einem Brand in den 40er-Jahren und Wiedergründung der Schützengilde im Jahr 1952 wurde im Jahr 1962 das neue Schützenhaus eröffnet. Zu dieser Zeit wurde die Anlage auch baugenehmigt. Die Schützengilde hat gemäß der WLSB-Bestandsmeldung 2021 167 Mitglieder. Zu den tatsächlich auf Kreis- bzw. Verbandsebene aktiv im Wettkampfschießenden Mitgliedern hat der Verein keine Angaben gemacht. Die Mitgliederzahlen des Deutschen Schützenbundes haben in den beiden letzten Jahrzehnten erheblich abgenommen, von 1.565.233 Mitglieder in 2002 auf 1.342.915 Mitglieder in 2016. Bis 2020 stagnierte die Entwicklung in etwa auf diesem Niveau. In 2021 gab es einen erneuten Rückgang auf 1.329.736 Mitglieder. (Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/215940/umfrage/mitgliederzahl-des-deutschen-schuetzenbundes>)

Das Grundstück ist in städtischem Eigentum, die Fläche von 3.830 qm ist an die Schützengilde seit 1956 verpachtet. Das Pachtverhältnis endet gemäß 2. Nachtrag des Mietvertrags aus dem Jahr 2000 am 31.12.2025 und verlängert sich sofern nicht eine der Parteien fristgerecht kündigt. Die Stadt hat außerdem ein Sonderkündigungsrecht bei Nutzung der Fläche für einen öffentlichen Zweck. Der Pachtvertrag wurde von der Stadt und vom Verein in Kenntnis dieses Umstands geschlossen. Der Verein ist grundsätzlich verpflichtet, die errichteten Anlagen zurückzubauen. Die Stadt verfolgt mit der

Landesgartenschau städtebauliche, strukturpolitische und klimapolitische Ziele. Der Sonderkündigungsgrund liegt somit vor. Wegen des langen Mietverhältnisses und der noch bestehenden Restlaufzeit besteht aus Treu und Glauben die Pflicht, dem Verein eine großzügige Räumungs- und Abbaufrist einzuräumen. Dies würde mit der fristgerechten Kündigung zum 31.12.2025 berücksichtigt. Auf Investitionsschutz bzw. Abschreibungsfristen kann sich der Verein nach Auffassung der Verwaltung nicht berufen.

Die Stadt ist bereits in erhebliche Vorleistungen gegangen bei der Unterstützung für einen Ausweichstandort und hat einen sachverständigen Architekten mit Variantenuntersuchungen beauftragt. Exemplarisch wurde die Zusammenlegung mit einem anderen Verein geprüft mit der Erneuerung und Erweiterung der dort bestehenden Anlagen. Je nach Größe und Art der geplanten Anlagen entstehen insbesondere auch wegen der Anforderungen an den Immissionsschutz Kosten von 2,50 bis 4,50 Mio. Euro. Aus Mitteln der Sportförderung kann nur ein geringer Anteil finanziert werden. Die Vereine verfügen nicht über den erforderlichen Eigenkapitalanteil. Derzeit werden die Möglichkeiten der Förderung von Verlagerungskosten aus Mitteln der Städtebauförderung von der SAN geprüft.

Die Verwaltung hat in der Vorlage GD 347/21 den Beschluss zur Gewährung einer kommunalen Zuwendung in Höhe von 2,0 Mio. Euro und den Abbruch der Anlagen durch die Stadt beantragt. Der Antrag wurde seitens der Verwaltung in der Sitzung zurückgezogen.

Die Schützengilde hat in einer eigenen Stellungnahme ihre Position dargelegt (siehe Anlage 6).

Empfehlung des BürgerForums

Die Wilhelmsburg und die Bastionen sind für die Bürger*innen ein Ort von besonders hoher Bedeutung. Burg und Burggraben haben für die Bürger*innen einen hohen Erlebniswert. Sie äußern in mehreren Empfehlungen des BürgerProgramms die Nutzung des Grabens als zentralen Zugang von der Kienlesbergstraße zur Burg. Dies setzt die Verlagerung der Schützengilde und das Freistellen der Denkmalanlage voraus.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

Für die Erlebbarkeit der Festungsanlage im originalen Erhaltungszustand und zur Einrichtung einer durchgehenden Wegeverbindung ist die Verlagerung des Vereins und der Abbruch der Anlagen unumgänglich. Eine Wegeverbindung im Graben bei gleichzeitigem Betrieb der Schießanlage ist nicht möglich. Die Beseitigung von baulichen Störungen und die Freistellung der Festungsanlage sind vordringliche Ziele für die Landesgartenschau bis 2030 sowie auch für die langfristige städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich. Die Rechtslage lässt die Kündigung des bestehenden Pachtvertrages zu. Die Verwaltung ist in Gesprächen mit dem Verein bezüglich der Verlagerung an andere Standorte. Die Stadt kann zudem Vereinsräume für die nicht sportlichen Aktivitäten in der Bundesfestung zur Verfügung stellen.

Grundsätzlich sind die Verlagerungs- und Abbruchkosten förderfähig, dies wird aktuell genau geprüft. Die letztliche Entscheidung dazu und zur Höhe einer etwaigen Förderung obliegt dem Regierungspräsidium Tübingen.

Einerseits besteht das Interesse des Vereins, die Vereinsaktivitäten am jetzigen Standort fortzuführen. Zu Recht verweist der Verein auf die lange Tradition. Ein Schießen mit historischen Waffen, wie es der Verein anregt, könnte eine Bereicherung im Gartenschaujahr sein. Andererseits wurde im BürgerForum der Wunsch nach einem Zugang zur Wilhelmsburg durch den gesamten Graben geäußert. Mit der Landesgartenschau besteht die einmalige Chance, die vollständig erhaltene Anlage wieder in seiner ursprünglich geplanten originalen Form herzustellen und dauerhaft für eine breite Öffentlichkeit erleb- und nutzbar zu machen. Eine Vereinbarkeit des Schießbetriebes und der Gebäude bei gleichzeitiger Durchgängigkeit und Erlebbarkeit des Grabens sieht die Verwaltung nicht.

Somit ergeben sich zum weiteren Vorgehen aufgrund der bisherigen Diskussion mit der Schützengilde drei grundsätzliche Alternativen:

1. Dauerhafter Erhalt der Schützengilde am Ort. Sowohl während der Landesgartenschau als auch darüber hinaus werden die Wegeverbindungen um den Graben und die Baulichkeiten herumgeführt, eine durchgängige Erlebbarkeit des Grabens und eine direkte Wegeverbindung durch den Graben ist nicht möglich.
2. Verlagerung der Schützengilde an einen anderen Ort mit Unterstützung der Stadt Ulm, idealerweise in Kombination mit einer bestehenden Schießanlage / Schützenverein. Dies kann aus Sicht der Verwaltung entweder am Standort Söflingen (mit einem aufgrund des bestehenden Zustands des Vereins größeren baulichen Aufwand) oder mit einem anderen Verein auch in der Umgebung von Ulm umgesetzt werden.
3. Kündigung des Pachtvertrages ohne Unterstützung der Stadt Ulm für eine Verlagerung.

➔ Die Verwaltung erachtet an diesem spezifischen Ort das öffentliche Interesse höher als die Vereinsbelange und empfiehlt nach Abwägung der Argumente die Kündigung des Pachtverhältnisses zum Termin 31.12.2025. Die Kosten für den Abbruch der bestehenden Anlagen können im Rahmen der Projektkosten übernommen werden, sofern eine öffentliche Förderung nicht möglich ist. Die Finanzierung von Neubauten durch die Stadt für die Verlagerung an einen anderen Standort ist aktuell nicht vorgesehen. Hierzu sollen aber, sofern der Wunsch besteht, geeignete Vorschläge und Alternativen erarbeitet und ggf. dem Gemeinderat erneut zur Abstimmung vorgelegt werden. Die Stadt wird den Verein weiterhin bei der Suche nach Möglichkeiten für die Fortführung des Sportbetriebs an anderen Standorten unterstützen. Die Stadt kann dem Verein außerdem Räume in der Bundesfestung für die nichtsportlichen Aktivitäten zu üblichen Konditionen zur Verfügung stellen. Die Entscheidung über Verlagerung oder Verbleib der Schützengilde ist nun erforderlich, um die Planungssicherheit für den wichtigen Ort zu gewährleisten und um die notwendigen nächsten Schritte im Falle der Kündigung und ggf. Verlagerung an einen anderen Standort rechtzeitig einzuleiten.

b) Öffentliche Erschließung der Burg durch ein Seilbahn- oder Zahnradbahnsystem

Die Möglichkeiten für die Erschließung der Wilhelmsburg durch eine Seilbahn oder eine Standseilbahn wurden mit einer Machbarkeitsstudie untersucht. Die SWU Verkehr GmbH hat zudem in Eigeninitiative die Machbarkeit einer in das Straßenbahnsystem integrierten Zahnradbahn untersucht. Für die Varianten wurden diverse Trassenvarianten untersucht sowie Grobkostenschätzungen vorgenommen und ermittelt, ob grundsätzlich Förderfähigkeit besteht. Aus heutiger Sicht scheint eine Förderung zu allen Varianten ausgeschlossen, da die Wirtschaftlichkeit aufgrund der geringen zu erwartenden Fahrgastmengen deutlich nicht nachgewiesen werden kann. Bei einem Hearing mit Fachexpert*innen am 16.07.2021 wurden zudem die Eingriffe in den Naturraum und das Denkmal als sehr extrem und nicht genehmigungsfähig betrachtet. Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat zuletzt am 08.02.2022 darüber beraten und die Verwaltung beauftragt mit einer Studie die Erschließung der Burg durch ein attraktives Verkehrsmittel weiter zu untersuchen und ggf. die Zahnradbahn weiter zu prüfen (GD 010/22).

Empfehlung des BürgerForums

Die verbesserte, dauerhafte ÖPNV-Anbindung und ein barrierefreier Geh-/Radweg werden in mehreren Empfehlungen ausdrücklich gewünscht.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

Sämtliche System- und Trassenvarianten für eine Bahnerschließung der Burg sind mit massiven schädigenden und irreversiblen Eingriffen in den Naturraum und ins Denkmal verbunden. Keine der Varianten kann voraussichtlich wirtschaftlich hergestellt oder betrieben und somit auch nicht gefördert werden.

Ein Beschluss ist im Rahmen dieser Vorlage nicht erforderlich. Die Sanierungstreuhand wird den Fachbereichsausschuss zeitnah über die Möglichkeiten der Erschließung informieren.

c) Verlagerung des offenen Regen- und Abwasserbeckens westlich der Wilhelmsburg

Der Burggraben ist westlich der Wilhelmsburg durch ein offenes Abwasser- und Regenrückhaltebecken der Bundeswehrekaserne in der ganzen Breite bebaut. Eine durchgehende Wegeverbindung entlang der Burg in die freie Landschaft ist dadurch nicht möglich. Die Anlage ist öffentlich zugänglich. Beim Überlaufen nach einem Starkregenereignis kam es bereits zu Verunreinigungen des talwärts liegenden Burggrabens. Für die Zukunft soll dies ausgeschlossen werden. Das betreffende Grundstück schließt die westlich gelegene geschützte Trommelwiese ein. Die Abteilung Liegenschaften betreibt aktuell den Erwerb des Grundstücks. Die letztendliche Kostentragung für den Rückbau oder die Umgestaltung des Beckens ist abhängig von den geplanten Entwässerungsanlagen und muss noch geklärt werden.

Die EBU hat im Auftrag der Stadt eine Machbarkeitsstudie zur Verlagerung des Beckens erstellt und mehrere Varianten ausgearbeitet. Aus Sicht der EBU ist das Beckenvolumen nicht ausreichend für Starkregenereignisse. Zu den voraussichtlichen Kosten kann derzeit noch keine belastbare Aussage getroffen werden.

Empfehlung des BürgerForums

Wurde im BürgerForum nicht thematisiert.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

➔ Aus Sicht der Stadt besteht dringender Handlungsbedarf. Ein Überlaufen des Beckens mit verunreinigtem Wasser während der Landesgartenschau wäre nicht hinnehmbar. Sofern künftig ausschließlich Oberflächenwasser eingeleitet wird, wäre auch die Umgestaltung zu einem Wasserbecken mit Bepflanzung denkbar. Stadt, EBU und die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben BImA sind derzeit in Gesprächen. Die Gespräche sollten weiter intensiviert werden, mit dem Ziel Verunreinigungen des Burggrabens für die Zukunft auszuschließen. Etwaige Kosten für die Stadt können derzeit nicht beziffert werden, da die künftige Funktion des Beckens für die Entwässerung noch geklärt werden muss.

d) Aushub des nördlichen Burggrabens der Wilhelmsburg

Der nördliche Burggraben grenzt die städtische Immobilie der Wilhelmsburg zum Kasernengelände hin ab. Der Bereich wurde nach dem Krieg ca. sechs Meter hoch aufgefüllt. Für einen Rundweg um die Burg müsste die Auffüllung beseitigt und das originale Niveau wiederhergestellt werden. Außerdem müssten die früheren Tordurchgänge in den seitlichen Mauern wieder geöffnet werden. Die Fläche ist über den Innenhof der Burg zugänglich und wird bis auf absehbare Zeit für baurechtlich notwendige Stellplätze der Nutzungen in der Burg benötigt. In der Auffüllung liegen teilweise Leitungen, die umgelegt werden müssten.

Empfehlung des BürgerForums

Wurde im BürgerForum nicht thematisiert.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

Die Ablagerung im nördlichen Graben wurden gutachterlich untersucht. Es handelt sich um unterschiedlichste Materialien, u. a. wurde Asbest gefunden. Die voraussichtlichen Kosten für Planung und Entsorgung der Ablagerung und Mauerwerksarbeiten betragen aus heutiger Sicht 3,0 bis 4,0 Mio. Euro. Die Fläche wird für derzeit noch für baurechtlich notwendige Stellplätze benötigt. Alternativ müssten weiterhin Stellplätze im Innenhof der Burg akzeptiert werden.

➔ Die hohen Kosten rechtfertigen die Maßnahme aus Sicht der Verwaltung nicht. Durch die Auffüllung ist das Mauerwerk weiterhin geschützt, es sind keine Schäden am Bauwerk zu erwarten. Für die Landesgartenschau ist die Maßnahme nicht zwingend erforderlich. Die Attraktivität eines Grabens in Kasernennähe wird eher kritisch gesehen. Der Aushub ist grundsätzlich auch zu einem späteren

Zeitpunkt nach 2030 möglich. Die Verwaltung empfiehlt daher, den nördlichen Burggraben nicht zur LGS 2030 auszuheben und das Gelände im bestehenden Zustand zu belassen.

e) Aushub der Ablagerung am östlichen Anschlussgraben von der Gaisenbergbastion

Die östliche Front von der Gaisenbergbastion (Werk XVIII) schließt mit einem Wall, einer Mauer und einem Graben entlang der Prittwitzstraße an die Wilhelmsburg an. Der obere Grabenabschnitt wurde nach dem Krieg auf einer Fläche von rund 5.000 qm, die heute bewaldet ist, mit Kriegsschutt aufgefüllt. Die darunterliegende Festungsanlage könnte wieder freigelegt und damit das Denkmal auch an dieser Stelle im originalen Zustand weitgehend wiederhergestellt werden. Die Altablagerung wurde bislang nicht näher untersucht. Die Verwaltung geht angesichts der Größe von hohen Entsorgungskosten aus.

Empfehlung des BürgerForums

Wurde im BürgerForum nicht thematisiert.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

➔ Die Wiederherstellung des originalen Grabenabschnitts östlich der Burg wäre sowohl aus denkmalpflegerischer Sicht als auch für eine neue Freiraumnutzung ein großer Gewinn. Die Fläche ist allerdings mit wertvollem Baumbestand bepflanzt. Die Verwaltung wird nunmehr die erforderlichen Bodenuntersuchungen durchführen, um die Kosten des Aushubs und der Entsorgung zu ermitteln. Aus heutiger Sicht wird der Aushub bis 2030 nicht empfohlen. Sollten im Budget der Landesgartenschau zu einem späteren Zeitpunkt die erforderlichen Mittel für Aushub und Neugestaltung des Freiraums verfügbar sein, wird die Verwaltung hierzu einen separaten Beschlussantrag stellen.

f) Vollständiger Ausbau des Innenhofs der Wilhelmsburg

Der Innenhof der Wilhelmsburg wurde von der SAN und dem GM mit Mitteln aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) Nationale Projekte des Städtebaus teilweise erneuert. Bislang wurde der 1. BA für die Theaternutzung fertiggestellt. Im Rahmen des Projekts LGS 2030 Ulm soll nunmehr das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens zur Neugestaltung des gesamten Innenhofs (1.-2. BA) realisiert werden.

Empfehlung des BürgerForums

Wilhelmsburg und Kienlesbergbastion sind für die Bürger*innen ein Ort von besonders hoher Bedeutung und großem Erlebniswert. Die Innenhofgestaltung wurde im BürgerForum nicht direkt thematisiert, aber angepasste Nutzungskonzepte (wie z.B. Gastronomie, Toiletten, Läden, Galerien) sind erwünscht. Im Umfeld der Burg werden naturverträgliche Sport- und Freizeiteinrichtungen gesehen, die ohne große Eingriffe in das intakte Ökosystem auskommen.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

➔ Der Innenhof der Burg wird während der Landesgartenschau einer der zentralen Veranstaltungsorte sein. Darüber hinaus werden einzelne Räume (wie z.B. Kehlurm, Pulvermagazin) der Burganlage zugänglich gemacht, weiter ausgebaut und aufgewertet. Für die künftigen Nutzungsanforderungen sollte der vollständige Ausbau des Innenhofs dringend umgesetzt werden. Aus heutiger Sicht sind hierfür ca. 2 Mio. Euro erforderlich.

Daneben gibt es im Abschnitt NORD weitere bislang noch nicht bezifferbare Baugrundrisiken (Altablagerung Beim Alten Fritz, Altlastenfläche Kienlesbergbastion). Die tatsächlichen Kosten für die Sanierung bzw. Beseitigungen der Bodenverunreinigungen werden zeitnah in gutachterlichen Untersuchungen ermittelt. Die Kosten sind bislang pauschal eingeplant.

3.2. Abschnitt MITTE

Der Abschnitt MITTE bildet die Verbindung von der Kienlesbergbastion über die Bahnanlagen bis zur Kleinen Blau inkl. dem ehem. Aurelisgelände (5 ha). Der Rahmenplan umfasst im Abschnitt MITTE nach heutigem Kostenstand Maßnahmen in Höhe von rund 8 Mio. Euro. In den Kosten ist ein Kostenansatz in Höhe von 1 Mio. Euro zur Sanierung des Blaubeurer Tores enthalten.

Dieser Abschnitt von den zwei großen Brückenbauwerken der B 10, der Wallstraßenbrücke und der Blaubeurer-Tor-Brücke sowie der darunterliegenden Ringstraße geprägt. Defizite bestehen insbesondere bei der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Freiräume, obwohl diese große Potentiale haben. Gerade im Dichterviertel und in der angrenzenden Weststadt besteht ein großer Bedarf an wohnortnahen Freiflächen für die unterschiedlichen Alters- und Bevölkerungsgruppen.

Im Zuge der B 10-Brückenuntersuchungen wurde nachgewiesen, dass die Blaubeurer-Tor-Brücke durch einen ca. 200 m langen Straßentunnel östlich des Tores ersetzt werden kann. Damit kann auch die Ringstraße zurückgebaut und mit zwei kompakten Knotenpunkten leistungsfähig und unfallminimierend neu organisiert werden. Es entsteht ein neuer zusammenhängender und vielseitig nutzbarer Freiraum, der direkt mit den Glacisanlagen entlang der B 10 verbunden ist und u.a. teilweise als Retentionsfläche bei Starkregenereignissen genutzt werden kann. Sämtliche bestehende Rad- und Fußverbindungen werden übernommen und optimiert. Das Blaubeurer Tor wird wieder freigestellt, saniert und für neue Nutzungen ertüchtigt.

Der Umbau des Blaubeurer-Kreisels zu zwei Knotenpunkten, die Reduzierung der Straßenfläche und die Brückenbaumaßnahmen werden im Rahmen der Infrastrukturbaumaßnahmen der B 10 finanziert und belasten das Budget der Landesgartenschau nicht. Die Oberflächengestaltung der Freiflächen wird im Projekt Landesgartenschau realisiert und finanziert.

Empfehlung des BürgerForums

Zustimmung zu den geplanten Maßnahmen, zügige Umsetzung des B 10-Straßentunnels, Neuorganisation der Straßen, nachhaltige Begrünung der Freiräume und Anbindung an den Bahnpark zur temporären Nutzung während der LGS 2030 und darüber hinaus.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

Zum Umbau des Blaubeurer-Kreisels und zum Ersatz der Blaubeurer-Tor-Brücke durch einen Tunnel wurde der Grundsatzbeschluss bereits gefasst (GD 291/21). Derzeit prüft die Verwaltung die Modalitäten zur Vergabe der Planungen und Bauleistungen und stimmt diese mit dem Fördergeber ab. Die Verwaltung wird dazu zeitnah gesondert berichten.

Außerdem gibt es im Abschnitt MITTE weitere bislang noch nicht bezifferbare Baugrundrisiken (Altlastenfläche Glacisanlage, Altlasten ehemalige Tankstelle östlich der B 10, Altlasten ehem. Aurelisgelände) Die Kosten für die ggf. erforderliche Sanierung/Beseitigung der Bodenverunreinigungen werden zeitnah in gutachterlichen Untersuchungen ermittelt.

3.3. Abschnitt SÜD

Der Abschnitt SÜD reicht von der Kleinen Blau bis an die Donau (16 ha).

Die historischen Anlagen des Westglacis sind in diesem Abschnitt mit Ausnahme der Ehinger Anlagen von den Infrastrukturbauwerken der B 10-Achse überformt. Die Grünräume sind zum Teil

an den Rand gedrängt. Die Geh- und Radwege sind nur ungenügend ausgebaut und vernetzt. Die Verbindung der östlichen und westlichen Teile der Glacisanlagen und die Radverkehrsinfrastruktur zur Anbindung der Weststadt an HBF und Innenstadt sollen verbessert werden. Die Freifläche sollen

für die wohnortnahe Erholung aufgewertet und durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen verbessert werden.

Das Areal um das Ehinger Tor ist einer der zentralen Eingangsorte zur Innenstadt. Es ist jedoch nach rein funktionalen verkehrlichen Gesichtspunkten geordnet und hat keinerlei Aufenthaltsqualität. Der Rahmenplan verfolgt das Ziel, die Fläche entsprechend ihrer städtebaulichen Bedeutung aufzuwerten. Die Machbarkeit des Umbaus der Verkehrsanlagen am Ehinger Tor zu zwei Kreuzungen wurde in den Verkehrsuntersuchungen bestätigt. Die Planung zielt ab auf die Neuorganisation der Verkehrsräume zugunsten des Rad- und Fußverkehrs und der Gewinnung von Flächen für eine städtebauliche und freiräumliche Entwicklung. Rad- und Fußwege sollen künftig wo möglich getrennt ausgebaut werden.

Das südliche Ende des Planungsgebiets bilden die Ehinger Anlagen, die Obere Donaubastion und das angrenzende Donauufer. Insbesondere die Ehinger Anlagen qualifizieren sich als besondere Ruheoasen in der Stadt. Diese Qualität soll durch Lärmschutz weiter verbessert werden. Die Ehinger Anlagen und die Obere Donaubastion sollen möglichst barrierefrei unter der erneuerten Adenauerbrücke hindurch miteinander verbunden und die Zugänglichkeit der Donaubastion von der Donauseite verbessert werden. Der Innenhof der Donaubastion soll zu einem großen Teil entsiegelt, von Parkplätzen befreit und begrünt werden.

Der Rahmenplan umfasst im Abschnitt SÜD nach heutigem Kostenstand insgesamt Maßnahmen in Höhe von rund 47 Mio. Euro (Westglacis und Mittelbastion 13 Mio. Euro, Ehinger Tor 21 Mio. Euro, Ehinger Anlagen 7 Mio. Euro, Obere Donaubastion 6 Mio. Euro). In den Kosten ist ein Kostenansatz in Höhe von rund 0,5 Mio. Euro zur Sanierung des Ehinger Tores enthalten.

Die folgenden Einzelmaßnahmen wurden u. a. mit dem Rahmenplan untersucht.

a) Ausbau der Geh- und Radwegeverbindung an der Mittelbastion

Der Rahmenplan sieht die Verbesserung der Verbindung der östlichen und westlichen Teile der Glacisanlagen und der Wegeverbindungen vor. Mit den Planungen des Rahmenplans wurden alternativ eine neue Brücke über die B 10 oder der Ausbau der bestehenden Geh- und Radunterführung an der Mittelbastion geprüft. Eine Geh- und Radbrücke am Söflinger Kreisel zur Verknüpfung der durch den Straßenzug getrennten Freiräume, als komfortable Überwindung der B 10 für den Radverkehr und als Landmarke für die Landesgartenschau war ein Ergebnis der LGS-Planungswerkstatt im Januar 2020.

Die Funktionalität und die Abwicklungen von unterschiedlichen Brückenvarianten wurden nunmehr näher untersucht. Für den barrierefreien Ausbau ist die maximale Längsneigung von 4,8 % einzuhalten. Über den Straßen sind Mindestdurchfahrtshöhen einzuhalten. Der notwendige Hochpunkt für die Brücke ergibt sich im Freiraum innerhalb des Kreisels. Die Varianten gehen vom Erhalt der Kreisbrücke und der Reduzierung auf jeweils eine Fahrspur in und aus der Söflinger Straße aus (siehe Anlage 3).

In Folge dieser Parameter ergeben sich jeweils erhebliche Rampenlängen:

Die Abwicklungen der Rampen in die Söflinger Straße (Achse 600 west) würde bis über die Elisabethenstraße reichen.

Eine Rampe in die Engelbergstraße (Achse 601) würde bis zur Parlerstraße reichen und einer Quartiersentwicklung mit möglicher Bebauung zwischen der Söflinger Straße und der Engelbergstraße entgegenstehen.

Ein Rampenbauwerk am Söflinger Kreisel (Achse 610) würden ebenfalls erhebliche städtebauliche Eingriffe zur Folge haben und einer Bebauung westlich davon entgegenstehen.

Eine Rampe in Südrichtung in die Thränstraße (Achse 602) könnte auch dem Lärmschutz dienen, wäre aber funktional nicht geeignet für die Aufnahme des zunehmenden Radverkehrs aus der Weststadt über die Söflinger Straße.

Auf der Ostseite müsste zur Anbindung an den Radweg über die Große Blau (Achse 600 ost und 607) eine Höhendifferenz von 11 m überwunden werden. Gegenüber der bestehenden Unterführung wäre dies für Radfahrende und Fußgänger*innen in etwa die zweieinhalbfache Höhe.

Als weitere Varianten wurde eine Spindel zur Überwindung der Höhe und eine diagonale Rampenführung zur Gartenstraße (Achse 605) untersucht. Beide Varianten hätten erhebliche Eingriffe in den Freiraum zur Folge, die einer künftigen Aufwertung als wohnortnahe Erholungsfläche sehr entgegen stehen würden.

Der Kostenrahmen beträgt für eine zweiastige Brücke ca. 10,0 Mio. Euro und für eine dreiastige Brücke ca. 16,5 Mio. Euro.

Im nächsten Schritt wurde der Ausbau und die Aufwertung der bestehenden Geh- und Radunterführung unter der B 10 näher untersucht. In Kombination mit der Reduzierung der Fahrspuren in der Zu- und Ausfahrt der Söflinger Straße in den Kreisel, der Schaffung von breiten oberirdischen Querungen und der Aufgabe der Unterführung unter der Söflinger Straße wäre eine erweiterte und gestalterisch aufgewertete Unterführung die funktional beste Lösung zur Einbindung sämtlicher Radverkehrsbeziehungen und die wirtschaftlich günstigste Variante einer Geh- und Radwegeverbindung an diesem Ort. Die Reduzierung der Fahrstreifen in und aus der Söflinger Straße in Verbindung mit einer oberirdischen Querung wurden verkehrstechnisch untersucht. Die Leistungsfähigkeit ist gegeben.

Empfehlung des BürgerForums

Die Mittelbastion war im BürgerForum ein Ort von geringerem Interesse. Das BürgerProgramm greift die Idee einer Brücke auf und spricht sich im mehreren Empfehlungen dafür aus als sichere Querungsmöglichkeit über die B 10.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

Eine Brücke an dieser Stelle wäre aus städtebaulicher Sicht ein interessanter Baustein zur Verknüpfung der fragmentierten Teile der Glacisanlagen und als Landmarke während der LGS. Die Verwaltung hat mit mehreren Machbarkeitsstudien in Varianten die Realisierbarkeit und die möglichen Kosten für eine neue Brücke untersucht. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass sämtliche Varianten sowohl funktionale als auch städtebauliche Schwächen aufweisen. Insbesondere führen die für die Barrierefreiheit erforderlichen Rampenlängen zu erheblichen Beeinträchtigungen der umliegenden Stadtquartiere, zu großen Einschränkungen bei der Entwicklung der Freiräume in den Glacisanlagen sowie zu Umwegungen im Radverkehrsnetz. Keine der Varianten ist gegenüber dem Ausbau der bestehenden Unterführung funktional besser geeignet zur Aufnahmen sämtlicher Radverkehrsverbindungen.

➔ In Anbetracht der hohen Kosten und der funktionalen und städtebaulichen Schwächen der Brückenvarianten empfiehlt die Verwaltung den Ausbau und die Aufwertung der bestehenden Unterführung, die Reduzierung der Fahrspuren in und aus der Söflinger Straße auf jeweils eine Fahrspur, die Aufgabe des Geh- und Radtunnels unter der Söflinger Straße und die Herstellung einer oberirdischen Querung über die Söflinger Straße als funktional und städtebaulich bessere Alternative zu einer neuen Brücke. Für den Ausbau der Unterführung sind aus heutiger Sicht ca. 1,5 Mio. Euro erforderlich, die den Rückbau der Unterführung unter der Söflinger Straße einschließen.

b) Neuorganisation des Verkehrsknotens am Ehinger Tor

Das Ehinger Tor ist eine der zentralen Orte im Konzept der Landesgartenschau. Der Ort ist bislang im Wesentlichen dem motorisierten Verkehr vorbehalten. Das vordringliche städtebauliche Ziel ist die Integration von Freiraum und Verkehrsfläche im Sinne eines vielseitig erleb- und nutzbaren

Stadtraums. Hier zeigt sich exemplarisch die Transformation des Verkehrsraums hin zur gerechteren Aufteilung der knappen Flächen unter allen Nutzern. Außerdem sollen bislang verkehrsdominierte Flächen für eine städtebauliche Aufwertung als Freiraum oder Bebauung gewonnen werden.

Die bisherigen Verkehrsuntersuchungen zeigen die Machbarkeit des flächeneffizienten Umbaus des Verkehrsknotens zu zwei Kreuzungen. Für den Bismarckring wurden bislang vier Fahrspuren in Richtung Süden und drei Fahrspuren in Richtung Norden untersucht. Die Leistungsfähigkeit wurde nachgewiesen. Dazu wurde der Grundsatzbeschluss bereits gefasst (GD 117/21). In einer vertiefenden Untersuchung wurden weitere Fahrstreifenreduzierungen geprüft, um die nach wie vor dominante Wirkung des Bismarckrings als Verkehrsschneise weiter zurückzudrängen und um Flächen für einen durchgehenden Zweirichtungsradweg in Nord-Süd-Richtung an der Ostseite der Straße zu generieren.

Das Maximalziel einer Reduzierung auf zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung würde erreicht unter der Maßgabe einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens der Prognoseverkehrsstärken 2030/35 in den Spitzenstunden um 30%. Dieses Ziel ist aus Sicht der Verwaltung in absehbarer Zeit jedoch nicht zu erreichen. U. a. wäre dazu ein erheblicher Ausbau der ÖPNV-Kapazitäten und des Radnetzes erforderlich, wie es bis 2030 nicht zu erreichen ist. Oder anders umschrieben, würde es eine bereits vollzogene Verkehrswende voraussetzen. Eine Reduzierung auf zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung kann somit derzeit nicht empfohlen werden.

Eine Reduzierung der Fahrstreifen in Richtung Süden auf drei Fahrstreifen und in Fahrtrichtung Norden auf zwei Fahrstreifen ist hingegen aus heutiger Sicht grundsätzlich leistungsfähig. Die Ergebnisse der Simulationen dazu zeigen, dass in den Spitzenstunden bei drei zur Verfügung stehenden Fahrstreifen nach Süden etwa 90 % der Prognoseverkehre mit ausreichenden Verkehrsqualitäten und hinnehmbaren Rückstaulängen abgewickelt werden können. Die Verkehrsqualitäten liegen mindestens in der Stufe D und der vorhandene Rückstauraum von 90 m wird mit einer Sicherheit von ca. 95% nicht überschritten. Aus Sicht des Gutachters kann auch in Fahrtrichtung Norden auf einen separaten Rechtsabbieger für den ÖPNV zur Haltestelle Ehinger Tor verzichtet werden, ohne dass der Busverkehr wesentlich beeinträchtigt würde. Die Verwaltung wird dies gemeinsam mit der SWU weiter prüfen. Eine Reduzierung auf zwei Fahrstreifen würde die Engstelle für den Radverkehr beseitigen und einen ausreichend breiten Zweirichtungsradweg ermöglichen (siehe Anlage 4).

Mit dem Umbau des Ehinger Tors ist die Umwidmung der Furttenbachstraße zur Anliegerstraße verbunden.

Empfehlung des BürgerForums

Das Ehinger Tor war im BürgerForum der Ort höchster Bedeutung, da hier die Chancen der Transformation am deutlichsten wahrgenommen werden. In mehreren Empfehlungen wird dem geplanten Umbau des Verkehrsknotens zugestimmt und die zügige Umsetzung gefordert. Neue Freiräume sollen der Verbesserung des Geh- und Radverkehrs, der Schaffung eines neuen urbanen Platzes mit Aufenthaltsqualität, der Integration des Ehingers Tor in die Alltagswege der Bürger*innen und einem Mehr an Grün zu Gute kommen.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

Der Verkehrsraum Ehinger Tor soll effizienter organisiert und es sollen bisherige Verkehrsflächen für neue Freiräume freigemacht werden. Die raumgreifenden Straßenführungen werden zu zwei flächenoptimierten signalisierten Knotenpunkten

umgebaut. Dadurch entstehen neue Fläche für verbesserte Geh- und Radwege und für Aufenthalt. Der betreffende Umbau umfasst eine Fläche von ca. 32.600 qm. Hierfür ist aus heutiger Sicht mit Gesamtkosten in Höhe von 16,30 Mio. Euro zu rechnen. Entwurfsabhängig entstehen weitere Kosten für die Erneuerung der Fläche vor dem Hans und Sophie-Scholl-Gymnasium sowie für Beleuchtung, sonstige Ausstattungsgegenstände und neue Bäume.

➔ Das Ehinger Tor ist der zentrale Transformationsort anlässlich der Landesgartenschau. Der Umbau der Verkehrsanlagen, die Verbesserung der Geh- und Radwege und die Aufwertung des öffentlichen

Raumes am zentralen Stadteingang zur Innenstadt entsprechen den Zielen der LGS für eine nachhaltige Mobilität und die gerechtere Aufteilung der Verkehrsflächen. Die Verwaltung empfiehlt dringend den Umbau der Verkehrsanlagen bis 2030 mit drei Fahrspuren am Bismarckring in Fahrtrichtung Süden. Im weiteren Verfahren soll geprüft werden, ob die Reduzierung in Fahrtrichtung Nord auf zwei Fahrstreifen möglich ist. Die Furttenbachstraße wird zur reinen Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr umgebaut.

c) Freifläche vs. Bebauung am Ehinger Tor

Mit der Neuorganisation des Verkehrs entsteht zwischen Bismarckring und Gymnasium eine neue Fläche für eine bauliche Entwicklung oder für eine neue Freifläche.

Empfehlung des BürgerForums

Die Frage der Bebauung wurde im BürgerForum kontrovers diskutiert. Es zeichnet sich eine Mehrheit für eine grüne Freifläche ab. Es gab jedoch auch Stimmen, die eine sich einfügende Bebauung v.a. unter dem Gesichtspunkt der Lärmreduktion als sinnvoll sehen.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

Aus städtebaulicher und stadträumlicher Sicht ist eine straßenbegleitende Bebauung sehr sinnvoll, die u.a. als Schulerweiterung für eine größere Mensa, neue Klassenzimmer und Aufenthaltsräume für Schüler*innen genutzt werden könnte. Hier besteht grundsätzlich Bedarf, der durch Dienstleistungsnutzung und Wohnen an diesem zentralen Standort ergänzt werden könnte. Es würde darüber hinaus eine vielfältig nutzbare lärmgeschützte Freifläche zur Schule hin entstehen (grünes Klassenzimmer). Die Parkplätze für Lehrer*innen könnten in eine Neubebauung integriert werden. Der nördliche Verkehrsplatz zwischen Schule, Finanzamt und Ehinger Tor würde eine klare Raumbegrenzung und Zonierung erfahren und der heute indifferente Straßenraum am Bismarckring würde eine stadträumliche Fassung erhalten, die der Urbanität des Ortes angemessen wäre. Aus heutiger Sicht ist eine Bebauung des Areals bis 2030 voraussichtlich jedoch nicht möglich. Insofern würde einer Nutzung der neu gewonnenen Fläche als Freiraum während LGS nichts entgegenstehen. Die Kosten für die Neugestaltung als Freiflächen sind in der Maßnahme **4.3. b) Umbau und Neuorganisation der Verkehrsanlagen** enthalten. Der Umgang mit den Lehrer*innenparkplätzen ist hierbei noch nicht gelöst.

➔ Für die Landesgartenschau in 2030 soll die Fläche als temporäre Freifläche vorgesehen werden. Die Option einer künftigen Bebauung u.a. zum Ausbau dieses Bildungsstandortes soll bestehen bleiben und im Wettbewerb überprüft werden.

d) Lärmschutz entlang der B 10

Die B 10 liegt im Bereich der Stadtdurchfahrt in einer städtebaulich prominenten Lage. Am südlichen Dichterviertel wurde bereits eine Lärmschutzwand mit hohem gestalterischen Anspruch erstellt, die dennoch eine starke trennende Wirkung entfaltet. Wegen der besonderen Lage wurden an die Gestaltung hohe Anforderungen gestellt, die sich in den hohen Kosten niederschlagen. Mit dem Zuschlag zur Ausrichtung der Landesgartenschau im Jahr 2030 wurden die weiteren Lärmschutzwände entlang der B 10 zurückgestellt bis eine umfassende und gesamthafte Konzeption vorliegt. Da nun auch die angrenzenden Freiflächen in die Gestaltung miteinbezogen werden können, ergeben sich neue Chancen zum Umgang mit dem Lärm. In den nachfolgenden Wettbewerben soll der Lärmschutz ein Aufgabenschwerpunkt darstellen, wobei es darum gehen wird, jeweils ortsbezogen eine angemessene Lösung zu finden.

Mit dem Neubau der Adenauerbrücke muss auch der Lärmschutz zu den Ehinger Anlagen hin erstellt werden. Vom Bauherrn ist bislang eine Standardlösung geplant, die dem Anspruch der Stadt an diese wichtige grüne Freifläche voraussichtlich nicht genügt. Außerdem übernimmt der Bauherr nicht den kompletten Lärmschutz bis zur Furttenbachstraße.

Die Mehrkosten für die höherwertige Gestaltung und die Verlängerung des Lärmschutzes bis zur Furttenbachstraße sollen aus Projektmitteln der Landesgartenschau finanziert werden.

Empfehlung des BürgerForums

Die Ehinger Anlagen werden von den Bürger*innen als besondere Oase der Ruhe gesehen. Ein angemessener Lärmschutz wird daher gefordert.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

Der Lärmschutz entlang der B 10 ist eine öffentliche Pflichtaufgabe aus dem Lärmaktionsplan der Stadt Ulm. Die weitere Planung und Realisierung erfolgt im Rahmen des Projekts Landesgartenschau. Da bislang keine Planungen dazu vorliegen, wird von einer höherwertigen Lärmschutzwand wie am südlichen Dichterviertel ausgegangen. Die Kosten für den verbleibenden B 10-Abschnitt vom Blaubeurer Tor bis zur Adenauerbrücke betragen heute mindestens 7 Mio. Euro.

➔ Angesichts der hohen Kosten für eine gestalterisch hochwertige Lärmschutzwand und wegen der u. U. stark trennenden Wirkung werden im Wettbewerb alternative Aussagen zum Umgang mit dem Straßenlärm erwartet. Jeweils ortsspezifisch sollen die Möglichkeiten und Synergien ermittelt werden, die sowohl die gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz erfüllen als auch weiteren Nutzen als Freiraum haben können. Denkbar ist zum Beispiel eine Gestaltung als Wall, der auch dem Aufenthalt und Spielen dient.

e) Stärkung der Donaubastion, Sanierung und Attraktivierung des Innenhofs

Die heutigen Nutzungen mit Museum, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Handel und Gewerbe und die Lage in der Nähe zum Donauufer sind die Basis der Entwicklung. Der Innenhof ist heute weitgehend von Stellplätzen geprägt, kann aber in seiner heutigen Form für Veranstaltungen genutzt werden. Die Anbindung an das Donauufer ist umständlich und wenig attraktiv. Der Ort kann teilweise entsiegelt, begrünt und in seinen Nutzungen weiter gestärkt werden.

Empfehlung des BürgerForums

Die Obere Donaubastion war im BürgerForum nach dem Ehinger Tor und der Wilhelmsburg ein weiterer Fokusraum von Interesse. In mehreren Empfehlungen wird die Reduzierung der Stellplätze, die Begrünung des Innenhofs, die direkte Anbindung an Donauufer und Ehinger Anlagen und die Stärkung als Kultur- und Veranstaltungsort gefordert.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

Die Aufarbeitung der historischen Unterlagen hat ergeben, dass eine Entsiegelung und Bodensanierung der Innenhoffläche und eine Begrünung partiell möglich sind. Es muss jedoch mit erhöhten Kosten gerechnet werden. Die Obere Donaubastion hat sich als kultureller Schwerpunkt etabliert. Diese Bedeutung sollte gestärkt und weiter ausgebaut werden.

➔ Angesichts des Baugrundrisikos, der erheblichen Flächengröße und damit voraussichtlich hohen Kosten empfiehlt die Verwaltung die Neugestaltung des Innenhofs im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens prüfen zu lassen. Über eine mögliche Umsetzung der Begrünungsmaßnahmen wird im weiteren Verfahren erneut entschieden, sofern diese mit vertretbarem Aufwand möglich sind. Die Verwaltung empfiehlt dagegen die direkte Anbindung des Innenhofs der Donaubastion an das Donauufer und an die Ehinger Anlagen bis zur Landesgartenschau zu realisieren. Die geplante Radwegeverbindung von der Beyerstraße

unter der erneuerten Adenauerbrücke hindurch zur Schillerstraße und weiter zum Donauradweg wird an Bedeutung gewinnen und muss daher auch an der Donaubastion ausgebaut werden.

f) Ertüchtigung des Radnetzes

Mit dem Rahmenplan wird in Abstimmung mit der Abteilung VGV/MO (Mobilität) die Radverkehrsführung im Planungsgebiet festgelegt. Die erneuerte Adenauerbrücke wird mit beidseitigen Zweirichtungsradwegen ausgebaut werden. In nördlicher Fortführung soll auf der Ostseite der B 10 straßenbegleitend von der Donau bis zum Blaubeurer Tor ein durchgehender Zweirichtungsradweg eingerichtet werden. Im Wettbewerb wird in den Glacisanlagen am Blaubeurer Tor und an der Mittelbastion in Abhängigkeit zur Planung der Freianlagen die genaue Trassenführung zu ermitteln sein. Die Beyerstraße und die Thränstraße sollen von der Adenauerbrücke bis zur Söflinger Straße als Fahrradstraße ausgebaut werden.

Die Wagnerstraße soll mittelfristig im Verkehrsnetz zurückgestuft und die Geschwindigkeit reduziert werden. In der Söflinger Straße soll das Radangebot mittelfristig verbessert werden. Die Zu- und die Ausfahrt der Söflinger Straße in den Söflinger Kreisel sollen für den MIV künftig auf eine Fahrspur reduziert werden. Die Geh- und Radunterführung unter der Söflinger Straße soll aufgegeben und durch oberirdische Querungen im Bereich der Fahrspurreduzierungen ersetzt werden. Die Anbindung an den Radweg östlich der B 10 erfolgt durch die ausgebaute Geh- und Radunterführung unter der B 10.

Am Blaubeurer Tor werden sämtliche bestehende Radverbindungen übernommen. Durch das Wegfallen der Straßenrampe vor der Ludwig-Erhard-Brücke hinunter zur Schillerstraße kann eine ebene Radverbindung zur Schillerstraße hergestellt werden.

Mit dem Neubau der Wallstraßenbrücke voraussichtlich ab 2030 kann dann ein beidseitiger Radweg auf der Brücke nach Norden realisiert werden, der an den neuen Radweg entlang der Kienlesbergstraße nach Westen zum Eselsberg und nach Osten zum Michelsberg und zur Kienlesbergbrücke anbindet.

Empfehlung des BürgerForums

Die Stärkung der Radinfrastruktur war im BürgerForum ein wichtiges Anliegen.

Stellungnahme und Empfehlung der Verwaltung

Die genannten Maßnahmen sind im Rahmenplan berücksichtigt und sollen so umgesetzt werden.

g) Tankstelle östlich der B 10 im Dichterviertel

Der Pachtvertrag endete am 31.12.2021 und wurde bis 31.12.2025 verlängert. Damit sollte sichergestellt werden, dass die wichtige Entwicklungsfläche an der B 10 für die Erweiterung der Glacisanlagen, als dauerhafte Parkanlage und für den Lärmschutz zur Verfügung steht. Aus der Vertragsbeendigung entstehen keine privatrechtlichen Verpflichtungen für die Stadt. Das Grundstück ist verunreinigt. Der Pächter muss die Fläche saniert an die Stadt übergeben. Ein weiterführender Beschluss ist aus Sicht der Verwaltung derzeit nicht erforderlich.

4. Kostenrahmen, Finanzierung und Risiken

Die vorherigen Empfehlungen sind vor dem Hintergrund der Finanzierbarkeit und der Realisierungschancen bis 2030 zu sehen. Für die Landesgartenschau stehen in der Investitionsstrategie 2029 maximal 63 Mio.

Euro zur Verfügung. Die investiven Gesamtkosten der Maßnahmen des Rahmenplans belaufen sich insgesamt auf rund 110 Mio. Euro einschließlich der Planungskosten, Baugrundrisiken und Verkehrsprovisorien. Der heutige Kostenstand beruht auf Grobkostenannahmen auf Grundlage von Erfahrungswerten aus Referenzprojekten. Belastbare Aussagen zu Kosten können erst nach Vorliegen der Entwurfsplanung getroffen werden. Bei Ausschreibung der maßgeblichen Bauleistungen in 2025 und künftiger Baupreissteigerungen in Höhe von 3% p. a. erhöhen sich die Baukosten um weitere 14 Mio. Euro auf 124 Mio. €.

Weitere rund 17 Mio. Euro sind für allgemeine Projektkosten im Ergebnishaushalt erforderlich (Gründung, Ausstattung und Betrieb der Gartenschauengesellschaft, Personal, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Durchführung der Schau).

Die Verwaltung geht aufgrund der Erfahrungen aus vergangenen Landesgartenschauen von einem durchschnittlichen Förderanteil von rund 45% der Bau- und Planungskosten aus. Außerdem wird vom Land ein Zuschuss in Höhe von 5 Mio. Euro aus dem Programm "Natur in Stadt und Land" gewährt. Zudem kann mit Erträgen aus Ticketerlösen in Höhe von rund 11 Mio. Euro gerechnet werden.

Gesamtkostenrahmen einschließlich der genannten Maßnahmen:

Baukosten	
Abschnitt NORD	30 Mio. Euro
Abschnitt MITTE	8 Mio. Euro
Abschnitt SÜD	47 Mio. Euro
Baukosten insgesamt	85 Mio. Euro
zzgl. Planungskosten	14 Mio. Euro
zzgl. Verkehrsprovisorien	4 Mio. Euro
zzgl. Altlasten- / Bodensanierungen	7 Mio. Euro
Investive Kosten gesamt	110 Mio. Euro
zzgl. Baukostenindex 3% p. a. bis 2025	14 Mio. Euro
Investive Kosten einschl. Kostensteigerung	124 Mio. Euro
zzgl. allg. Projektkosten	17 Mio. Euro
Gesamtkosten LGS	141 Mio. Euro
./. Förderung	50 Mio. Euro
./. Zuschuss Land	5 Mio. Euro
./. Einnahmen aus Eintrittsgeldern	11 Mio. Euro
./. verfügbares Budget	63 Mio. Euro
nicht im Budget abgedeckt	12 Mio. Euro

Maßnahmen in Höhe von 12 Mio. Euro können nicht im Budget bis 2030 realisiert werden.

Mit dieser Beschlussvorlage wird daher vorgeschlagen, wie folgt vorzugehen:

- **Beseitigung der Altablagerung und Freiflächengestaltung an der Gaisenbergbastion nach der Landesgartenschau ggf. nach 2030 (Einsparung ca. 4 Mio. Euro).**
- **Erneuerung des Innenhofs der Oberen Donaubastion nach der Landesgartenschau ggf. nach 2030. Die Anbindung an die Ehinger Anlagen und das Donauufer sollen bis 2030 verbessert werden (Einsparung ca. 4,50 Mio. Euro).**
- **Durch Priorisierung von Maßnahmen und Reduzierung von Kostenansätzen weitere 3,5 Mio. € einzusparen.**

Einschließlich der Planungskosten ist damit eine Kosteneinsparung um ca. 12 Mio. Euro zu erzielen. Die genannten Maßnahmen können nach 2030 realisiert werden, ohne dass das Konzept der Landesgartenschau wesentlich beeinträchtigt wird. Im Weiteren wird entsprechend geprüft, inwieweit reduzierte Kostenansätze möglich sein können, um eine Netto-Investitionsobergrenze von 63 Mio. Euro zu erreichen. Mit dem Abschnitt von der Wilhelmsburg bis zu den Ehinger Anlagen kann ein zusammenhängendes Kernareal der Landesgartenschau bis 2030 fertig gestellt werden.

Vor dem Hintergrund der Genehmigungsfähigkeit der kommenden Haushaltsjahre und in Bezug auf den aktuellen Haushaltserlass für das Haushaltsjahr 2022 ist es wichtig, den Kostendeckel von 63 Mio. Euro unbedingt einzuhalten und damit verbunden, ggf. einzelne Maßnahmen dieser Vorlage zu einem späteren Zeitpunkt erneut zu priorisieren.

Zu berücksichtigen ist, dass auch ohne die Landesgartenschau Kosten für Sanierungen und Erneuerungen anfallen würden. U. a. sind dies die erforderlichen Straßen- und Brückensanierungen, der Lärmschutz an der B 10 vom Blaubeurer Kreisel bis zur Adenauerbrücke, der Ausbau der Radinfrastruktur im Planungsgebiet, die notwendigen Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen an den Anlagen der Bundesfestung und der vollständige Ausbau des Innenhofs der Wilhelmsburg. Aus heutiger Sicht und auf Basis von Grobkostenannahmen wären hierfür ca. 15 Mio. Euro erforderlich. Diese Kosten können jedoch nicht den Investitionskosten der Landesgartenschau gegenübergestellt werden, da sie im Haushalt nicht als solche berücksichtigt sind.

Zu den spezifischen Projektrisiken:

Der öffentliche Straßen- und Brückenbau hat sich seit 2011 um durchschnittlich ca. 4,5 % pro Jahr verteuert! Die Verwaltung geht in der Investitionsstrategie von weiteren Preissteigerung in Höhe 3% pro Jahr aus. Wie schon am Bahnhofplatz stellt der Baugrund insbesondere zu den Leitungen ein erhebliches Risiko dar. Zeitliche Risiken ergeben sich durch die dringenden Leitungssanierungen in der Schillerstraße und im Dichterviertel. Diese müssen bis Ende 2025 abgeschlossen sein, damit die Maßnahmen zur Umgestaltung der Daueranlagen in Angriff genommen werden können und vor der Landesgartenschau 2030 abgeschlossen sind.

Aus heutiger Sicht geht die Verwaltung für die Wallstraßenbrücke von einer maximalen Restnutzungsdauer von 15 Jahren aus. Der Neubau nach 2030 ist somit grundsätzlich realistisch. Die Brücke wird in 2022 weiter untersucht, um mehr Planungssicherheit zu bekommen. Dennoch verbleibt ein signifikantes Risiko, dass die Brücke noch vor 2030 wesentlich eingeschränkt oder im schlimmsten Fall sogar gesperrt werden muss. Die Planungen der Daueranlagen und auch der Veranstaltungen der Landesgartenschau müssten entsprechend darauf reagieren.

Neben den genannten Risiken sind weitere Risiken zu beachten, auch vor dem Hintergrund sich verschärfender Krisen (Klima und Starkregen, Inflation und Energiepreisentwicklung, Auslastung der Bauwirtschaft, Pandemie, Verfahrens- /Vergaberisiken, Haushaltsrisiken, nachträgliche Planungsänderungen und inhaltliche Differenzen, etc.). Mit negativen Auswirkungen der Risiken auf Kosten und Termine sollte gerechnet werden. Bauen wird voraussichtlich weiterhin schwieriger werden. Dennoch führt kein Weg am Umbau und Sanierung der in die Jahre gekommenen Infrastruktur vorbei. Die damit verbundenen Chancen zur Transformation des Stadtraumes hin zu mehr Lebensqualität müssen genutzt werden. Die gegenwärtigen Entwicklungen zeigen auf, wie wichtig die krisenfeste Stadt in der Zukunft sein wird im Hinblick auf eine starke und belastbare Infrastruktur und als Aufenthalts- und Lebensraum.

Die Verwaltung hat auf Grundlage der bisherigen Erkenntnisse die bekannten Risiken erfasst und bewertet. Auf Basis der investiven Kosten von 110 Mio. Euro ergeben sich bei Vergabe der wesentlichen Bauleistungen in 2025 die folgenden Risikopotentiale:

Fachkräftemangel (Lohnkostenanteil 40%, angenommene Lohnkostensteigerung bis 2025 um 5%)	2,5 Mio. Euro
Materialengpässe (Materialkostenanteil 50%, angenommene Kostensteigerung bis 2025 um 10%)	8,0 Mio. Euro
Baustellenlogistik, Verkehrsprovisorien und Auswirkungen von Baumaßnahmen im Umfeld (Mehrkosten für erhöhten Koordinierungsaufwand und Vorhalten von Verkehrsprovisorien)	4,0 Mio. Euro
Allgemeine Baugrundrisiken (Tragfähigkeit, Grundwasser, Leitungen, Altlasten, Kampfmittel, etc.)	7,0 Mio. Euro
Risiken aus Vergabeverfahren	3,0 Mio. Euro
Förderausfälle (angenommen 5% der Fördersumme)	2,5 Mio. Euro
Summe (entspricht ca. 25% der Investitionskosten)	27,0 Mio. Euro

Neben den genannten Investitionskosten fallen in den nächsten Jahren im innerstädtischen Abschnitt der B10-Achse und in der Wilhelmsburg weitere große Kostenblöcke an, die nicht im Budget der Landesgartenschau finanziert werden, jedoch im städtischen Haushalt berücksichtigt und von der Verwaltung umgesetzt werden müssen:

Weiterer Ausbau der Wilhelmsburg bis 2030	7,2 Mio. Euro
Neubau Blaubeurer-Tor-Tunnel, Abbruch Blaubeurer-Tor-Brücke, Neubau Verkehrsanlage, Abbruch und Neubau Wallstraßenbrücke	181,0 Mio. Euro

Die Adenauerbrücke wurde ans Land Baden-Württemberg zurückgegeben. Hierzu ist noch eine Ablösevereinbarung zu treffen. Es besteht das Risiko, dass die Stadt für die **Adenauerbrücke einen Ablösebetrag von bis zu 20 Mio. Euro** ans Land zu zahlen hat.

Die aus den Maßnahmen resultierenden Folgekosten im Ergebnishaushalt können derzeit noch nicht präzise prognostiziert werden. Die konkrete Berechnung der Folgekosten erfolgt mit der Beantragung und Genehmigung zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen.

Um zum aktuellen Zeitpunkt einen groben Überblick über die erheblichen Folgekosten zu geben, wurde eine vereinfachte Hochrechnung durchgeführt.

Bei einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 40 Jahren für Straßen und Brücken sind bei einem Investitionsvolumen von 112 Mio. € mit Abschreibungen in Höhe von 2,8 Mio. € pro Jahr und einer kalkulatorischen Verzinsung bei aktuellem Zinssatz (2,4 %) von jährlich ca. 1,3 Mio. € zu rechnen.

Bei einer geplanten Förderung von rund 45 % der Gesamtkosten ergeben sich Erträge aus der Auflösung von Sonderposten in Höhe von jährlich ca. 1,4 Mio. € und kalkulatorische Zinsen aus der Auflösung in Höhe von ca. 0,7 Mio. €.

5. Wettbewerbsverfahren

Mit Beschluss des Rahmenplans wird die Verwaltung die Vorbereitung der Planungswettbewerbe aufnehmen.

Das umfangreiche und komplexe Planungsgebiet teilt sich in zwei sehr unterschiedliche Abschnitte.

Im **Abschnitt NORD** mit der Wilhelmsburg, dem westlichen Graben und den Bastionen am Kienlesberg und Gaisenberg sind die Bundesfestungsanlagen weitgehend erhalten. Die Festungsanlage und die umgebende Wald- und Freiflächen sind ökologisch wertvolle Bereiche. Voraussetzung für die Planungen der Landesgartenschau ist der sensible Umgang mit Natur und Denkmal. Es sind Fragen der dauerhaften, barrierefreien, und flexiblen Erschließung zu klären. Erwartet werden Aussagen zur künftigen Nutzung der Festungsanlage und zur Qualität der Freiräume.

Die **Abschnitte MITTE und SÜD** von der Wallstraßenbrücke bis zur Donaubastion sind von der Verkehrsstrasse der B 10 geprägt. Mit Ausnahme der Ehinger Anlagen sind die verbliebenen Glacisanlagen an den Rand gedrängt und wenig nutzbar. Die baulichen Anlagen der Festung bestehen lediglich noch in fragmentierten Rudimenten und sind wie z. B. das Blaubeurer Tor dem Diktat der autogerechten Stadt unterworfen. Es stellen sich Fragen nach einer gerechteren Verteilung der Verkehrsflächen, einer nachhaltigen Mobilität, zur Qualifizierung der Freiräume für alle Alters- und Bevölkerungssteile und zur Integration der einzelnen Bundesfestungsbauwerke.

Die Verwaltung geht derzeit angesichts der Größe des Planungsgebiets von rund 42 ha. und der sehr unterschiedlichen Aufgabenstellungen von zwei getrennten Wettbewerbsverfahren für den Abschnitt NORD und die Abschnitte MITTE und SÜD aus. Beide Wettbewerbe werden voraussichtlich kombinierte Realisierungs- und Ideenwettbewerbe sein.

Es ist beabsichtigt dem Fachbereichsausschuss das Wettbewerbskonzept für beide Verfahren und die Auslobung für den Wettbewerb entlang der B 10-Achse (MITTE und SÜD) vor der Sommerpause zum Beschluss vorzulegen. Der erste Wettbewerb soll im dritten Quartal 2022 ausgelobt werden.