



STADT ULM |
LANDESGARTENSCHAU 2030

Nichtoffener landschafts- und verkehrsplanerischer
Ideen- und Realisierungswettbewerb für die Gestaltung der Daueranlagen

AUSLOBUNG

AUSLOBERIN

Stadt Ulm

ulm

Stadt Ulm
Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt
Kordinierungsstelle Großprojekte KOST
Münchner Straße 1
89073 Ulm

VERFAHRENSBE- TREGUNG UND VORPRÜFUNG

arc.grün | landschaftsarchitekten.stadtplaner.gmbh

Steigweg 24
97318 Kitzingen
Tel. 09321-26800-50
www.arc-gruen.de
wettbewerb@arc-gruen.de

Thomas Wirth
Landschaftsarchitekt, Stadtplaner

Termine

Preisrichtervorbesprechung	07. Juli 2022
Beschluss im Stadtrat	12. Juli 2022
Bekanntmachung der Auslobung	18. Juli 2022
Eingang der Bewerbungen	30. August 2022
Auswahl der Teilnehmenden	12. September 2022
Versand der Wettbewerbsunterlagen	30. September 2022
Kolloquium	20. Oktober 2022
Abgabe Wettbewerbsarbeiten	30. Januar 2023
Preisgerichtssitzung	10. und 11. März 2023

TEIL A AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

Anlass und Zweck des Verfahrens
Gegenstand des Wettbewerbes
Verfahrensform
Zulassungsbereich/ Verfahrenssprache
Teilnahmeberechtigung
Teilnehmendenauswahl
Fachliche Anforderungen
Auswahlkriterien
Abgabe der Bewerbung
Vorab ausgewählte Teilnehmende
Bestätigung der Wettbewerbsteilnahme
Wettbewerbsunterlagen
Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfung
Geforderte Leistungen/ Kennzeichnung der Arbeiten
Beurteilungskriterien
Rückfragen, Kolloquium und Abgabetermine
Wettbewerbssumme
Abschluss des Verfahrens
Weitere Bearbeitung
Termine

Richtlinie für Planungs- wettbewerbe – RPW 2013

Fassung vom 31. Januar 2013

Allgemeines

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 vom 31.01.2013 in Verbindung mit dem Einführungserlass vom 28.02.2013 zugrunde.

Die Anwendung und Anerkennung der RPW 2013 ist für Ausloberin und Teilnehmer:innen sowie alle übrigen Beteiligten verbindlich, soweit diese Auslobung nicht ausdrücklich davon abweicht.

Im Anwendungsbereich der VgV, die als Grundlage der Vergabe gilt, wird die Ausloberin nach § 14(4) Nr.8 VgV ein Verhandlungsverfahren durchführen.

Die Auslobung wurde mit der Architektenkammer Baden-Württemberg abgestimmt und ist unter der Nummer xxxxxxxx registriert.

Die Auslobung wurde nach §3 Abs.1 und 2 RPW 2013 ordnungsgemäß bekannt gemacht.

Anlass und Zweck des Verfahrens

Die Stadt Ulm wird im Jahr 2030 eine Landesgartenschau ausrichten. Damit wird sie 50 Jahre nach der ersten deutschen Landesgartenschau, die in Ulm und Neu-Ulm stattgefunden hat, erneut eine solche durchführen. Die Bundesfestung Ulm, eine der größten erhaltenen Festungsanlage in Europa, wird Thema und Ort dieser Landesgartenschau sein. Sie legt sich als dritter Festungsring um die Innenstadt, wurde aber seit ihrer Entstehung vor über 150 Jahren in Teilen geschliffen, überbaut und zerstört. Prägendes Element der Anlage ist die Wilhelmsburg auf dem Michelsberg. Im westlichen Glacisbereich liegen heute vor allem große Verkehrsstrassen und eine Bahnfläche.

Trotz ihrer beeindruckenden Größe und ihrer Potenziale kommt der Festungsanlage nicht die entsprechende Bedeutung und Aufmerksamkeit in der Stadt zu. Städtebauliche Bezüge zwischen Innenstadt und Festung sind nicht erlebbar, Aussenforts und Glacisanlagen sind kaum im öffentlichen Raum präsent. Die riesigen Flächen und gewaltigen baulichen Anlagen bieten ein vielfältiges Potenzial für Freiflächen, landschaftsräumliche Vernetzungen, stadträumliche Verknüpfungen, nachhaltige bauliche Entwicklungen und neue Nutzungsmöglichkeiten.

Mit der Landesgartenschau sollen die Glacisanlagen der Bundesfestung als durchgängig erlebbarer und nutzbarer Grünraum in einem schlüssigen Gesamtkonzept ausgebaut und die prägnante Gestalt im Stadtraum herausgearbeitet werden. Schwerpunkt für die Landesgartenschau ist das Westglacis von der Wilhelmsburg bis zur Donau. Dabei entsteht die Möglichkeit, der mit Freiräumen unterversorgten Weststadt und dem östlich der B 10 gelegenen Dichterviertel zusätzliche und gut nutzbare Grün- und Erholungsflächen anzubieten.

Gegenstand des Wettbewerbes

Gegenstand des Wettbewerbes ist die Ausarbeitung eines freiraum- und verkehrsplanerischen Entwurfs für die Gestaltung der Daueranlagen der Landesgartenschauflächen sowie begleitender Verkehrsanlagen. Die detaillierte Aufgabenstellung ist in Teil B der Auslobung im Einzelnen beschrieben.

Verfahrensform

Das Verfahren wird als anonymer, nichtoffener, einstufiger, einphasiger freiraum- und verkehrsplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil durchgeführt.

Zulassungsbereich Verfahrenssprache

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraumes EWR sowie Staaten der Vertragspartner des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

Alle Beschreibungen sowie die Vermaßung der Pläne werden in deutscher Sprache und in deutschen Maßeinheiten gefordert. Die deutschen DIN-Normen und Regelwerke sind einzuhalten. Dies gilt auch für eine weitere Beauftragung.

Teilnahmehindernisse sind in § 4 Abs. 2 RPW beschrieben. Ebenfalls kann eine Mehrfachbewerbung von natürlichen oder juristischen Personen oder von Mitgliedern von Bürgervereinigungen zum Ausschluss der Beteiligten führen.

Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind Teams aus Landschaftsarchitekt*innen in bindender Zusammenarbeit mit Ingenieur*innen der Fachrichtung Verkehrsanlagenplanung. Stadtplaner*innen sind als Mitverfasser in Bürgervereinigungen mit Landschaftsarchitekt*innen zugelassen.

Zugelassen sind Einzelbewerber und Bürgervereinigungen.

Die Teilnahmeberechtigung gilt für natürliche und juristische Personen, welche die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen.

Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß Rechtsvorschrift ihres Heimatstaates berechtigt sind, am Tage der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung „Stadtplaner*in“, „Landschaftsarchitekt*in“ oder „Dipl.-Ing./ M.Sc./ M.Eng. Bauingenieur*in der Fachrichtung Verkehrsanlagenplanung“ oder vergleichbar zu führen.

Ist in dem Heimatstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung gesetzlich nicht geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen als Stadtplaner*in, Landschaftsarchitekt*in oder Dipl.-Ing./ M.Sc./ M.Eng. Bauingenieur*in der Fachrichtung Verkehrsanlagenplanung oder vergleichbar, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung nach der Richtlinie 2005/36 EG - Berufsankennungsrichtlinie - gewährleistet und den Vorgaben des Rates vom 07. September 2005 über Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. EU Nr. L 255 S. 22) entspricht.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn zu ihrem satzungsgemäßen Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, und wenn der bevollmächtigte Vertretende der juristischen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllt, die an natürliche Personen gestellt werden.

Bürgervereinigungen natürlicher und juristischer Personen sind ebenfalls teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied der Bürgervereinigung teilnahmeberechtigt ist.

Auf die Möglichkeit der Bildung von Bürgervereinigungen wird im Hinblick auf die Berücksichtigung von Berufsanfänger*innen und kleineren Büros hingewiesen.

Die Bürgervereinigungen haben in der Verfassererklärung einen bevollmächtigten Vertretenden zu benennen. Die Voraussetzungen für die Teilnahmeberechtigung müssen am Tag der Bekanntmachung erfüllt sein.

Teilnehmendenauswahl

Die Zahl der Teilnehmenden des Wettbewerbs ist auf 30 begrenzt.

Die Ausloberin hat vorab sechs Teilnehmer (siehe Ziff. 7) direkt benannt und eingeladen. Die Eignungskriterien der gesetzten Büros wurden geprüft.

Weitere 24 Teilnehmende werden durch einen offenen Teilnahmewettbewerb gemäß § 3 Abs. 3 RPW ausgewählt. Erfüllen mehrere Bewerber die Anforderungen und ist die Bewerberzahl auch nach einer objektiven Prüfung entsprechend der zugrunde gelegten Eignungskriterien zu hoch, erfolgt die Auswahl unter den verbleibenden Bewerbern durch Los.

Darüber hinaus werden Nachrückende entsprechend der Reihenfolge der Losziehung ausgewählt.

Vorab ausgewählte Teilnehmende

- ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS/Karlsruhe, ARGUS Stadt und Verkehr/Hamburg, Planstatt Senner/Überlingen
- asp Architekten/Stuttgart, StetePlanung/Darmstadt, TREIBHAUS Landschaftsarchitektur/Hamburg
- Machleidt Städtebau und Stadtplanung/Berlin, SHP Ingenieure/Hannover, sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten/Berlin
- Atelier Loidl, Berlin mit N.N. Verkehrsanlagenplaner
- Panorama, Berlin mit N.N. Verkehrsanlagenplaner
- Lohrer+ Hochrein, München mit N.N. Verkehrsanlagenplaner

Auswahlkriterien und fachliche Anforderungen

Fachliche Anforderungen sowie sonstige Zulassungsvoraussetzungen zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung nach § 4 Abs. 1 Satz 2 RPW 2013

- Fristgerechter und vollständiger Eingang der Bewerbung
- Eigenerklärung zur wirtschaftlichen Verknüpfung gemäß § 46 (2) VgV
- Eigenerklärung, dass keine Ausschlusskriterien gemäß §§ 123 und 124 GWB vorliegen und ggf. Angabe von Ausschlussgründen gem. § 125 GWB (Selbstreinigung)
- Nachweis der geforderten beruflichen Qualifikation jedes Bewerbers/ Mitglieds der Bergergemeinschaft durch aktuellen Nachweis der Berufszulassungen
- Erklärung zur Teilnahme am Wettbewerb mit eigenhändiger Unterschrift des federführenden Bewerbers

Zum Nachweis der Fachkunde und gestalterischen Kompetenz müssen aus den Fachrichtungen Freiraum- und Verkehrsanlagenplanung jeweils zwei mit dem vorliegenden Projekt „Landesgartenschau mit Verkehrsanlagen“ hinsichtlich der Komplexität vergleichbare Referenzprojekte eingereicht werden. Diese sind auf je einer Seite (Layout max. DIN A3 Format) darzustellen. Erwartet werden aussagekräftige grafische und ggf. kurze stichwortartige Erläuterungen zu den Projekten:

Bereich Freiraumplanung

Nachweis von mindestens 2 vergleichbaren realisierten Projekten vergleichbarer Komplexität:

- davon mindestens ein Projekt mit der Umgestaltung einer innerstädtischen Grünfläche mit mind. 2 ha Größe
- Fertigstellung des Projektes im Zeitraum 01.01.2012 bis 15.10.2021
- min. Honorarzone III gemäß Anlage 11.2 HOAI 2021
- min. Lph 2-5 vom Bewerber erbracht
- Darstellung mit min. einem Foto oder Plandarstellung des fertiggestellten Projekts zum Nachweis der Realisierung

Bereich Verkehrsanlagenplanung:

Nachweis von mindestens 2 vergleichbaren Projekten vergleichbarer Komplexität:

- davon mindestens ein Projekt mit einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße mit Radverkehrsanlagen.
- Fertigstellung des Projektes im Zeitraum 01.01.2012 bis 15.10.2021
- min. Honorarzone III gemäß Anlage 13.2 HOAI 2021
- min. Lph 2-5 vom Bewerber erbracht
- Darstellung mit min. einem Foto oder Plandarstellung des fertiggestellten Projekts zum Nachweis der Realisierung

Die Referenzen können auch Projekte sein, welche die Bewerber*in als Projektleiter*in in einem anderen Büro eigenständig abgewickelt haben. In diesem Fall ist eine schriftliche Bestätigung des anderen Büros über die eigenständige Projektleitung einzureichen.

Alle Bewerbende, die die Zulassungskriterien erfüllen, werden zum Auswahlverfahren zugelassen.

Abgabe der Bewerbung

Alle geforderten Dokumente sind im Format DIN A4, die Referenz im Format DIN A3 abzuspeichern. Weitere als die geforderten Unterlagen wie z. B. Bürobroschüren o. ä. werden nicht berücksichtigt. Die Unterlagen sind als verbindliche Bewerbung ausschließlich digital einzureichen über die Vergabeplattform aumass.

Bewerbungsschluss ist der 30. August 2022 bis 24:00 Uhr. Für den rechtzeitigen Eingang tragen die Bewerbenden die Verantwortung.

Zum Ausschluss aus dem Bewerbungsverfahren führen

- nicht fristgerecht eingegangene Bewerbungen,
- nicht unterschriebener Bewerbungsbogen,
- Mehrfachbewerbungen von natürlichen oder juristischen Personen oder von Mitgliedern einer Arbeitsgemeinschaft (Ausscheiden aller Mitglieder) oder
- fehlende oder unvollständige Referenzblätter.

Bestätigung der Wettbewerbsteilnahme

Die ausgewählten Teilnehmenden werden spätestens am 13. September 2022 per Email zur Teilnahme aufgefordert und müssen per formloser Email eine verbindliche Teilnahmeerklärung bis 05. Oktober 2022 abgeben.

Ausgewählte Teilnehmende, die nicht bis zu diesem Termin ihre verbindliche Teilnahme erklären, verirken ihre Wettbewerbsteilnahme. Für diese werden die Nachrückenden in der Folge der Losziehung zur Teilnahme aufgefordert.

Wettbewerbsunterlagen

Zur Bearbeitung werden allen Teilnehmenden die Unterlagen ab dem 30. September 2022 kostenfrei über die Vergabeplattform aumass zur Verfügung gestellt.

Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfung

Das Preisgericht wurde in folgender Zusammensetzung gebildet und vor der endgültigen Abfassung der Auslobung gehört.
Das Preisgericht tagt in nichtöffentlicher Sitzung.

Fachpreisrichter*innen

Tim von Winning, Architekt und Stadtplaner, Bau- und Umweltbürgermeister, Ulm
Prof. Ulrike Kirchner, Landschaftsarchitektin, Koblenz
Tobias Baldauf, Landschaftsarchitekt, München
Prof. Pascale Richter, Architektin, Straßburg
Prof. Leonhard Schenk, Architekt und Stadtplaner, Stuttgart
Frank Lohrberg, Landschaftsarchitekt, Stuttgart
Axel Springsfeld, Verkehrsplaner, Aachen

Stellvertretende Fachpreisrichter*innen

Frau Carola Christ, Stadtplanerin, Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht, Stadt Ulm
Ulrich Krüger, Landschaftsarchitekt, Dresden
Urs Müller-Meißner, Landschaftsarchitekt, Stuttgart
Alexander Göbbels, Verkehrsplaner, Aachen

Sachpreisrichter*innen

Iris Mann, Bürgermeisterin, Leitung Fachbereich Kultur, Fachbereich Bildung und Soziales
Dietrich Koch, MLR Baden-Württemberg
N.N. Vertreter*in Fraktion GRÜNE
N.N. Vertreter*in Fraktion FWG
N.N. Vertreter*in Fraktion CDU/UfA
N.N. Vertreter*in Fraktion SPD

Stellvertretende Sachpreisrichter*innen

N.N. Vertreter*in Fraktion GRÜNE
N.N. Vertreter*in Fraktion FWG
N.N. Vertreter*in Fraktion CDU/UfA
N.N. Vertreter*in Fraktion SPD

Sachverständige Berater*innen

Christian Giers, VGV/GF Abteilungsleitung Grünflächen
Michael Jung, VGV/GF Hauptabteilungsleitung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung
Harald Walter, KOST Koordinierungsstelle Großprojekte
Christian Strunk, Sachgebietsleitung Verkehrsplanung
Lars Schneider, Planungen von LSA und verkehrstech. Einrichtungen
Christian Peschl, Sozialplanung im Fachbereich Bildung und Soziales
Sabine Schwarzenböck, Kulturbereich (KA) Abteilungsleitung
Tobias de Häen, Geschäftsführer bwgrün.de
N.N., Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart

Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch
arc.grün | landschaftsarchitekten.stadtplaner.gmbh

Ansprechpartner*in
Thomas Wirth, Marcia Kamm

in Zusammenarbeit mit:
Andrea Lippert, Jutta Krasenbrink
KOST Koordinierungsstelle Großprojekte Stadt Ulm
Christian Strunk, Sachgebietsleitung Verkehrsplanung
Lars Schneider, Planungen von LSA und verkehrstech. Einrichtungen

Geforderte Leistungen Kennzeichnung der Arbeiten

Jeder Teilnehmenden darf nur eine Arbeit einreichen. Varianten, auch die Abwandlung von Entwurfsteilen unter Beibehaltung der Gesamtlösung, sind nicht zulässig.

Nicht verlangte Leistungen werden von der Beurteilung ausgeschlossen. Planoriginale dürfen nur eingereicht werden, wenn die Teilnehmenden sich Kopien als Versicherung gegen Verlust gefertigt haben.

Von den Teilnehmenden werden folgende Leistungen verlangt:
Darstellung auf 10 DIN A0-Hochkantformaten, s. Layoutvorlage:

1. Übersichtslageplan 1:2500

Darstellung einer Gesamtübersicht und Lage im Stadtgebiet.

2. Landschaftsplanerisches Konzept Dauieranlage Realisierungs- und landschaftsplanerischer Ideenteil 1: 500

(aufgeteilt auf mehrere A0-Blätter gemäß Layoutvorlage)

Entwurf für den gesamten Realisierungs- und Ideenbereich auf der vom Auslober bereitgestellten Planunterlage.

Im Realisierungsteil ist die Konzeption für die Zeit nach der Ausstellung darzustellen. Aufzuzeigen ist die Einbindung des Plangebietes in das stadträumliche Umfeld, Grün- und Freiflächen, Wegenetz, Nutzungen, Bauwerke und Bebauung sowie die Verkehrsanlagen.

Erwartet werden:

- Aussagen zum langfristigen Charakter der Freiflächen, insbesondere unter den Aspekten der Nachhaltigkeit, des Klimawandels und der Vernetzung zu dem umgebenden Stadt- und Landschaftsraum
- Darstellung der Einbindung der Verkehrsanlagen in das landschaftsplanerische Gesamtkonzept einschließlich Darstellung der Lage der geplanten Fuß- und Radwegeführungen
- Darstellung der landschaftsarchitektonischen Übergänge und Verbindung zwischen der Wilhelmsburg und der Stadtmitte
- Aussagen zur inneren Erschließung und Verknüpfung mit den vorhandenen Fuß- und Radwegesystemen, ÖPNV und Stellplätzen

3. Vertiefung und erläuternde Schnitte Kienlesbergbastion M1:250

Zum Verständnis der Gestaltqualität ist der vorgegebene Ausschnitt der Kienlesbergbastion inkl. Geländeschnitte darzustellen.

Es sind Angaben zur Bepflanzung, der Materialität von Belägen sowie Aussagen zu Mobiliar und Ausstattung zu treffen.

Anzahl und Lage der Schnitte sind freigestellt und sollen der Entwurfserläuterung dienen.

4. Vertiefung und erläuternde Schnitte Blaubeurer Tor M1:250

Zum Verständnis der Gestaltqualität ist der vorgegebene Ausschnitt um das Blaubeurer Tor inkl. Geländeschnitte darzustellen.

Es sind Angaben zur Bepflanzung, der Materialität von Belägen sowie Aussagen zu Mobiliar und Ausstattung zu treffen.

Anzahl und Lage der Schnitte sind freigestellt und sollen der Entwurfserläuterung dienen.

5. Vertiefung und erläuternde Schnitte Ehinger Anlagen M1:250

Zum Verständnis der Gestaltqualität ist der vorgegebene Ausschnitt in den Ehinger Anlagen inkl. Geländeschnitte darzustellen.

Es sind Angaben zur Bepflanzung, der Materialität von Belägen sowie Aussagen zu Mobiliar und Ausstattung zu treffen.

Insbesondere der vorgeschlagene Lärmschutz in den Ehinger Anlagen ist in Form und Ausgestaltung darzustellen.

Anzahl und Lage der Schnitte sind freigestellt und sollen der Entwurfserläuterung dienen.

6. Visualisierungen der Vertiefungsbereiche

Je eine frei wählbare aussagekräftige Visualisierung der drei Vertiefungsbereiche an der Kienlesbergbastion, dem Blaubeurer Tor und dem Ehinger Tor.

Die Größe der Visualisierung darf max. DIN A4 betragen. Die Art der Darstellung ist freigestellt.

7. Flächenberechnungen

Für den freiraumplanerischen Bereich auf vorgegebenem Rechenblatt, gegliedert nach extensiven/ intensiven Flächen der Dauieranlagen und einer Baumbilanz. Die Flächen sind in einem digitalen Vorprüfplan (Format: dxf) nachvollziehbar darzustellen.

8. Erläuterungsbericht

max. 2 DIN A4-Seiten

Erläuterungstexte zum Entwurfskonzept müssen grundsätzlich auf den Plänen angeordnet werden. Zusätzlich sind diese auch noch ausgedruckt im DIN A4-Format, max. 2 Seiten, den Unterlagen beizufügen.

Ergänzend soweit erforderlich erläuternde Skizzen und Piktogramme auf den Plänen.

9. Tiefbautechnischer Lageplan M 1:250 als separater Prüfplan

Für den Bereich **des Ehinger Tors und des Söflinger Kreisels** ist auf Grundlage der Vorstudien die vorgeschlagene Verkehrsführung darzustellen.

Erwartet werden:

- Tiefbautechnischer Vorentwurf mit Darstellung der Anschlüsse an die vorhandene Erschließung und Bebauung.
- Darstellung der Knotenpunktgestaltung, Rad- und Fußgängerführungen, Fahrbahnquerungen mit Darstellung aller tiefbautechnisch erforderlichen Angaben zu Achslage der Straßen, Höhenkoten, Entwässerung, Schleppkurven etc. als dwg-Datei.

10. Verfassererklärung, Berufszulassung und Eigenerklärung

Die Teilnehmenden haben in einem verschlossenen, undurchsichtigen, äußerlich nur durch die Kennzahl gekennzeichnetem Umschlag die beigefügten schriftliche Erklärungen abzugeben.

11. Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

Stadt Ulm

ulm

Beurteilungskriterien

Kennzeichnung der Arbeit:

Die Kennzeichnung der Arbeiten hat auf allen eingereichten Teilen in der rechten oberen Ecke durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern, die nicht höher als 1 cm und nicht länger als 6 cm sein darf, zu erfolgen.

Die Unterlagen der Wettbewerbsarbeit und ihre Verpackung (auch digitale Unterlagen in Eigenschaften der Dateien) dürfen keinerlei Hinweise auf den Namen oder sonstige Identifikationsmerkmale der Verfasser*innen tragen.

Zulassung der Arbeiten

Das Preisgericht lässt alle Arbeiten zur Beurteilung zu, die

- termingemäß eingegangen sind.
- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen.
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen.
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen.

Bindende Vorgaben des Verfahrens

Teil B der Auslobung enthält keine inhaltlich bindenden Vorgaben im Sinne der RPW 2013.

Beurteilungskriterien

Die Bewertung durch das Preisgericht erfolgt auf Basis des Wettbewerbsprojektes und der Erläuterungen dazu gemäß folgender Kriterien (ohne Gewichtung):

- Gesamtkonzept Freiraum und Verkehr
- Nutzungsqualität und Atmosphäre
- Funktionalität aller Verkehrsanlagen und Verkehrsbeziehungen
- Gestalterische Qualität
- Ökologie, Nachhaltigkeit und stadtklimatische Wirksamkeit
- Art des Umgangs und Nutzung des vorhandenen Bestandes und der Denkmale
- Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit auch hinsichtlich Herstellung und Unterhaltung

Die Reihenfolge ist nicht abschließend.

Rückfragenkolloquium

Das Rückfragenkolloquium wird gemäß RPW 2013 am 20. Oktober 2022 durchgeführt.

Rückfragen können ausschließlich online über die Vergabeplattform aumass bis spätestens zum 15. Oktober gestellt werden.

Die Antworten erfolgen ebenfalls über die Vergabeplattform und werden Bestandteil der Auslobung.

Eine Besichtigung des Wettbewerbsgebietes wird den Teilnehmenden dringend empfohlen und ist im Anschluss an das Kolloquium am 20. Oktober von der Ausloberin geplant.

Abgabetermin

Abgabetermin ist der 30. Januar 2023

Abzuliefern ist die Wettbewerbsarbeit unter Wahrung der Anonymität der Teilnehmenden mit einem Verzeichnis der eingereichten Unterlagen bei:

arc.grün | landschaftsarchitekten.stadtplaner.gmbh
Steigweg 24
97318 Kitzingen

Kennwort: Landesgartenschau Ulm 2030.

Als Zeitpunkt der Einlieferung gilt

- die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Datums- und Zeitangabe, wenn die Arbeit bei der angegebenen Adresse persönlich abgegeben wird (Abgabe bis 12.00 Uhr) oder
- das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit, wenn die Arbeit bei der Post oder einem anderen Transportunternehmen aufgegeben wird.

Die Teilnehmenden sorgen dafür, dass sie den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen können. Der Einlieferungsschein ist maßgebend, da der (Datums-/Post-/Tages-)Stempel auf dem Versandgut oder der Begleitzettel ein Datum aufweisen kann, das nach dem Abgabetermin liegt. Einlieferungsscheine sind daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen.

Zur Wahrung der Anonymität ist bei der Zusendung durch Post oder andere Transportunternehmen als Absender die Anschrift der Ausloberin zu verwenden.

Über die Zulassung rechtzeitig bei Post oder anderen geeigneten Beförderungsmitteln eingelieferter Wettbewerbsarbeiten, die später als 14 Tage nach dem Einlieferungstermin eintreffen, entscheidet das Preisgericht.

Wettbewerbssumme

Es wird eine Wettbewerbssumme von 320.000,00 € netto bereitgestellt. Die Wettbewerbssumme wird mit 170.000,00 € auf die Preisträger sowie mit 150.000,00 € als Aufwandsentschädigung an die Teilnehmenden für die Erbringung der in der Auslobung definierten Leistung ausgezahlt. Die Auszahlung erfolgt nur bei fristgerechter Einreichung einer prüfungsfähigen Wettbewerbsarbeit und vollständiger Erbringung der geforderten Wettbewerbsleistungen.

Der Anteil der Wettbewerbssumme von 170.000,00 EUR wird folgendermaßen auf die Preisträger verteilt:

1. Preis:	65.000,00 € (netto)
2. Preis:	45.000,00 € (netto)
3. Preis:	30.000,00 € (netto)
Anerkennungen	30.000,00 € (netto)

Der Anteil der Aufwandsentschädigung von 150.000 € beträgt bei 30 Teilnehmenden jeweils 5.000,00 € netto. Bei geringerer Teilnehmeranzahl wird die Gesamtsumme anteilig entsprechend neu aufgeteilt.

Sofern mit Preisen oder Anerkennung ausgezeichnete Wettbewerbsteilnehmer Mehrwertsteuer abführen, wird diese zusätzlich vergütet. Das Preisgericht ist berechtigt, die Gesamtsumme durch einstimmigen Beschluss anders zu verteilen.

Bei der Auszahlung an ausländische Preisträger*innen wird die geltende Mehrwertsteuer von der Ausloberin einbehalten und in Deutschland abgeführt, bei in Deutschland lebenden Preisträger*innen wird die Mehrwertsteuer ausgezahlt.

Abschluss des Verfahrens

Die Verfasser*innen der mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten werden schnellstmöglich nach Beendigung der Preisgerichtssitzung benachrichtigt.

Die Ergebnisse werden unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung aller Teilnehmenden durch Zusendung des Protokolls über die Preisgerichtssitzung mitgeteilt. Das Ergebnis wird in der Presse veröffentlicht.

Alle Arbeiten werden öffentlich ausgestellt. Der Ausstellungsort wird noch festgelegt.

Zur Nachprüfung behaupteter Verstöße gegen die Bestimmungen über Vergabe- und Wettbewerbsverfahren zuständige Stelle:

Vergabekammer Baden-Württemberg im Regierungspräsidium Karlsruhe
Durlacher Allee 100
D-76137 Karlsruhe

Telefon: +49 721926-8730
Fax: +49 721926-3985
E-Mail: poststelle@rpk.bwl.de

Internet-Adresse:
<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt1/ref15>

Weitere Bearbeitung

Nach Abschluss des Realisierungswettbewerbs wird ein Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb nach § 14 Abs. 4 Nr. 8 VgV durchgeführt. Die Ausloberin wird, unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts, einen der Preisträger*innen mit den ausgelobten Planungsleistungen beauftragen.

Die Ausloberin wird Verhandlungen mit allen Preisträger*innen durchführen. Teilnehmende sind dann alle Preisträger*innen, wie sie in der Verfassererklärung benannt wurden.

Die Ausloberin wird den erfolgreich aus dem Verfahren hervorgehenden Bietenden mit der Realisierung des Wettbewerbsergebnisses mit den **Planungsleistungen der Objektplanung Freianlagen** gemäß §§ 38 ff. HOAI 2021 Teil 3, Abschnitt 2, stufenweise wie folgt beauftragen:

Bearbeitungsstufe I (Leistungsphasen 1 - 3);
Bearbeitungsstufe II (Leistungsphasen 5-6);
Bearbeitungsstufe III (Leistungsphasen 7-8)

sowie die **Planungsleistungen der Verkehrsanlagen** gemäß §§ 38 ff. HOAI 2021 Teil 3, Abschnitt 2, stufenweise wie folgt beauftragen:

Bearbeitungsstufe I (Leistungsphasen 1 -3);
Bearbeitungsstufe II (Leistungsphasen 5-6);
Bearbeitungsstufe III (Leistungsphasen 7-8).

Die Beauftragung erfolgt vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen und förderrechtlichen Finanzierungsvoraussetzungen.

Aus der stufenweisen Übertragung und eines damit gegebenenfalls zusammenhängenden zusätzlichen Zeit-, Koordinierungs- und Arbeitsaufwandes, kann der Auftragnehmer keine Erhöhung seines Honorars verlangen oder Nebenkosten oder sonstige Ansprüche geltend machen. Ein Rechtsanspruch auf Übertragung der Bearbeitungsstufe II bzw. III besteht nicht. Wird die Bearbeitungsstufe II bzw. III nicht übertragen, gilt der Vertrag mit Abschluss der letzten Bearbeitungsstufe als erfüllt.

Grundlage im Falle einer weiteren Beauftragung ist die aktuelle Fassung der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure). Für die Auftragsvergabe hat die HOAI lediglich orientierenden Charakter. Der Preis steht im Wettbewerb.

Bei Auftragsvergabe wird das Preisgeld entsprechend auf das Honorar der Leistungsphasen 1-2 angerechnet.

Verhandlungsverfahren

Die Ausloberin wird zu den Verhandlungen die Vorlage der zum Nachweis der Eignung (§ 80 VgV) zur Teilnahme an dem Verhandlungsverfahren und zur Ausführung des Planungsauftrags erforderlichen Unterlagen wie folgt verlangen:

- Nachweis einer Berufshaftpflichtversicherung:
Der Bietende / die Bietergemeinschaft muss zum Zeitpunkt eine Berufshaftpflichtversicherung bei einem in der EU zugelassenen Versicherer nachweisen, deren Deckungssumme für Personenschäden mindestens 3.000.000,00 € für sonstige und Sachschäden mindestens 2.000.000,00 € beträgt.
- Es sind mind. zwei Schadensfälle je Jahr abzudecken (zweifache Maximierung im Versicherungsjahr). Es gilt auch die einseitige unwiderrufliche Erklärung eines Versicherungsunternehmens im Original für den Auftragsfall eine Betriebs- oder Berufshaftpflichtversicherung mit den zuvor genannten Deckungssummen abzuschließen. Dabei muss die Gesamtleistung des Versicherers für alle Versicherungsfälle eines laufenden Jahres mindestens das Zweifache der zuvor genannten Deckungssummen betragen. Es ist ein entsprechender Nachweis oder eine Versicherungserklärung (jeweils nicht älter als 12 Monate) abzugeben.
- Angabe, welche Teile des Auftrags unter Umständen als Unteraufträge zu vergeben beabsichtigt sind (Eine Verpflichtungserklärung, sofern sich der Bietende der Eignungsleihe bedient).
- Angabe der Anzahl und der beruflichen Qualifikation der technischen Fachkräfte, die im Zusammenhang mit der Leistungserbringung eingesetzt werden sollen, unabhängig davon, ob diese dem Bietenden / der Bietergemeinschaft angehören oder nicht.
- Erklärung, aus der die durchschnittliche jährliche Beschäftigtenzahl der Bietenden/ der Bietergemeinschaft und die Zahl der Führungskräfte in den Jahren 2018-2020 ersichtlich ist.

Ziel ist es, diejenige Bietenden/ Bietergemeinschaft zu beauftragen, die alle Eignungskriterien fristgerecht nachgewiesen hat und das wirtschaftlichste Angebot abgegeben hat.

Zuschlagskriterien

Neben den zuvor genannten Eignungskriterien, sind folgende Zuschlagskriterien (s. auch Bewerbungsbogen) für die Auftragserteilung maßgeblich:

- | | |
|--|------|
| • Platzierung im Planungswettbewerb
davon 1. Preis 100 %; 2. Preis 2/3; 3. Preis 1/3 | 40 % |
| • Bereitschaft zur Weiterentwicklung der Ergebnisse unter Berücksichtigung der Hinweise des Preisgerichtsprotokolls | 25 % |
| • Zusammenarbeit und Qualifikation des Projektteams | 5 % |
| • Herangehensweise an die Aufgabe hinsichtlich Qualitäts-, Zeit- und Kostenmanagement des Unternehmens; Darstellung eines Umsetzungskonzeptes mit dem die benannten Ziele erreicht werden können | 10 % |
| • Honorarangebot | 20 % |

Nach Abschluss der Verhandlungsgespräche wird die Verwaltung auf Grundlage der Bewertung durch die Beurteilungskommission eine Beschlussvorlage mit einer Vergabeempfehlung an das politische Gremium erstellen.

Allgemeine Hinweise

Die Ausloberin macht deutlich, dass sich auch kleinere Büroorganisationen oder Berufsanfänger*innen am Verfahren beteiligen können. Sofern notwendig wird es kleineren Büroorganisationen oder Berufsanfänger*innen empfohlen, eine Bergergemeinschaft zu bilden oder sich der sogenannten „Eignungsleihe“ (s. § 47 VgV) zu bedienen.

Kostenfreier Zugang

Die Stadt Ulm führt das anschließende Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb nach der VgV über die Vergabeplattform RIB iTWO e-Vergabe durch. Zur Teilnahme am anschließenden VgV-Verfahren ist ein kostenfreier Zugang auf dieser Vergabeplattform einzurichten.

Nutzung

Die Nutzung der Wettbewerbsarbeit und das Recht der Erstveröffentlichung sind in § 8 (3) RPW geregelt. Die Wettbewerbsarbeiten dürfen von der Ausloberin zum Zwecke der Wettbewerbsdokumentation veröffentlicht werden. Die prämierten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Alle sonstigen Rechte nach dem Urheberrechtsgesetz verbleiben bei den Verfassern.

Rückgabe der Arbeiten

Wettbewerbsarbeiten, die nicht mit einem Preis oder einer Anerkennung ausgezeichnet werden, können nach Beendigung der Ausstellung (Adresse wird bekannt gegeben) abgeholt werden. Arbeiten, die nach vier Wochen nicht abgeholt worden sind, werden nach Aufforderung durch den Wettbewerbsteilnehmenden kostenfrei zurückgesandt. Arbeiten, die nicht in gerollter Verpackung eingereicht wurden, werden kostenpflichtig zugestellt.

Stadt Ulm

ulm

NORD

Rund um die Burg und ihren schlummernden Park

Wilhelmsburg

Obere Gaisenbergbastion

Kienlesbergbastion

Gleisanlage

Wallstraßenbrücke

Blaubeurer-Tor-Brücke

B10

Blaubeurer Tor

MITTE

Eine Verbindung über die Bahngleise

SÜDEN

Von der Donau bis zum Blaubeurer Tor

Söflinger Kreisel

Ehinger Tor

Donau

Ehinger Anlagen

TEIL B WETTBEWERBSAUFGABE

Die Stadt Ulm

Landesgartenschau Ulm 2030 und Bundesfestung Ulm

Aufgabe des Wettbewerbs

Wettbewerbsgebiet

Situation und Rahmenbedingungen

Allgemeine Anforderungen

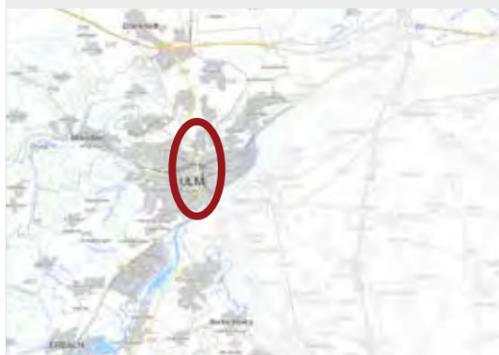
Wettbewerbsteile und Aufgabenbeschreibung

Wettbewerbsunterlagen

Die Stadt Ulm



Lage Stadt Ulm [o. M.]
© LUBW Landesanstalt für Umwelt
Baden-Württemberg



Lage Wettbewerbsgebiet [o. M.]
© LUBW Landesanstalt für Umwelt
Baden-Württemberg

Ulm liegt strategisch günstig auf der Entwicklungsachse München - Stuttgart und ist eine der dynamisch wachsenden Wirtschaftsregionen Süddeutschlands. Ulm mit rund 126.000 Einwohner ist Oberzentrum für insgesamt rund 526.000 Menschen in Baden-Württemberg.

An der Grenze zwischen Baden-Württemberg und Bayern gelten die Städte Ulm und Neu-Ulm als aufstrebende Doppelstadt. Mit Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm wird die Fahrzeit zum Landesflughafen Stuttgart und zur Landeshauptstadt nur noch rund 30 Minuten betragen. Größter Arbeitgeber ist die Universität Ulm im Stadtteil Wissenschaftsstadt mit fast 8.000 Mitarbeitenden. 65.000 Personen pendeln täglich in die Städte Ulm und Neu-Ulm.

Ulm, erstmals urkundlich genannt am 22. Juli 854, war Königspfalz und Freie Reichsstadt, ab 1802 bayerisch, ist seit 1810 württembergisch. Seitdem ist Ulm getrennt von seinem ehemaligen Gebiet rechts der Donau, das bei Bayern blieb und auf dem sich die Stadt Neu-Ulm entwickelte.

Das historische Stadtzentrum liegt ungefähr zwei Kilometer unterhalb (östlich) der Einmündung der Iller an der Mündung der Blau in die Donau.

Die Stadt ist bekannt für ihr gotisches Münster, dessen Kirchturm mit 161,53 Metern der höchste der Welt ist. Weiterhin bemerkenswert ist die lange bürgerliche Tradition Ulms mit der ältesten Verfassung einer deutschen Stadt und einem Stadttheater, dessen Anfänge bis ins Jahr 1641 zurückreichen.

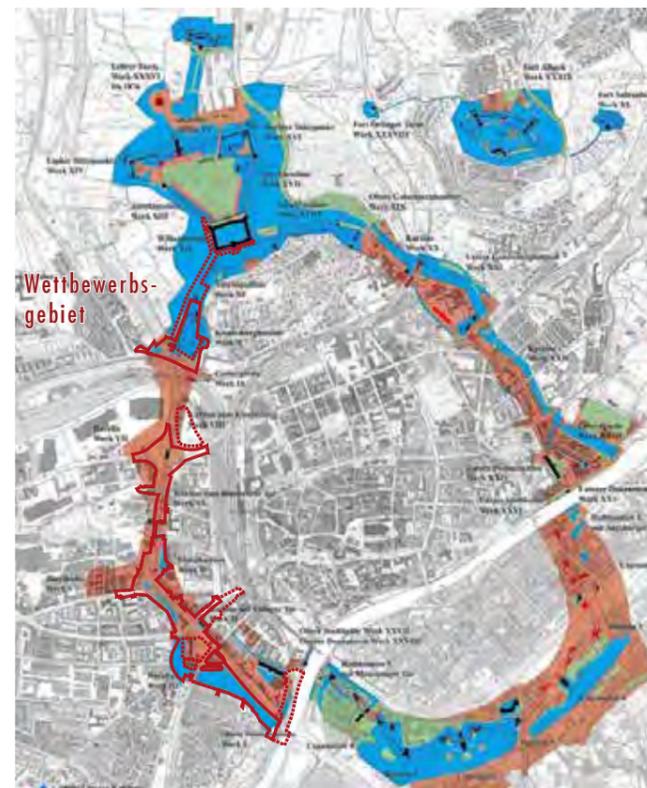
Landesgartenschau Ulm 2030 und Bundesfestung Ulm

Die Stadt Ulm wird nach 50 Jahren im Jahr 2030 erneut eine Landesgartenschau ausrichten. Die Bundesfestung Ulm aus dem 19. Jahrhundert, eine der größten erhaltenen Festungsanlagen in Europa, wird Ausgangspunkt und ein wichtiger Ort sein. Sie legt sich als dritter Festungsring um die Innenstadt und findet ihre Fortsetzung auf Neu-Ulmer Seite, wurde aber seit ihrer Entstehung vor über 150 Jahren in Teilen geschliffen, überbaut und zerstört. Prägendes Element der Anlage ist die Wilhelmsburg auf dem Michelsberg. Im westlichen Glacisbereich liegen heute vor allem große Verkehrsstrassen und eine Bahnfläche.

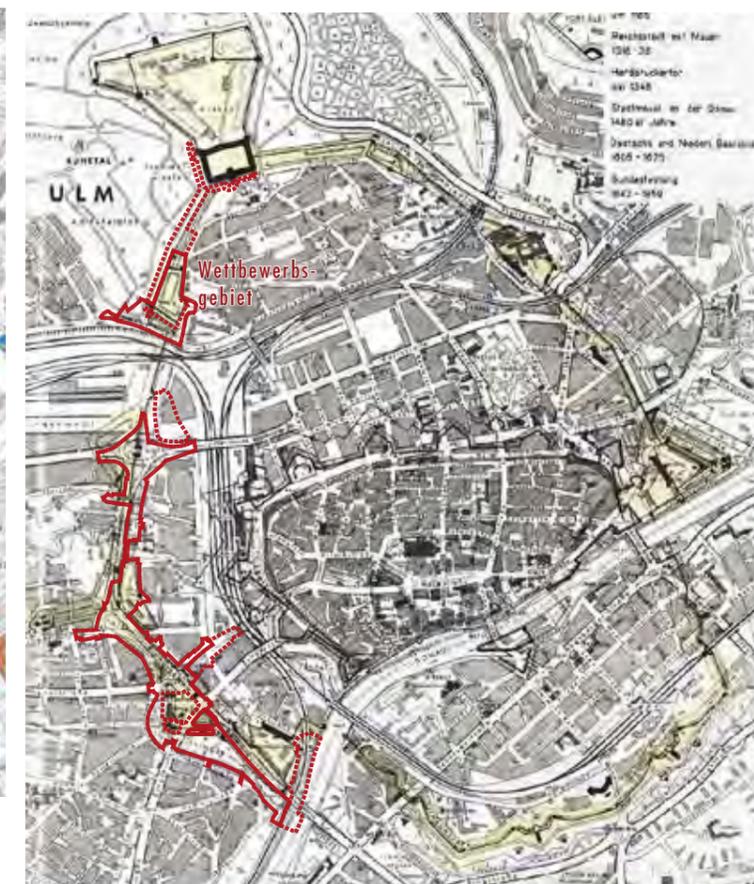
Der Festungsanlage kommt nicht die entsprechende Bedeutung und Aufmerksamkeit in der Stadt zu. Städtebauliche Bezüge zwischen Innenstadt und Festung sowie Aussenforts und Glacisanlagen sind kaum im öffentlichen Raum präsent. Die riesigen Flächen und gewaltigen baulichen Anlagen bieten ein vielfältiges Potenzial für Freiflächen, landschaftsräumliche Vernetzungen, stadträumliche Verknüpfungen, bauliche Entwicklungen und neue Nutzungsmöglichkeiten. Die Festungsanlage besteht sowohl aus Mauerwerksbauten als auch flächenmäßig weitaus größeren Erdbauwerken.

Die Festungsanlage ist ein „Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung“ und als Sachgesamtheit geschützt (§ 12 DSchG).

Die Bundesfestung Ulm - Deutschlands größtes Festungsensemble [o. M.]
© Stadt Ulm



- original erhaltener Bereich, Mauer, Wallkrone
- nur leicht veränderter oder im Prinzip rückbaubarer Bereich
- zerstörter Bereich, Mauer Wallkrone



2006 wurde das Glacisparkkonzept im Ulmer Gemeinderat mit dem Ziel beschlossen, eine charakteristische und vielfältige Parkanlage zu entwickeln, welche die Festungsanlagen mit dem zentralen Bereich um die Wilhelmsburg unter Einbeziehung und Sicherung vorhandener Grünstrukturen als herausragendes Kulturdenkmal erlebbar macht. Zahlreiche Maßnahmen wurden seither mit Schwerpunkt im Wilhelmsburgglacis durchgeführt. Im durch die B 10 überlagerten Westglacis ist der sonst zusammenhängende Glacisring nahezu unkenntlich und stellt den größten Schwachpunkt des Glacisparks dar. Entlang der Hauptumwallung der Bundesfestung Ulm verbindet der Festungsweg mit einer Gesamtlänge von ca. 12,5 Kilometern die einzelnen, noch erhaltenen Bauwerke des Festungsrings und führt zu einem Großteil durch die Ulmer und Neu-Ulmer Park- und Grünanlagen des Glacis.

Mit der Landesgartenschau sollen die Anlagen der Bundesfestung als durchgängig erlebbarer und nutzbarer Grünraum ausgebaut und die prägnante Gestalt im Stadtraum herausgearbeitet werden. Dabei entsteht die Möglichkeit, der mit Freiräumen unterversorgten Weststadt und dem Dichterviertel zusätzliche und gut nutzbare Grün- und Erholungsflächen anzubieten. Im Original erhaltene Teile der Bundesfestung entlang der B 10, wie das Blaubeurer Tor und das Ehinger Tor, werden künftig durch Umplanungen der Verkehrsinfrastruktur besser in den Stadtraum integriert.

Bestehende Grünflächen entlang der B 10 erhalten eine höhere Aufenthaltsqualität aufgrund eines ergänzten Lärmschutzes und neuer Spiel- und Erlebnisräume. Die Fläche nordöstlich des Blaubeurer Tors (Bahnpark) kann zwar bis zur Landesgartenschau nur eine temporäre Gestaltung erfahren, soll aber nach 2035 städtebaulich dauerhaft entwickelt werden (Ideenteil). Neben teils schmalen straßenbegleitenden Grünflächen, von deren Aufwertung möglichst alle Nutzer:innen profitieren, bilden die Ehinger Anlagen im Süden den Abschluss des Wettbewerbsgebiets. Für die Anbindung an die Donaubastion und das Donauufer wird noch eine funktionale und gestalterische Lösung gesucht.



Luftbild mit Wettbewerbsgebiet

Aufgabe des Wettbewerbes

Die Landesgartenschau dient als Katalysator für eine Stärkung der Grünstrukturen und nachhaltige Stadtentwicklung im Westglacis zwischen Wilhelmsburg und Donau. Auf Grundlage eines vom Gemeinderat beschlossenen Rahmenplans lobt die Stadt Ulm einen Wettbewerb für die Daueranlagen zur Landesgartenschau 2030 zwischen der Wilhelmsburg und der Donau aus.

Der Wettbewerb umfasst die Gestaltung der dauerhaften Anlagen der Gartenschau. Für die Ausstattung und Durchführung der Anlagen im Ausstellungszeitraum wird ggf. ein eigener Wettbewerb zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt.

Es sollen hochwertige Parkanlagen und Plätze sowie Verkehrsflächen erarbeitet werden. Erwartet werden vielfältige und nachhaltige freiraumplanerische, städtebauliche und verkehrsplanerische Gestaltungsvorschläge.

Die denkmalgeschützten Anlagen der Bundesfestung aus Mauerwerks- und Erdbauwerken sollen herausgearbeitet und die ursprünglich militärisch konzipierte Festung in neue Freiräume mit vielfältigen Nutzungsangeboten transformiert werden. Dem Denkmal- und Naturschutz soll Rechnung getragen werden. Bestehende Grün- und Freiräume sollen gesichert, qualifiziert, erweitert und untereinander vernetzt werden.

Die dominanten Verkehrsflächen entlang der B 10 sollen reduziert, optimiert und mit dem Ziel der Flächengerechtigkeit neu aufgeteilt werden. Die Straße soll dabei stärker Bestandteil der umgebenden Stadtquartiere und ihre Trennwirkung reduziert werden. In Voruntersuchungen wurde die Machbarkeit der Reduktion von Verkehrsflächen nachgewiesen und Vorplanungen dazu erstellt.

Sämtliche Flächen die direkt an der hochbelasteten B 10 liegen erfordern eine enge Verzahnung der Zusammenarbeit von Verkehrs- und Landschaftsplanung.

Dem steigenden Bedarf nach Wohnen und Arbeiten in der Stadt soll durch maßstabsgerechte und stadtraumbildende Ergänzungen der Stadtquartiere an geeigneten Orten Rechnung getragen werden (Idee-teile).

Für die Entwicklung bis 2030 und darüber hinaus muss ein stimmiges Gestaltungsbild für das Wettbewerbsgebiet und die Vernetzung mit dem Umfeld nachgewiesen werden. Die Kombination aus Realisierungs- und Ideenwettbewerb trägt dem Rechnung.

Wettbewerbsgebiet

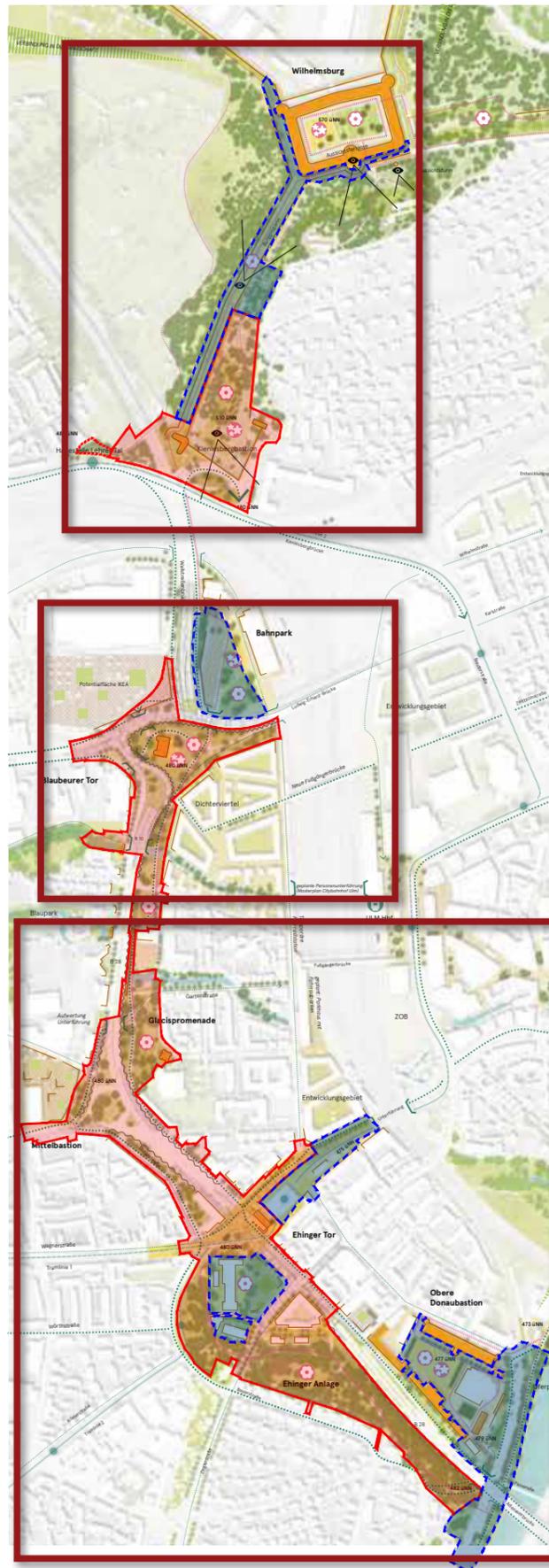
Abschnitt NORD
Kienlesbergstation –
Wilhelmsburg

Abschnitt MITTE
Blauberer Tor –
Westglacis –
ehem. Bahnareal

Abschnitt SÜDEN
Westglacis bis
Obere Donaubastion
und Donauufer

- Realisierungsteile
- Ideenteile

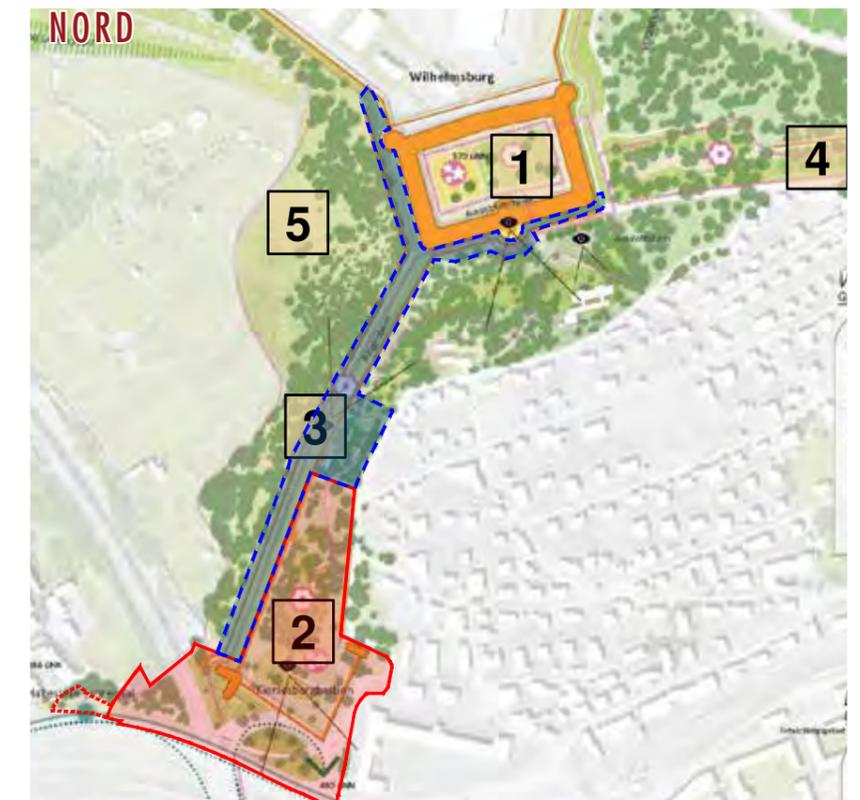
Gesamtumgriff Wettbewerbsgebiet
[o. M.]
© Stadt Ulm



Abschnitt **NORD** östlich der B 10 umfasst die Kienlesbergbastion (Realisierungsteil) und die westliche Bergfront mit dem Festungsgraben (Ideenteil). Die historische Festungsanlage ist hier im Wesentlichen erhalten und von wertvollen Natur- und Erholungsräumen umgeben.

NORD

- 1 Wilhelmsburg
- 2 Kienlesbergbastion
- 3 westlicher Graben
- 4 Gaisenbergbastion
- 5 Trommelwiese



Die Abschnitte **MITTE** und **SÜDEN** beidseits der B 10-Achse beginnen am Blaubeurer Tor, verlaufen weiter bis zur Donau und umfassen den größten Teil des Realisierungsteils. Einzelne Ideenteile grenzen direkt an (Bahnpark am Blaubeurer Tor, Haltestelle Ehinger Tor, städtebauliche Entwicklungsfläche am Ehinger Tor, Martin-Luther-Kirche, Obere Donaubastion, Donauufer).

Der Abschnitt **MITTE** um das Blaubeurer Tor ist von den zwei großen Brückenbauwerken der B10, der Wallstraßenbrücke und der Blaubeurer-Tor-Brücke sowie der darunterliegenden Ringstraße geprägt. Da die beiden Brücken auf einem Widerlager liegen, wirken sie wie eine Brücke.

Die Anlagen des Westglacis in den Abschnitten **MITTE** und **SÜDEN** sind im Wesentlichen von den Infrastrukturbauwerken (Straßen und Tunnel) der überregional bedeutsamen B 10-Achse überformt.

Die B 10 stellt eine massive Zäsur im Stadtgefüge dar und verhindert die stadträumliche und funktionale Verbindung der Weststadt mit der Kernstadt. Verbleibende Vernetzungen finden vor allem über wenig attraktive Wegeverbindungen und die Verkehrsknoten am Blaubeurer Tor und Ehinger Tor statt. Grünräume sind an den Rand gedrängt. Eine Ausnahme bildet der südwestlich anschließende Blaupark (Ziffer 6, in Übersicht Rahmenplan MITTE und die Ehinger Anlagen (Ziffer 4, in Übersichtsplan SÜD).

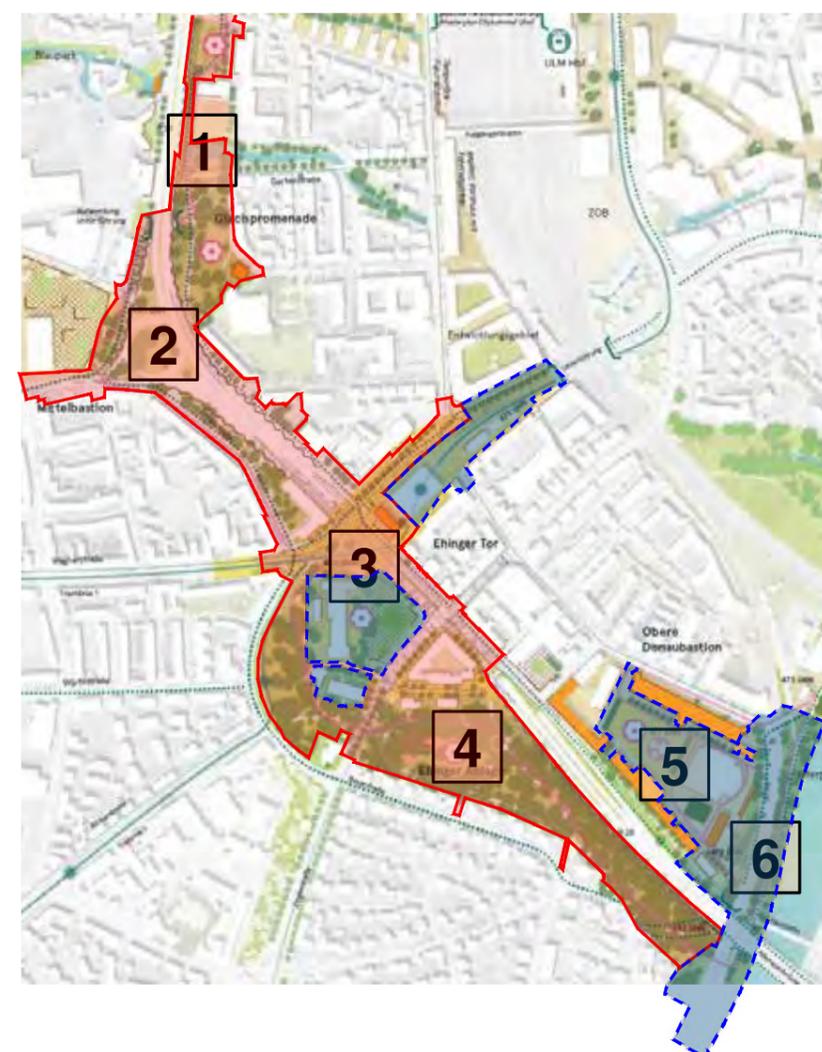
MITTE

- 1 Blaubeurer Tor
- 2 Westglacis
- 3 Bahnpark
- 4 Blaubeurer-Tor-/Wallstraßenbrücke
- 5 Dichterviertel
- 6 Blaupark



SÜD

- 1 Westglacis
- 2 Mittelbastion
- 3 Ehinger Tor mit ÖPNV-Knotenpunkt
- 4 Ehinger Anlagen
- 5 Obere Donaubastion
- 6 Donauufer



Bestandfotos
(s. Anlage)

NORD - Kienlesbergbastion



NORD - Westl. Graben



NORD - Kienlesbergbastion
mit Doppelcaponniere



NORD - Kienlesbergbastion



MITTE - Blaubeurer Tor



NORD - Bahnpark





MITTE - Kleine Blau mit Einlass in den Hochwasserentlastungskanal



MITTE - Kleine Blau



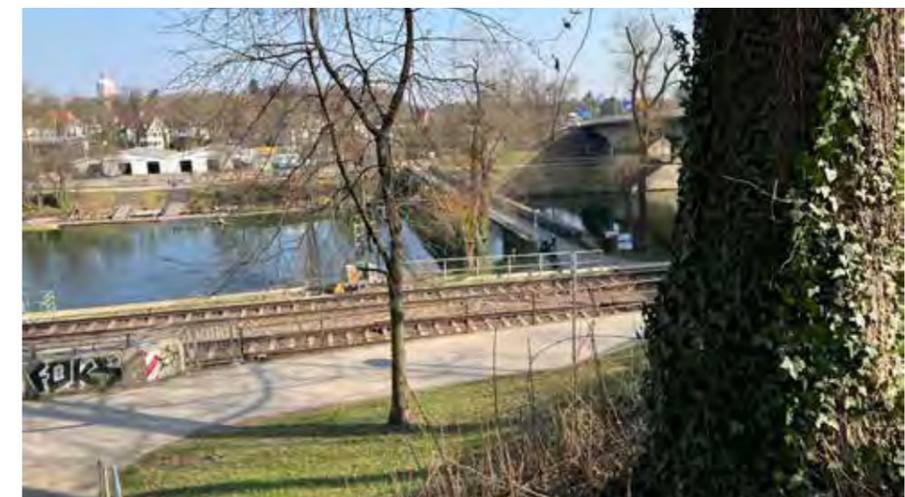
SÜDEN - Ehinger Tor



SÜDEN - Ehinger Anlagen



SÜDEN - Donauufer mit „Zick-Zack-Steg“



SÜDEN - Donauufer

Situation und Rahmenbedingungen

Rahmenplan LGS Ulm 2030

Für die Abschnitte MITTE und SÜDEN wurde im Januar 2020 eine interdisziplinär besetzte Planungswerkstatt durchgeführt. Die Ergebnisse gingen in den Rahmenplan Landesgartenschau 2030 ein (Anlage).

Die Stadt Ulm hat im Jahr 2021 ein umfangreiches Beteiligungsverfahren zum Rahmenplan durchgeführt. Das Interesse und die Erwartungen der Öffentlichkeit an den Wettbewerb sind entsprechend hoch. Der Rahmenplan und die Ergebnisse der Beteiligung bilden wichtige Wettbewerbsgrundlagen. Unter www.lgs-ulm.de stehen weitere Informationen dazu zur Verfügung (Anlage).

Der Gemeinderat der Stadt Ulm hat den Rahmenplan am 22.03.2022 als Grundlage der weiteren Planungen beschlossen (Anlage).

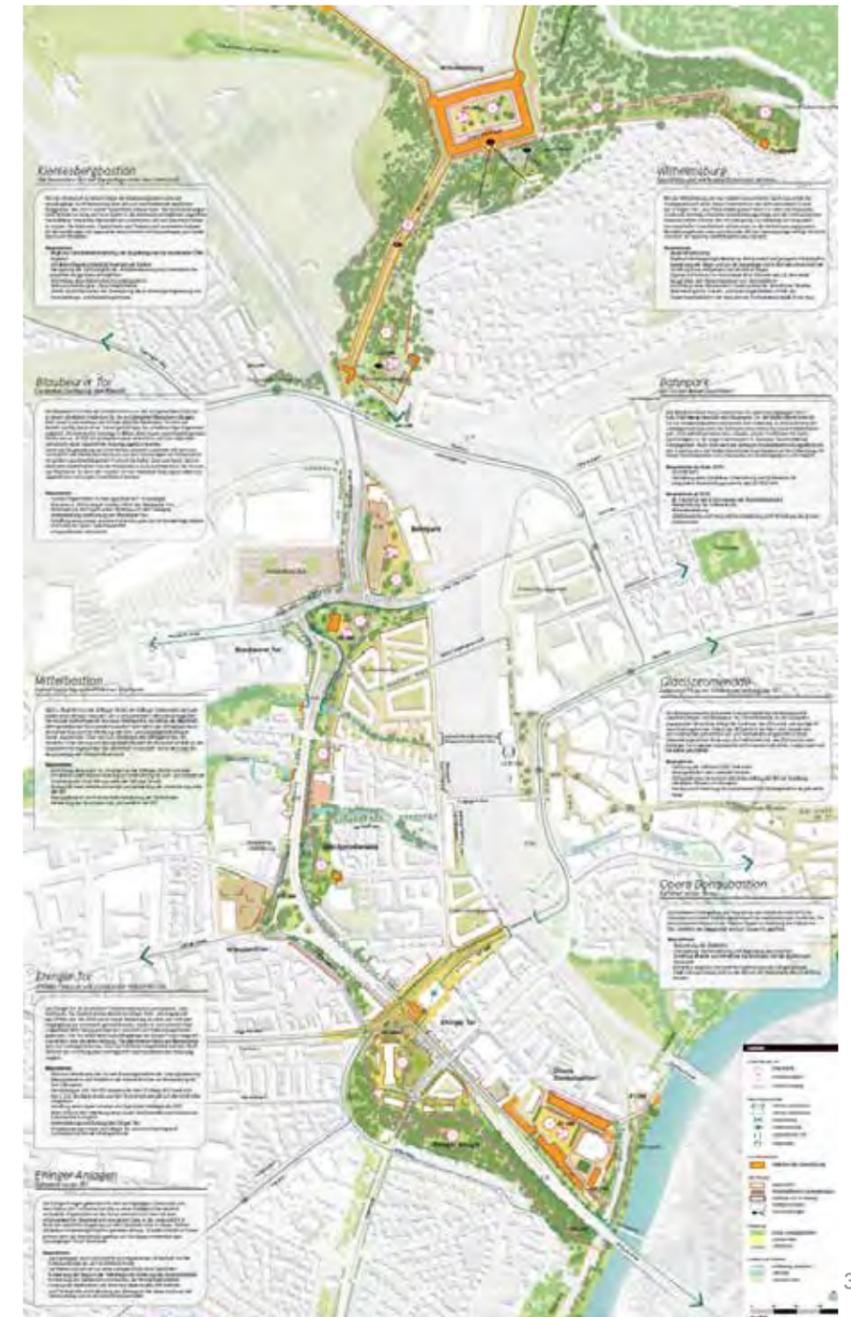
Ziele und Planungsebenen des Rahmenplans sind:

- Bundesfestung im Stadtraum integrieren
- Verkehrsdominanz reduzieren und stadtverträgliche Mobilität fördern
- Verloren gegangene Freiräume zurückerobern, bestehende Freiräume qualifizieren
- Artenreiche Grünräume sichern und neue schaffen
- Bestehende Quartiere ergänzen und fehlende Raumkanten herstellen

Beteiligung der Öffentlichkeit BürgerForum 09-11/21

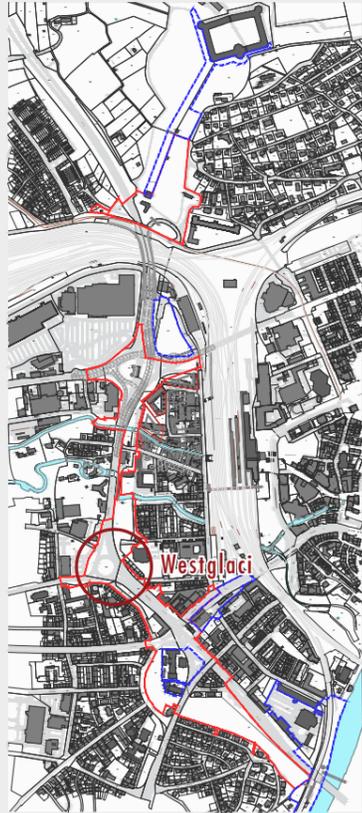


Zufällig ausgewählte Teilnehmende des BürgerForums



Rahmenplan

Bedeutung und Anlagen der Bundesfestung Ulm



Die Bundesfestung Ulm ist Deutschlands größtes erhaltenes Festungsensemble und umschließt als dritter Befestigungsring die Kernstädte von Ulm und Neu-Ulm. Sie ist ein Denkmal von europäischem Rang und genießt als Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung nach § 12 DSchG den höchsten Schutzstatus.

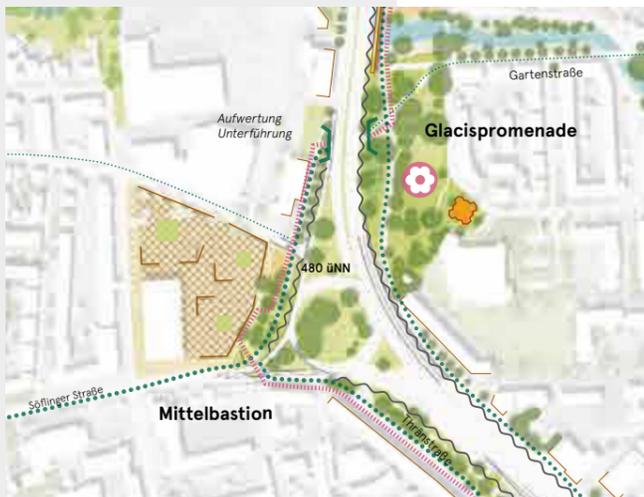
Ulm wurde durch die Festung zu einer der größten Garnisonsstädte. Die Festungsanlagen waren nie direkten Kriegseinwirkungen ausgesetzt und wurden von den Bestimmungen des Versailler Vertrages verschont. Neben den Mauerwerksbauten sind die breiten Glacisanlagen mit Wällen und einstmals wassergefüllten und trockenen Gräben die raumbildenden Elemente der Anlage. Den in den letzten Jahrzehnten zunehmenden Anstrengungen der Stadt und insbesondere des Förderkreises Bundesfestung Ulm e. V. ist der gute Erhaltungszustand zu verdanken (Anlage).

Vor allem das Westglacis wurde ab den 1960-Jahren mit der damals vorherrschenden Prämisse einer autogerechten Stadt durch die raumgreifende Verkehrsschneise der B 10 überformt. Die Festungsanlage ist hier kaum wahrnehmbar.

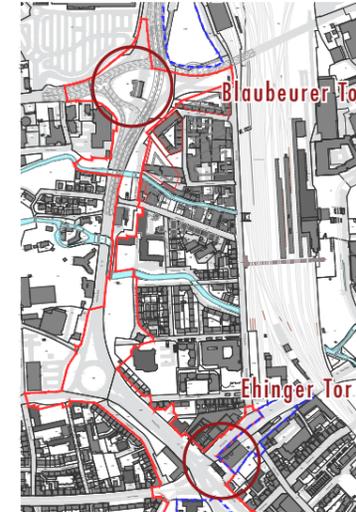
Maßnahmen für die Mittelbastion und die Glacisanlagen sind:

- Rückbau Söflinger Kreisel mit Fahrspurreduzierungen
- Ausbau Fuß- und Radunterführung
- Gestaltung neuer Freiräume auf Flächengewinn durch Straßenrückbau
- Lärmschutz
- Qualifizierung der Freiflächen, Geh- und Radwege
- Private Quartiersentwicklung an neuem Freiraum
- Altlastensanierungen
- Neubau zentraler Versorgungsleitungen

Überplanung Mittelbastion



Zentrale Stadteingänge Blaubeurer Tor und Ehinger Tor



Die Kernstadt von Ulm befindet sich in einer „Insellage“. Im Norden, Osten und Süden ist sie von den Hängen der Schwäbischen Alb und der Donau begrenzt. Im Westen und Norden zerschneiden die Trassen der Bahn und B 10 den Stadtkörper.

Die Areale um das Blaubeurer Tor und das Ehinger Tor sind die zentralen Stadteingänge, werden dem jedoch lediglich verkehrlich-funktional gerecht. Stadträumliche und stadtgestalterische Aspekte spielten in der Vergangenheit nur eine untergeordnete Bedeutung.

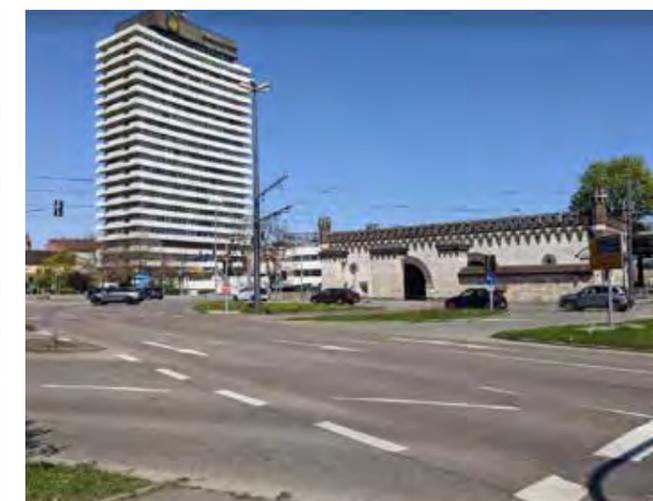
Vorgesehene Maßnahmen Blaubeurer Tor

- Umbau der Verkehrsanlage
- Verbinden der Freiräume
- Neubau Straßentunnel B 10 ab 2024
- Neubau Wallstraßenbrücke ab 2030
- Wiederaufbau Blaubeurer Tor
- Altlastensanierungen
- Ausbau Geh-/Radverbindungen
- Qualifizierung der Freiräume
- Starkregenmanagement
- Lärmschutz für Anlagen und Bewohner*innen
- Städtebauliche Entwicklung im Bahnparkareal ab 2035

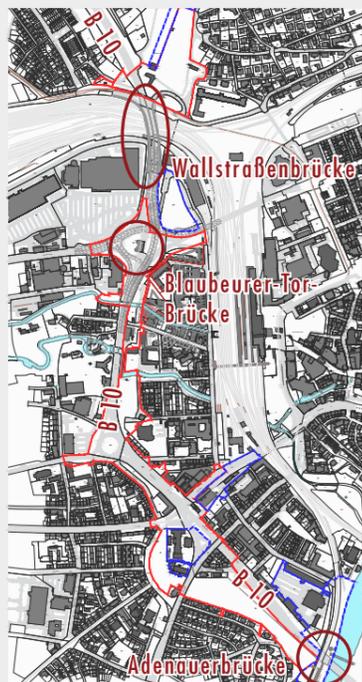
Vorgesehene Maßnahmen Ehinger Tor

- Rückbau Verkehrsflächen zu zwei Kreuzungspunkten
- Schaffung eines neuen urbanen Freiraums als Eingang in die Innenstadt
- Instandsetzung Ehinger Tor
- Umbau Wagnerstraße zu verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich
- Ausbau Flächengewinn zu Freiraum oder Stadtbausteinen
- Umwidmung Furtenbachstraße zur Anliegerstraße
- Erneuerung Leitungsinfrastruktur

Blaubeurer und Ehinger Tor



Bedeutung der B10-Achse mit ihren Brückenbauwerken



Die B 10 hat innerörtliche, regionale und überörtliche Bedeutung. Sie erschließt die beiden Städte Ulm und Neu-Ulm und verbindet die A 8 im Norden mit der A 7 im Süden. Mit bis zu rund 86.000 Kfz täglich ist sie hochbelastet. 90 Prozent der Verkehre sind innerörtliche bzw. regionale Verkehre.

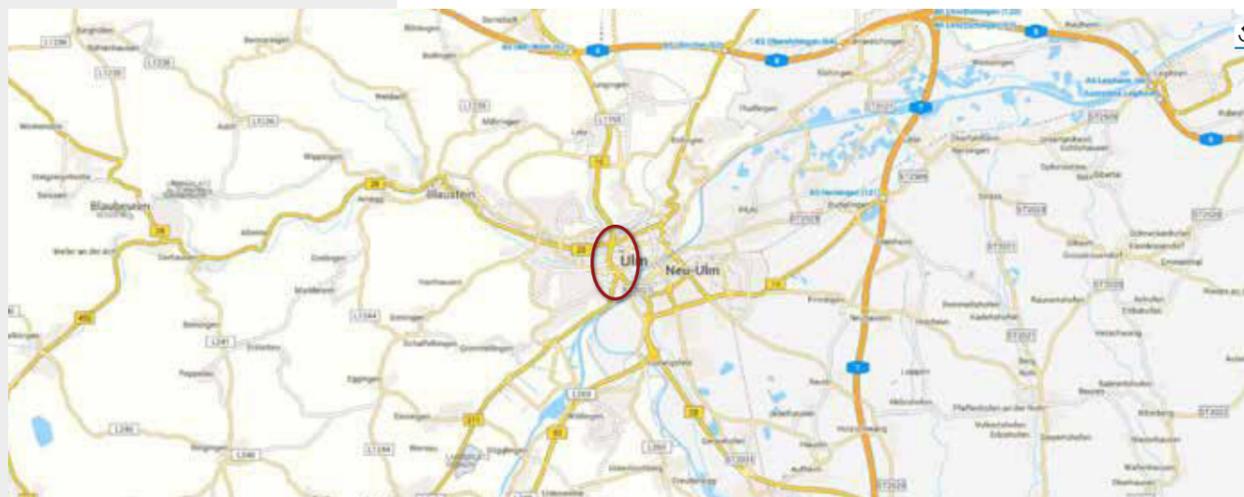
In einem weiten Abschnitt verläuft die B 10 im Westglacis in einem Straßentunnel. Im Süden überquert die Adenauerbrücke die Donau in Richtung Neu-Ulm.

Die Adenauerbrücke sowie im Norden die Blaubeurer-Tor-Brücke und die Wallstraßenbrücke müssen durch Neubauten ersetzt werden. Der Bund realisiert einen Neubau der Adenauerbrücke mit künftig acht Spuren in den kommenden Jahren. Der Neubau wird voraussichtlich bis zum Jahr 2030 abgeschlossen sein.

Die Blaubeurer-Tor-Brücke wird bis ca. 2028 durch einen kurzen Straßentunnel ersetzt.

Die Wallstraßenbrücke wird voraussichtlich ab Ende 2030 erneuert.

Übersicht Straßen Stadt Ulm
© www.verkehrsinfo-bw.de



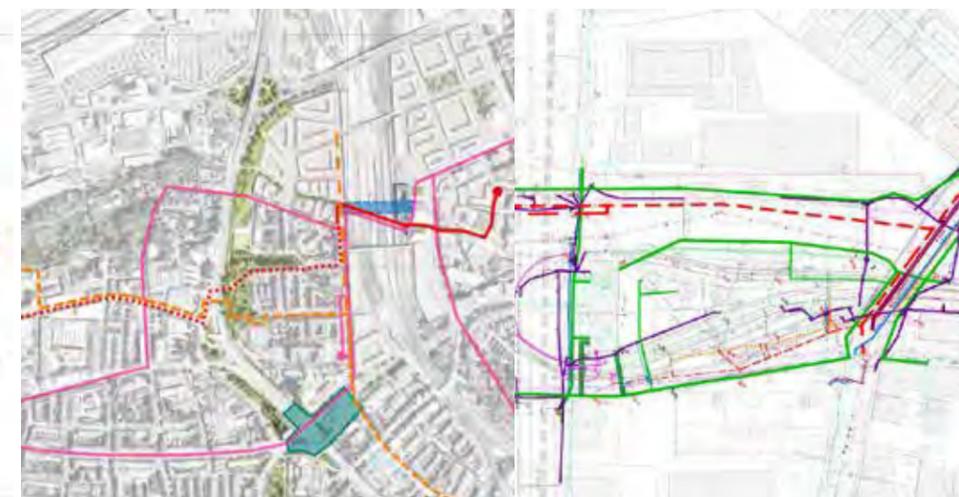
Baugrund, Bodenverunreinigungen und Leitungsinfrastruktur

Im Planungsgebiet werden zentrale Versorgungsleitungen neu verlegt. Die Planungen müssen sämtliche Leitungstrassen berücksichtigen. Baumpflanzungen sind ausschließlich möglich unter Einhaltung der erforderlichen Mindestabstände (Anlage).

Im Planungsgebiet sind zahlreiche Altlasten und Altablagerungen mit Entsorgungsrelevanz bekannt. Eine genauere Untersuchung erfolgte bisher nur in Teilbereichen des Bahnparkes und der Oberen Donaubastion (Anlage).

Trassenkonzept Leitungen am Ehinger Tor und B10

- 110-KV-TRASSE**
zwischen den Umspannwerken „Heigeleshof“ und „Bleicher Walk“
- ENTWÄSSERUNGSKANAL**
Weststadt- und Oststadtsammler
- FERNWÄRME STADTLEITUNG MITTE**
geplante Zukunftstrasse Heizwasser
- EHINGER TOR & B10 TUNNEL**
Bebauung & sehr hohe Leitungsichte
- PERSONENUNTERFÜHRUNG**
Bahnhof – Schillerstraße



Bestehende urbane und grüne Freiräume

Die Freiräume im Planungsgebiet zeichnen sich durch unterschiedliche Qualitäten und Potenziale aus. Die Räume folgen einer Sequenz divergierender Qualitäten, Anforderungen und Potenziale.

Die Vernetzung und Aufwertung der Freiflächen erfüllt verschiedene Funktionen, von der Anpassung an den Klimawandel, der Weiterentwicklung der biologischen Vielfalt, des Artenschutzes bis zur Nutzbarmachung für Anwohner:innen und Besucher:innen jeden Alters. Verkehrsdominierte Orte werden zu multifunktionalen Stadträumen transformiert - mehr Flächengerechtigkeit und Aufenthaltsqualität.

Über die Gartenschau hinaus bietet sich in einem stark verdichteten aber zentralen urbanen Raum die Chance der Kulturvermittlung, der Schaffung von Sport- und Spielflächen aber auch der lärmgeminderten Erholung.

Bestehende urbane und/oder grüne Freiräume sind:

- Wilhelmsburg und Kienlesbergbastion
- Ehemaliges Bahnareal am Blaubeurer Tor (Bahnpark)
- Blaubeurer Tor und Westglacis bis Kleine Blau
- Westglacisanlagen von der Kleinen Blau bis zum Ehinger Tor
- Ehinger Tor, Bismarckring, Wagnerstraße, Neue Straße
- Ehinger Anlagen
- Obere Donaubastion und Donauufer

Luftbild Wettbewerbsgebiet

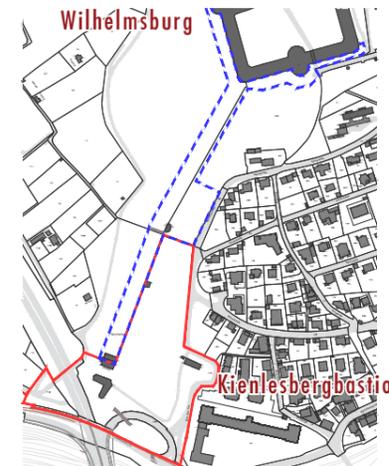


Ideenskizze Erschließung westlicher Graben



Wilhelmsburg und Kienlesbergbastion

Erbaut wurde die vollständig erhaltene Wilhelmsburg (Werk XII) von 1842 bis 1849 auf dem Michelsberg als Reduit der Zitadelle der Festung Ulm. Sie besitzt keinen Wall und besteht aus vier kasemattierten Flügeln und drei Türmen. Die Weißjura-Kalksteinbrüche des nahen Blautals lieferten die gewaltigen Mengen von Baumaterial für die Festungsbauwerke. Östlich der Wilhelmsburg entlang der Prittwitzstraße befindet sich die Obere Gaisenbergbastion, die in den oberen zwei Dritteln vollständig erhalten. Diese ist aber nicht Teil des Wettbewerbs.



Der Graben westlich der Burg ist durch ein betoniertes Regenrückhaltebecken der nahen Kaserne bebaut und nicht begehbar. Das Becken soll abgebrochen und naturnah mit Wall (ca. 1,5 m hoch) und begrüntem Becken dann begehbar ersetzt werden. Im Starkregenfall fließt das aufgestaute Wasser gedrosselt in den bestehenden Kanal (ca. 150 l/s).

An der Wilhelmsburg führen südlich verschiedene Themenpfade entlang: der Schmetterlingspfad, den die Stadt Ulm 2014 in Kooperation mit dem BUND errichtet hat und der Ulmer Höhenweg.

Die vom Verfall bedrohte Wilhelmsburg ging 1986 als Schenkung vom Bund an die Stadt Ulm über und wurde in der Folge mit Fördermitteln teilsaniert. In einem ersten Bauabschnitt wurden 2016/17 im Erdgeschoss des Nordflügels und des angrenzenden nordwestlichen Flankenturms Räume für die Theaternutzung eingerichtet. Alle zwei Jahre findet im Innenhof der Wilhelmsburg der Theatersommer statt.

2021 stellte die Stadt erneut erfolgreich einen Antrag zur „Förderung von Investitionen in nationale Projekte des Städtebaus“. Inzwischen sind auf rund 1.000 m² im Ostflügel bereits einige Start-ups und junge Unternehmen in die sanierten Räume eingezogen. Es stehen aber auch noch viele der 570 Räume leer. Der Nordflügel beheimatet das landesweit größte Winterquartier für Fledermäuse und wird daher nicht ausgebaut.

Graben von Süden mit Blick auf Burg und Schützenanlage



Kienlesbergbastion von der Wallstraßenbrücke aus



Die Kienlesbergbastion (Werk X), das zweite Werk der Bergfront, fällt durch ihre weithin sichtbare, mehrstöckige Doppelcaponniere auf. An die rechte Flanke angebaut ist eines der großen Kriegspulvermagazine der Festung. Fast auf der gesamten Bergfront wurden die Gräben tiefer und mit gemauerter Contrescarpe ausgeführt, da diese nicht wassergefüllt sein konnten. Das gesamte Werk ist vollständig erhalten.

Anschlusslinie zur Wilhelmsburg (Werk XI): Die 350 Meter lange Front bis hinauf zur Wilhelmsburg ist leicht nach außen gebrochen, damit sich die Flankierungsgeschütze nicht gegenseitig gefährdeten. Die gesamte Front überwindet einen Höhenunterschied von fast 70 Metern und ist vollständig erhalten. Der Graben ist im unteren Abschnitt von den Anlagen der Schützengilde unterbrochen. Der Mietvertrag der Schützengilde wird zum Ende 2025 gekündigt, wodurch der Graben danach ohne Bebauung frei zugänglich sein wird.

Mit Verlagerung der Schützengilde und Ausbildung des Regenrückhaltebeckens westlich der Wilhelmsburg als naturnah gestaltete Mulde kann die Durchgängigkeit des Grabens von der Kienlesbergbastion bis nördlich der Wilhelmsburg hergestellt werden. Eine Voruntersuchung hat sich mit Wegebeziehungen, Steigungsverhältnissen und der verbesserten Zugänglichkeit beschäftigt. Sie ist der Auslobung beigelegt. (Anlage)

Mauerabschnitt an der nördlichen Kienlesbergbastion



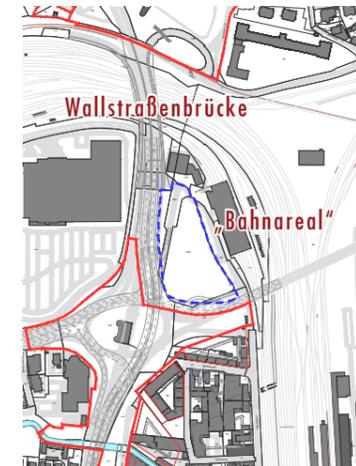
Regenrückhaltebecken im westlichen Burggraben



Ehemaliges Bahnareal am Blaubeurer Tor (Bahnpark)

Die Brachfläche hat heute keinerlei Freiraumqualitäten. Derzeit wird die Fläche als Lagerfläche für Baustellen genutzt und ist nicht öffentlich zugänglich. Im Untergrund befindet sich eine Altlast mit Entsorgungsrelevanz.

Voraussichtlich nach 2030 wird die Wallstraßenbrücke erneuert. Zur Landesgartenschau kann die Fläche temporär für Spiel, 'Trendsportarten' und als Ausstellungsfläche bespielt werden. Nach der Landesgartenschau ist die Fläche erforderlich als Baustellenfläche für den Neubau der Wallstraßenbrücke. Ab ca. 2035 ist die Neugestaltung möglich.



Bahnpark



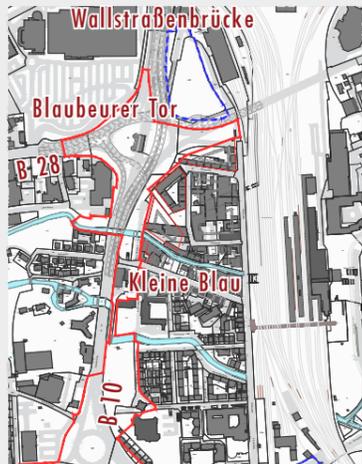
Blaubeurer Tor und Westglacis bis Kleine Blau

Das Areal dient heute ausschließlich als Transferraum unterschiedlicher Verkehre und hat nur geringe Aufenthaltsqualität.

Die Blaubeurer-Tor-Brücke wird durch einen kurzen Straßentunnel direkt östlich des Blaubeurer Tors ersetzt. Dazu wird die B 10 von Norden kommend auf einer Straßenrampe zum Tunneleingang nach unten geführt. Der Tunnel unterquert dann die quer verlaufende B 28 und endet im Süden vor der Kleinen Blau. Die Brücke wird anschließend abgebrochen. Das Tor steht dann wieder als solitäres Bauwerk im Freiraum.

Die Ringstraße wird aufgelöst und durch zwei neue Knotenpunkte an der Blaubeurer Straße (B 28) und zur Anbindung an die B 10 ersetzt. Der südöstliche Quadrant der Ringstraße wird zurückgebaut.

Damit können die heute getrennten Freiflächen um das Blaubeurer Tor und das Westglacis am Dichterviertel zu einem Freiraum verbunden werden.



Erneuerung B10 Blaubeurer Tor aktueller Planungsstand nicht geordnet



Visualisierung Erneuerung B10 Blaubeurer Tor aktueller Planungsstand

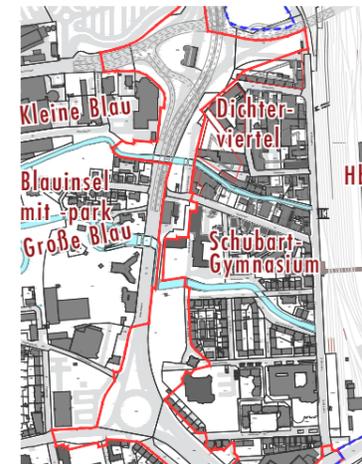


Westglacisanlagen von der Kleinen Blau bis zum Ehinger Tor

Die Fläche stellt sich heute als fragmentierter linearer Freiraum mit Baumbestand entlang der B 10 dar. Der östliche Teil verläuft entlang dem Dichterviertel. Das Dichterviertel erfährt zurzeit eine Aufwertung als gemischt genutzter Standort in direkter Nähe zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt. Im nördlichen Dichterviertel entstehen auf rund 6,3 ha 800 Wohnungen, ein Viersternehotel und ca. 30 Gewerbebetriebe. Mittelfristig werden im nördlichen Dichterviertel ca. 1.600 Menschen leben. Direkt am Westglacis liegt das Schubart-Gymnasium. Seine Sportanlagen trennen das Glacis in zwei Teile.

Die Flussarme der Kleinen und der Großen Blau queren das Westglacis (Gewässer 1. Ordnung). Westlich der B 10 liegt die große Blauinsel mit Spielplatz. Die Blauarme sind wichtige Erholungs- und ökologische Rückzugsorte von hoher Attraktivität.

Ein Hochwasserentlastungskanal östlich der B 10 verbindet unter der Inneren Wallstraße und dem Geh- und Radweg im Bereich der Tankstelle die Kleine und die Große Blau. Bei Öffnung des Hochwasserkanals würde bei HQ 100 kein Wasser über die Oberfläche treten. Es werden Aussagen erwartet zur Einbeziehung des Gewässers in die Planungen. Das Grundstück der Tankstelle kann in die Gestaltung einbezogen werden, da die Nutzung in den nächsten Jahren aufgegeben wird.



Bestand Kleine Blau



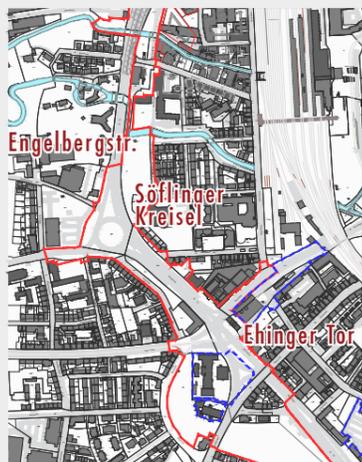
Radweg und Unterführung



An der Mittelbastion (Söflinger Kreisel) setzt sich die Glacisanlage auf der Westseite der B10 entlang der Thränstraße bis zum Verkehrsplatz Ehinger Tor fort.

Der Fuß- und Radverkehr wird auch künftig durch die bestehende Unterführung die B 10 queren, die Unterführung der Söflinger Straße in Nord-Süd-Richtung wird durch eine oberirdische Querung ersetzt und die Unterführung zurückgebaut. Dazu wird die Söflinger Straße in der Ein- und Ausfahrt von/zum Kreisel auf je eine Fahrspur reduziert mit breiter Mittelinsel als Aufstellfläche für den Fuß- und Radverkehr. Der Kreisel mit darunterliegendem Brückenbauwerk bleibt erhalten.

Zwischen der Söflinger Straße und der Engelbergstraße entsteht bis 2030 auf einer heute als Parkplatz genutzten privaten Fläche ein neues Stadtquartier, das eine Raumkante zur B 10 ausbilden wird (nicht Aufgabe des Wettbewerbs).



Söflinger Kreisel - Verkehrsuntersuchungen



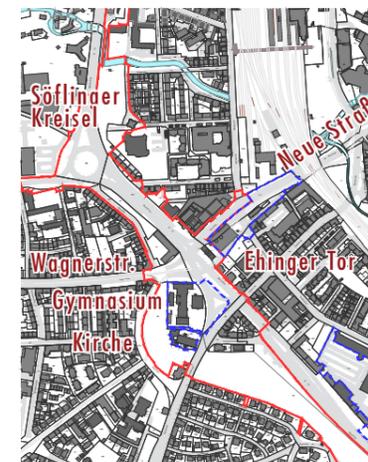
Ehinger Tor, Bismarckring, Wagnerstraße, Neue Straße

Das Areal ist im Wesentlichen Verkehrsplatz und Transferraum für unterschiedliche Verkehre ohne Aufenthaltsqualität. Die Nutzungsintensität mit Schwerpunkt ÖPNV und MIV variiert über den Tagesverlauf. Grünflächen sind Restflächen zwischen den Verkehrstrassen. Einzelne Bäume können den Raum nicht ordnen. Die Bedeutung als wichtiger Ort im Stadtgefüge und Eingangstor zur Innenstadt ist nicht wahrnehmbar. Auch das gut erhaltene namensgebende Ehinger Tor fällt in diesem Kontext wenig auf.

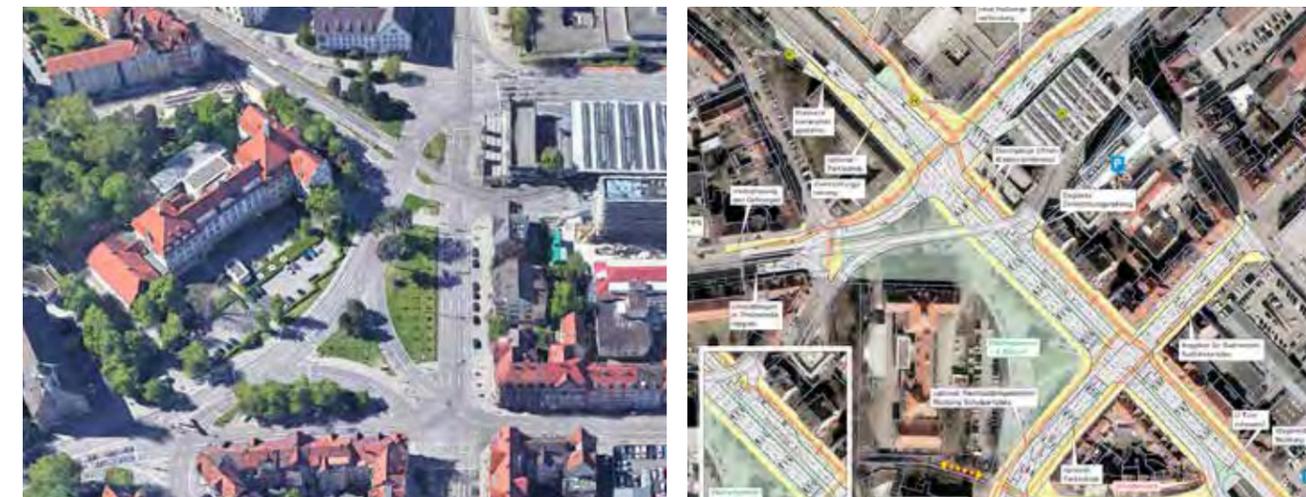
Die B 10 verläuft in diesem Abschnitt in einem Tunnel, der darüber liegende Verkehrsknoten Ehinger Tor ist von zentraler Bedeutung für die Erschließung der Kernstadt und der westlichen Stadtteile. Die Haltestelle ist im SWU-Netz mit täglich 15.000 SWU-Fahrgästen die wichtigste Umsteigehaltestelle.

Der raumgreifende Verkehrsknoten wird zu zwei kompakten Kreuzungspunkten umgebaut (Neue Straße/Bismarckring/Wagnerstraße und Bismarckring/Zinglerstraße). Die für den Umbau des Knotens im Prognosezeitraum 2030/35 ermittelten Verkehrsstärken DTV-w5 betragen am Bismarckring 29.700 Kfz und in der Neuen Straße 21.100 Kfz (65.500 Kfz im B 10-Tunnel unter dem Platz). Das Einbahnstraßensystem aus Zinglerstraße (stadteinwärts) und Neue Straße (stadtauswärts) bleibt erhalten. Die Furtenbachstraße führt heute als Einbahnstraße zur B 10 hin nach Süden. Sie wird mit dem Umbau des Knotens zur reinen Anliegerstraße umgewidmet.

Die umgebende mehrgeschossige Bebauung ist aus unterschiedlichen Epochen (Gründerzeit bis Moderne). Das Ehinger Tor, das Hans-und-Sophie Scholl Gymnasium, das Finanzamt, das Universum Center (ein 21-geschossiges Wohn- und Geschäftsgebäude aus dem Jahr 1970) und ein dreieckiger Baublock im Süden umgeben den Verkehrsplatz.



Ehinger Tor -Verkehrsuntersuchungen

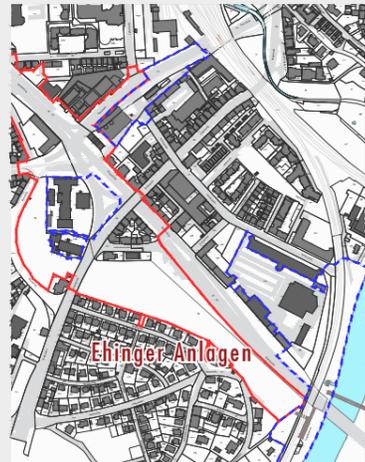


Ehinger Anlagen

Die Kleinen und Großen Ehinger Anlagen bilden den südlichen Abschluss des Planungsgebiets bis zur Donau. Die Anlagen sind von wertvollem alten Baumbestand geprägt. Die Nutzungsintensität nimmt von der Wagnerstraße nach Süden erheblich ab. Der Freiraum selbst hat das Potenzial einer ruhigen Oase und ökologischen Nische zwischen der Wohnbebauung im Westen und der verkehrlich hoch belasteten B 10. Die Anlage ist heute stark verlärmert.

Entlang der B 10 wird im Zuge des Neubaus der Adenauerbrücke (geplant ab 2025) durch den Bund eine Lärmschutzwand erstellt. Die neue ca. 7 m hohe Lärmschutzwand beginnt auf der Adenauerbrücke und endet im Norden an der Abfahrt in den B 10-Tunnel. Lage und Höhe der Lärmschutzwand sind unveränderlich. Die Stadt Ulm wird im Anschluss an diese Lärmschutzwand einen Lärmschutz bis zur Furttenbachstraße erstellen, der jedoch keine besonderen Anforderungen erfüllen muss und dem allgemeinen Schutz des Parks und der Bebauung dient. Zur Lage und Höhe dieser Lärmschutzeinrichtung bestehen keine Vorgaben. Innovative Konzepte und Ausführungsarten sind ausdrücklich gewünscht.

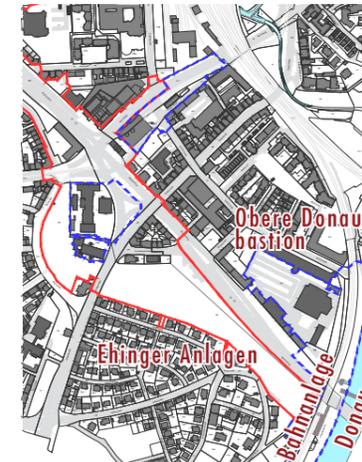
Mit dem Bau der Adenauerbrücke und der Lärmschutzwand müssen ca. 50-60 Bäume gefällt werden. Die Großen Ehinger Anlagen sind heute über den sogenannten „Zick-Zack-Steg“ nicht barrierefrei ans Donauufer angebunden. Der Steg muss mittelfristig durch einen Neubau oder durch eine alternative Bahnunterführung ersetzt werden. Eine abschließende Entscheidung dazu liegt noch nicht vor (im Ideenteil zu bearbeiten).



Ehinger Anlagen mit B 10



Georgsbunnen (1906) aus Kunststein



Obere Donaubastion und Donauufer

Die Obere Donaubastion östlich der B 10 bildet den baulichen Gegenpol der Festungsanlage zur Wilhelmsburg und ist heute für die Stadt ein wichtiger Kultur- und Freizeitstandort (u. a. Kulturzentrum Roxy, Donau-schwäbisches Zentralmuseum, Skatepark Reithalle). Die Verbindung von den Ehinger Anlagen westlich der B 10 erfolgt zurzeit nicht barrierefrei entlang der Südbahn unter der Adenauerbrücke hindurch. Mit dem Neubau der Adenauerbrücke wird auch das Brückenlager nach Norden verschoben. Unter der Brücke ist eine Erschließungsweg mit lichter Durchfahrtshöhe von 4,20 m und Höhenlage 476,34 üNN geplant.

Der Hauptzugang zum Innenhof der Bastion erfolgt von der Schillerstraße. Angemessene Zugänge in kurzer Distanz von den Ehinger Anlagen und vom Donauufer bestehen nicht. Der Innenhof selbst wurde mit hohem Versiegelungsgrad hergestellt und wird unterschiedlich genutzt, tagsüber im Wesentlichen als Parkplatz. Die Anbindung ans Donauufer erfolgt über die Schillerstraße unter der Bahnanlage hindurch.

„Zick-Zack-Steg“



Donauufer von Neu-Ulm gesehen



Allgemeine Anforderungen

Klimapolitische und stadt-ökologische Zielsetzungen

Als langjähriges Mitglied im Klimabündnis und beim European Energy Award legt die Stadt Ulm großen Wert auf Klimaschutz, Luftreinhaltung, Lärmschutz, Ressourcenschonung, Natur- und Artenschutz, Einsatz erneuerbarer Energie, Stärkung selbstaktiver Mobilität und Berücksichtigung von Strategien zur Klimaanpassung.

Künftige städtebauliche Entwicklungen sollen innovative Beiträge zur Zukunftsfähigkeit im Hinblick auf die Anforderungen des Klimaschutzes und der erforderlichen Maßnahmen als Reaktion auf den Klimawandel liefern. Dazu gehört neben der Erhaltung des Stadtgrüns auch seine klimaresiliente und gesundheitsfördernde Entwicklung zur Erhöhung der Biodiversität.

Von den Planungen werden konkrete und strategische Aussagen zu diesem Themenbereich erwartet. Das kann unter anderem der Einsatz von Photovoltaik sein oder der künstlerische Umgang mit Anlagen zur Energieerzeugung (Wind, Sonne).

Baumbestand und Neupflanzungen

Das Planungsgebiet ist von hochwertigem Baumbestand geprägt. Diesen gilt es grundsätzlich zu erhalten.

Bäume die aufgrund der Planungen gefällt werden müssen, sind im Plan darzustellen und möglichst im Planungsgebiet an anderer Stelle durch Neupflanzungen auszugleichen.

Idealerweise sollen Bäume innerhalb des Plangebiets verpflanzt werden. Eine entsprechende Baumbilanz (Bestand, Verpflanzung, Fällung, Neupflanzung) ist zu erstellen.

Bei der Auswahl neu zu pflanzender Bäume sollen für den jeweiligen Standort geeignete Klimabaumarten gewählt werden.

Die Schwarzkiefer ist der Leitbaum der Bundesfestungsanlage. Bestehende Schwarzkiefern sind in diesem Bereich möglichst zu erhalten.

Es ist zu prüfen, an welchen Stellen Neupflanzungen von Schwarzkiefern sinnvoll sind (Siehe Baumkataster in Anlage).



Auszug Baumkataster

Lärmschutz

Erwartet werden Aussagen zum Lärmschutz entlang der B 10, die dem Bedürfnis der Bewohner*innen und der Nutzer*innen der Freianlagen nach einem ruhigen Lebensumfeld gerecht werden. Die Bauwerke sollen dem hohen gestalterischen Anspruch der Stadt und der besonderen Perspektive des Reisenden auf die Stadt gerecht werden und einen Beitrag zur Überwindung der stadträumlich und visuell trennenden Wirkung der B 10 leisten.

Erwartet werden situative Antworten auf jeweils unterschiedliche Ausgangslagen entlang der Verkehrsachse. Im Idealfall können Lärmschutzanlagen weitere Funktionen übernehmen, zum Beispiel als Spielplatz oder mit Photovoltaik. Die bestehende gläserne Lärmschutzwand am Dichterviertel ist zu übernehmen.

Für den Neubau der Adenauerbrücke wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das den Lärmschutz beidseits der B 10 (Ehinger Anlagen und Obere Donaubastion) beinhaltet. Lage und Dimensionen dieser Lärmschutzwände sind vorgegeben. Gestalterische Anpassungen sind im Zuge der Verfahrensabwägungen später möglich.

Die Ausloberin legt besonderen Wert auf die städtebaulich/stadträumlich verträgliche Gestaltung dieser Lärmschutzwände.

Folgende Vorgaben sind einzuhalten:

- LSW von Bau-km 0-010 (Bauanfang) bis Bau-km 0+170 (Seite Ehinger Anlagen) und Bau-km 0+100 bis Bau-km 0+160 (Seite Obere Donaubastion)
- Höhe LSW beidseits B 10 7,00 m
- Keine Veränderung der Lage der LSW gemäß beigefügtem Lageplan und Regelquerschnitt
- Ausführung der LSW hochabsorbierend (Absorptionsgruppe A 3, Schalldämmung Gruppe B 3)
- Keine Ausführung von Steinkorbsystemen (Gabionen) im Spritzwasserbereich der Straße

Für alle weiteren Lärmschutzeinrichtungen entlang der B 10 bestehen keine besonderen Vorgaben.

Die Stadt Ulm hat sich jedoch im Lärmaktionsplan grundsätzlich zur Verbesserung der Situation verpflichtet. Es ist zu prüfen, ob der Einsatz neuer Technologien, wie zum Beispiel Absorption und Diffraktion, einen Beitrag zur stadträumlich verträglichen Reduzierung des Verkehrslärms leisten kann.



Denkmalschutz und Archäologie

Die Bundesfestung Ulm ist ein Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung nach §12 DSchG und genießt damit als Sachgesamtheit den höchsten Schutzstatus. Dem Schutz und ggf. der Wiederherstellung bzw. Transformation der Festungsanlage ist in allen Planungen Rechnung zu tragen. Abwägungen zwischen Belangen des Natur-/Artenschutzes und des Denkmalschutzes sind zu begründen.

Die Grabenanlagen waren einstmals teilweise wassergefüllt. Sollen Gräben auch temporär wieder Wasser führen, sind Maßnahmen zu treffen, um die Durchnässung der Sockelzonen der Bauwerke zu verhindern.

Gesamtplan Bundesfestung 1859
(Quelle: H. Burger, 2006)



Artenschutz

Voreinschätzungen zum Natur- und Artenschutz im Umfeld der Wilhelmsburg deuten darauf hin, dass Veränderungen vor allem Fledermäuse und Vögel treffen werden, vereinzelt auch Reptilien. Veränderungen und (maßvolle) Nutzungsintensivierungen der Festungsanlagen und des umgebenden Naturraums sind dennoch grundsätzlich möglich.

Entsprechende Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind vorzusehen. Einen besonderen Schutz erfordern vor allem die im Norden der Burg angesiedelten Zwergfledermäuse, die hier ein landesweit bedeutendes Winterquartier haben.

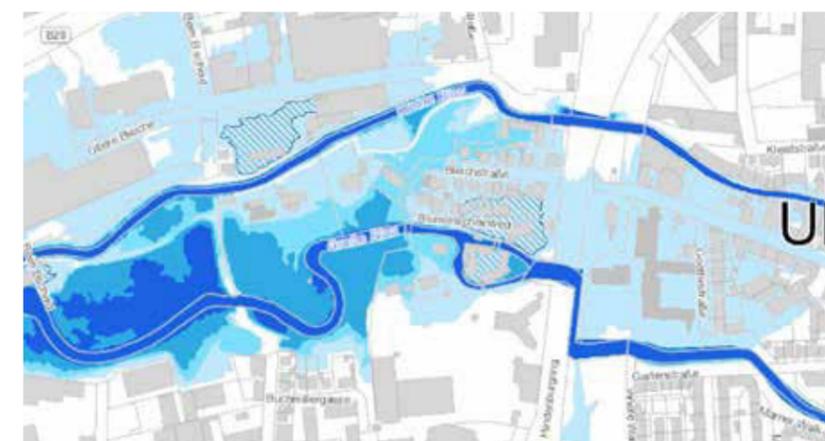
Umgang mit Gewässer und Oberflächenwasser

Maßgeblich sind Kleine und Große Blau (Gewässer 1. Ordnung).

Im HQ100 ist das Planungsgebiet nicht hochwassergefährdet. Ein Hochwasserentlastungskanal verbindet Kleine und Große Blau im Westglacis am Dichterviertel.

Es ist zu prüfen, ob eine zumindest partielle Gewässeröffnung des Kanals möglich ist. Außerdem soll geprüft werden, ob temporäre Wasserflächen zur Pufferung von Starkregenereignissen beispielsweise am Blaubeurer Tor möglich sind. (Anlage, Starkregenkarten 12 und 16)

Weitere Informationen, z. B. die dynamische Darstellung der Starkregenkarte unter www.starkregengefahr.de. Interaktive Karten zu Hochwassergefahren und -risiken im Bereich der Blau können beim Daten- und Kartendienst der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) eingesehen werden (www.hochwasser.baden-wuerttemberg.de).



Sichtachsen / Städtebau

Das Münster als spätmittelalterliche Bürgerkirche ist der Kern des Selbstverständnisses und Identifikation der Bürgerschaft mit ihrer Stadt. Mehrere Sichtachsen im Stadtgefüge weisen darauf hin. Bestehende Sichtachsen auf das Münster sind zu respektieren. An geeigneten Stellen können Aussichtspunkte geschaffen werden, um sowohl die Erlebbarkeit der Stadt als Ganzes als auch der ehemaligen Festungsanlage und der neuen Freiräume zu steigern.

Mit dem Universum Center gibt es bereits ein hohes Haus an der B 10-Achse. Weitere Hochpunkte entlang der Achse sind denkbar. Nicht geeignet für ein hohes Gebäude ist der Bahnpark (Ideenteil). Im Jahr 2009 hat der Gemeinderat eine Studie Hohe Häuser beschlossen, die potenzielle Standorte und Gebäudehöhen für hohe Häuser festlegt. Dies ist zu beachten (Anlage).

Verkehrsplanung und Mobilität

Mit der autogerechten Stadt wurden ab den 1950er Jahren breite Verkehrsschneisen durch die Stadt gebrochen, die sukzessive wieder zurückgebaut werden. In der Neuen Mitte (Neue Straße, Höhe Ulmer Rathaus) ist dies beispielhaft gelungen.

Mit der Landesgartenschau 2030 sollen verbesserte Angebote für Fuß-, Radverkehr und ÖPNV geschaffen werden. Straßenverkehrsflächen werden effizienter organisiert. Insgesamt werden rund 14.000 m² Straßenverkehrsfläche zurückgebaut und stehen für neue Freiräume und dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung. Das entspricht ungefähr 2 Fußballfeldern oder dem Innenhof der Wilhelmsburg (13.000 m²)

In 2025 soll der Radverkehr in Ulm 25 Prozent betragen. Die ÖPNV Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg strebt an, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr bis 2030 (Bezugsjahr 2010) zu verdoppeln. Außerdem soll jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Die geplanten verbesserten Wegeverbindungen tragen zur Erreichung der Ziele bei.

Den unterschiedlichen Anforderungen an Sicherheit und Geschwindigkeit auf den Rad- und Gehwegen soll durch räumlich möglichst getrennte und kreuzungsarme Wegeführungen begegnet werden. Zum künftigen Radwegenetz im gesamten Planungsgebiet wurde ein Konzept entwickelt.

Östlich an der B 10 wird von der Adenauerbrücke bis zur Wallstraßenbrücke ein durchgehender Zweirichtungsrادweg entstehen. Die Beyerstraße und die Thränstraße werden zu Radstraßen umgewidmet. Die Unterführung der B 10 an der Mittelbastion wird ausgebaut. Die Neue Straße wird für den Radverkehr in Ost-West-Richtung ausgebaut. Die erneuerte Wallstraßenbrücke wird beidseits Geh- und Radwege erhalten (Anlage).

Die Planungen des neuen Kienlesberggradwegs sind ohne Veränderung zu übernehmen (Anlage). Am Blaubeurer Tor sind die Verkehrsplanungen unveränderbar und so zu übernehmen. Für die Knotenpunkte am Söflinger Kreisel (Mittelbastion) und am Ehinger Tor liegen Vorplanungen vor, die grundsätzlich zu übernehmen sind, jedoch hinsichtlich der Spurgeometrie und Fahrdynamik angepasst werden können, um Sicherheit und Komfort für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu verbessern. Eine Querung der B10 mit einer Fußgänger/Radbrücke im Bereich des Söflinger Kreisels wurde untersucht und aufgrund der räumlichen Gegebenheiten (z.B. Rampenlängen) verworfen.

Fokusbereiche

- 1 Ehinger Tor
- 2 Söflinger Kreisel
- 3 Blaubeurer Tor
- 4 Kienlesbergstraße



Fokusbereiche Radwegeplanung

Die Wahrnehmung des Reisenden

Das Blickfeld und die Wahrnehmung des Reisenden auf der B 10 sind heute auf die Verkehrsstrasse reduziert.

Die Planungen sollen die Situation stadträumlich verändern, um die angemessene Wahrnehmung der Stadt in ihrer Größe und Bedeutung zu ermöglichen. Idealziel ist es, die B 10 in der stadträumlichen Wirkung einer Stadtstraße anzunähern. Neue Bebauungen, gezielt verortete Grünstrukturen und gestalteter Lärmschutz spielen hier eine besondere Rolle.

Soziale Aspekte der Stadt- und Freiraumplanung

Die Bedeutung der Stadt als Lebensraum für alle mit einer starken und belastbaren Infrastruktur soll gestärkt werden. Den unterschiedlichen Ansprüchen an die Freiräume soll durch umfassende Angebote Rechnung getragen werden. Freiräume sollen leicht erreichbar und frei zugänglich sein. Voraussetzungen für die niederschwellige Aneignung der Freiräume durch die Nutzer*innen sollen geschaffen werden. Der Bearbeitungsschwerpunkt liegt bei jenen Gruppen, deren Bedürfnisse meistens weniger Gehör finden. Grün- und Freiräume als soziale Orte spielen eine wesentliche Rolle.

Spiel- und Freiräume für Kinder und Jugendliche im direkten Wohnumfeld sind wichtig für die Entwicklung motorischer und sozialer Fähigkeiten. Hier können Kinder auch unbeaufsichtigt ihre sozialen und motorischen Fähigkeiten entwickeln und in einem sicheren Bereich spielen. Jugendliche brauchen Platz, um Konflikte auszutragen, um soziale Intelligenz zu entwickeln und verantwortliches Handeln und Toleranz zu erlernen. Neben Spiel- und Sportplätzen reicht dazu oft einfach der Raum für Möglichkeiten, für Streifzüge oder beispielbare Strukturen aus. Dem demografischen Wandel soll mit neuen Freiräumen und Strategien zur Förderung von Gesundheit und Lebensqualität älterer Menschen begegnet werden. Bewegung, Partizipation und Kommunikation sind in diesem Zusammenhang die wichtigsten Aspekte.

Kostenrahmen und Wirtschaftlichkeit in Herstellung und Unterhalt

Für die Daueranlagen steht ein begrenztes Haushaltsbudget zur Verfügung. Die Ausloberin legt Wert auf die Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit der Planungen hinsichtlich deren Herstellung, der Lebensdauer und der Folgekosten für Instandhaltung und Pflegemaßnahmen. Die Anforderung ist als Konzept grundsätzlich zu beschreiben.

Massenbilanz

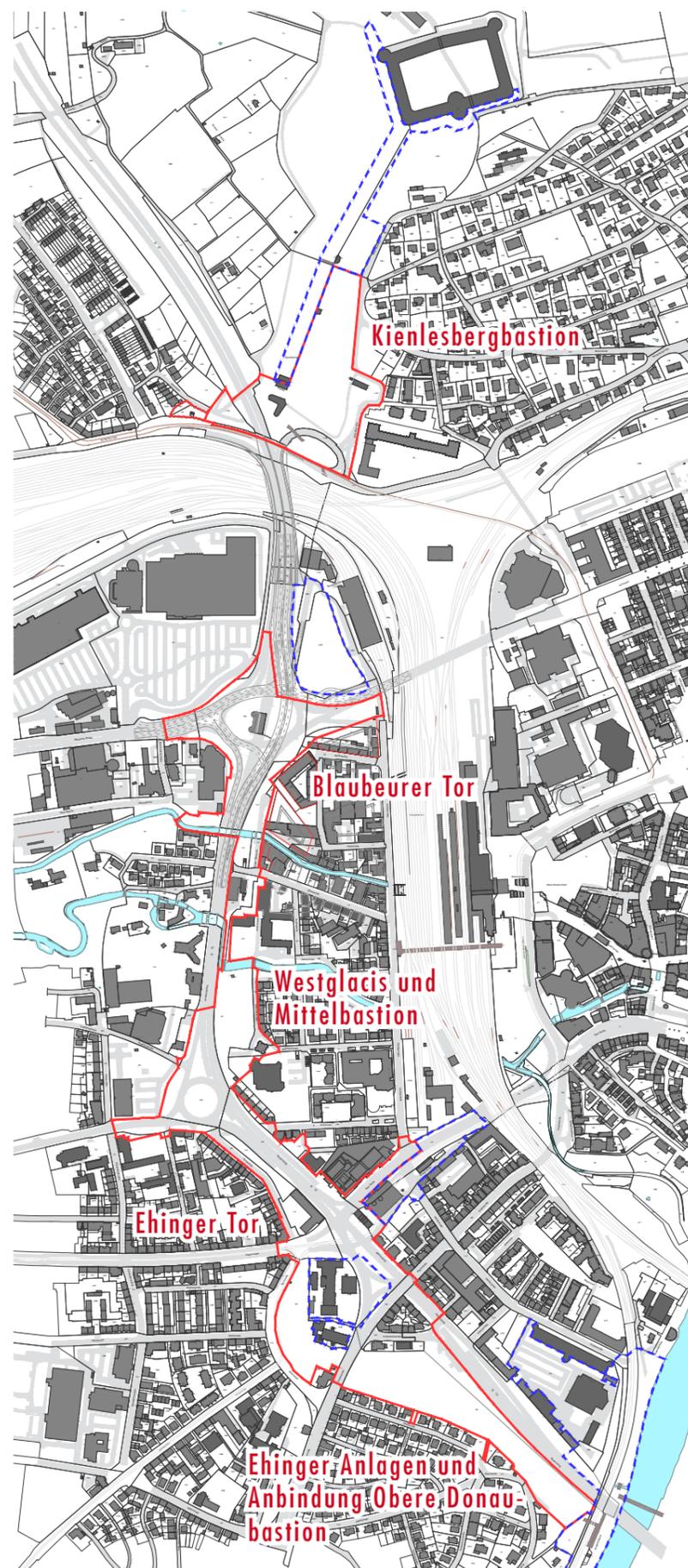
Um Kosten und CO₂ für lange Transportweg einzusparen, sind Abbruch- und Aushubmaterial möglichst im Planungsgebiet wieder einzubauen. Recycling und Wiedereinbau sind vorzuziehen. Die Ausloberin erwartet Aussagen, wie mit Abbruch- und Aushubmaterial umgegangen werden soll.

Wettbewerbsteile und Aufgabenbeschreibung

Realisierungsteile ■

Der Realisierungsteil umfasst die Kienlesbergbastion, das Areal am Blaubeurer Tor, die Westglacisanlagen, das Ehinger Tor und die Ehinger Anlagen.

Freianlagen 15,9 ha, Verkehrsanlagen 3,8 ha, weitere Verkehrsanlagen insb. der B 10 mit 2,8 ha sind in die Planungen zu übernehmen.



Kienlesbergbastion

Die Erschließung des nördlich der Bahn gelegenen Teils der Bundesfestung (bestehend aus der Kienlesbergbastion, Wilhelmsburg und Gaisenbergbastion) ist von zentraler Bedeutung für die Weiterentwicklung und Nutzbarmachung des Baudenkmals. Der Bereich zwischen Kienlesbergbastion und Kienlesbergstraße ist aufgrund seiner Topografie und unterschiedlicher Wegebeziehungen komplex. Die Voruntersuchung unterschiedlicher Wegeführungen (Anlage) und die 360 Grad Bilder sollen die Erstellung eines überzeugenden Erschließungskonzepts erleichtern.

Für Ankommende an der Haltestelle Lehrer Tal ist eine Treppenanlage zur Brücke über die B10 (Straße Heckenbühl) zum westlichen Graben der Wilhelmsburg möglich mit neuer Brücke über den Graben in die Kienlesbergbastion. Ergänzend soll der Graben über einen kurzen ansteigenden Weg von der Kienlesbergstraße zur Doppelcaponniere erschlossen werden.

Eine maßvolle Intensivierung der Nutzung (Erholung, Gastronomie, Veranstaltung), das behutsame Auslichten der Gehölze und Beseitigen einzelner Bäume sind entwurfsabhängig möglich. Versteckte Teile der Festungsbauten sollen instandgesetzt und wieder sichtbar gemacht werden. Zu beachten ist, dass die Anlagen der Bundesfestung noch bis in den Zweiten Weltkrieg regelmäßig modernisiert und verändert wurden. Eine eindeutige historische Form ist somit nicht feststellbar.

Die Kienlesbergbastion und das Pulvermagazin im Norden der Bastion sollen in ihrer Gesamtheit wieder erlebbar gemacht werden. Der innere Rondengang entlang der äußeren Umwehung der Bastion soll wiederhergestellt werden. Das anfangs freistehende Pulvermagazin und der angrenzende Teil des Rondengangs wurden in einer späteren Bauphase erdüberschüttet und der ursprüngliche Rondengang unterbrochen. Die Frage der Wegeführung an dieser Stelle ist zu klären.

In der Grünfläche, die durch die Abfahrt von der B10 begrenzt wird, befinden sich einige Schwarzkiefern, deren Erhaltung durch die Planung nicht gefährdet werden soll.

Belange des Arten- und Naturschutzes sind mit der Nutzungsintensivierung abzuwägen und zu begründen.

Die Felsformation nördlich der Kienlesbergstraße zwischen Haltestelle Lehrer Tal und B 10 steht als flächenhaftes Naturdenkmal unter Schutz. Verkehrsplanung.

Entlang der Kienlesbergstraße verläuft die Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 2. Der Verkehrsraum Beim Alten Fritz angrenzend an den Planfeststellungsabschnitt der Linie ist neu zu planen. Stellplätze können reduziert werden.

Die Führung des neuen Radwegs südlich der Kienlesbergstraße ist zu übernehmen.

Blaubeurer Tor

Der Blaubeurer-Tor-Ring wird zu zwei signalisierten Knotenpunkten umgebaut und dadurch verkehrssicherer gemacht. Der südöstliche Quadrant der Ringstraße wird zurückgebaut und die Freiräume am Blaubeurer Tor und am Dichterviertel werden miteinander verbunden. Die Brücke über das Blaubeurer Tor wird durch einen Straßentunnel ersetzt. Durch den Tunnel wird das Freiraumniveau auf die Höhe des Tores angehoben. Die neue Straßenführung nördlich des Tores wird ebenfalls um ca. 1,9 m angehoben. Das Blaubeurer Tor ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Radverkehr in alle Richtungen. Dieser Umstand ist in der Planung zu berücksichtigen. Die Planungen der Straßen, des Tunnels und der Unterführungen liegen aus dem Projekt Erneuerung der B 10-Infrastruktur vor und sind ohne Änderungen oder Anpassungen zu übernehmen. (Anlage)

Die Baumgruppe aus ortsprägenden Schwarzkiefern ist zu erhalten. Die Wiesenfläche hat großes Potential für Freizeitnutzungen und für mehr Natur in der Stadt. In den umgebenden Stadtvierteln besteht Bedarf an niederschwelligen Angeboten für Veranstaltungs-, Freizeit- und Sportnutzungen, insbesondere für die Altersgruppe junger Menschen bis ca. 30 Jahre. Als robuster Ort eignet sich aus Sicht der Ausloberin hierfür das Blaubeurer Tor und der Bahnpark (Ideenteil).

Im Zuge des B 10-Brückenbaus in den 1960er Jahren wurde das Blaubeurer Tor teilweise abgebrochen und durch die Brücke überlagert. Historisch schloss sich nördlich und südlich des Tores eine Wallanlage mit außenseitiger Mauer an. Das Tor selbst war mit Erde überschüttet und grasbewachsen. Es werden Aussagen erwartet zu einem zeitgemäßen Umgang mit der historischen Bausubstanz. Zu untersuchen ist, ob und wie ggf. das Blaubeurer Tor ergänzt, wiederaufgebaut oder neu interpretiert werden kann.

Der Lärmschutz an der Straße ist in die Freiraumplanung zu integrieren. Die Stadt hat sich im Rahmen des Lärmaktionsplans zu freiwilligen Maßnahmen verpflichtet. Besondere Vorgaben und Lärmgrenzwerte sind nicht einzuhalten. Schallreflektierende Bauten sind zu vermeiden.

Westglacis und Mittelbastion

Das stark fragmentierte Westglacis schließt sich direkt südlich an das Blaubeurer Tor an und verläuft bis zur Mittelbastion (Söflinger Kreisel) östlich zwischen B10 und Dichterviertel. An der Mittelbastion wechselt der Freiraum auf die Westseite der B 10 und verläuft als schmales baumbeständenes Band entlang der Thränstraße bis zum Verkehrsplatz am Ehinger Tor.

Das künftige Westglacis soll vielfältige und integrative Freizeitangebote für alle Bevölkerungsteile beinhalten, die eine niederschwellige Aneignung der Freiräume durch die Menschen ermöglichen. An geeigneten Stellen sind Spiel- bzw. Sport- und Bewegungsplätze für alle Altersgruppen vorzusehen. Im Zusammenhang mit dem Blaubeurer Tor ist zu prüfen, ob das Westglacis für einen zentralen großen Spielplatz geeignet ist, ggf. unter Einbeziehung der Gewässer. Der „Quartiersgarten im Dichterviertel“ bietet die Möglichkeit für Urban Gardening in Hochbeeten. Dies soll weiter bestehen bleiben und kann ausgebaut werden. (<https://quartiersgarten-dichterv-ulm.jimdo.com/>) Denkbar sind auch Flächen, die für Veranstaltungen und kulturelle Zwecke geeignet sind.

Es ist ein mit dem Blaubeurer Tor und den Ehinger Anlagen zusammenhängendes Freiraumband zu entwickeln, das entlang der B 10 den Lärmschutz integriert und vielfältige Freizeitnutzungen ermöglicht. Es werden Vorschläge erwartet zum Umgang mit dem Lärm als freiraumbildende Elemente, die an geeigneten Stellen auch weitere Funktionen, wie zum Beispiel einen Spielplatz übernehmen können. Die Stadt hat sich im Rahmen des Lärmaktionsplans zu freiwilligen Maßnahmen verpflichtet. Besondere Vorgaben und Lärmgrenzwerte sind nicht einzuhalten. Schallreflektierende Bauten sind zu vermeiden. Neben der Gestaltung des Lärmschutzes und des Freiraums werden auch Aussagen zum Erleben der Stadt aus Sicht des Reisenden auf der B10 erwartet.

In Höhe der Kleinen Blau gibt es eine wenig attraktive Unterführung der B10 in Richtung Blaupark. Die Kleine Blau wurde in der Vergangenheit für Entwicklungsmaßnahmen in der Innenstadt umgelegt. Nur ein Teil des Gewässers verläuft gedrosselt weiter ins Dichterviertel. Der Teilabschnitt der Kleinen Blau von der Inneren Wallstraße bis zur Schillerstraße wird mittels Schieber automatisiert mit ca. 750 l/s beaufschlagt und wird in der Schillerstraße über einen Regenwasserkanal DN 800 wieder in die Große Blau geleitet (Anlage).

Zur Ableitung der darüber liegenden Wassermenge wurde zwischen der Kleinen Blau und der Großen Blau ein Hochwasserentlastungskanal gebaut. Der Kanal verläuft als Druckwasserkanal im Gefälle unter der Inneren Wallstraße, quert die Bleichstraße, weiter unter dem Rad-/Gehweg entlang der Tankstelle und mündet in die Große Blau. Die Tankstelle wird aufgegeben und erweitert die Glacisanlagen als neuer Freiraum.

Der Hochwasserentlastungskanal Innere Wallstraße wird bei einem HQ100 Abfluss der Kleinen Blau mit 20,7 m³/s beaufschlagt. Der Kanal ist als Rechteckprofil mit den Abmessungen B = 3,75 m und H = 2,0 m hergestellt. Die Länge des Kanals beträgt ca. 160 m. Der Hochwasserentlastungskanal leitet das Wasser der Kleinen Blau unter Druck in die Große Blau. Bei Öffnung des Kanals würde das Wasser nicht über das Gelände abfließen. Es ist zu prüfen, ob eine Zugänglichkeit des Wassers möglich ist, auch für den verkehrssicheren Zugang bei Hochwasser. Bei längerer Trockenheit führt der Kanal unter Umständen kein Wasser.

Die östlichen und westlichen Teile des Glacis sollen durch den Ausbau und die Aufwertung der bestehenden Unterführungen unter der B 10 an der Mittelbastion besser verbunden werden. Die Ausloberin hat die Machbarkeit einer Brückenverbindung über die B 10 untersucht, dies jedoch wegen hoher Kosten und mangelnder Funktionalität verworfen. Die Zu- und Ausfahrt der Söflinger Straße am „Söflinger Kreisel“ werden auf jeweils eine Fahrspur reduziert. Der Radtunnel unter der Söflinger Straße wird aufgegeben und die Geh- und Radverbindung wird künftig oberirdisch abgewickelt werden. Die Verkehrsplanung liegt hierzu vor und ist zugrunde zu legen. Anpassungen der Fahrgeometrie der Fahrspuren und der gestalterischen Ausbildung mit dem Ziel der Verringerung der Fahrdynamik und der stärkeren Betonung der Querungsstelle sind erwünscht, um die Sicherheit der Fußgänger*innen und Radfahrenden an der geplanten oberirdischen Querung der Söflinger Straße zur B 10-Unterführung zu erhöhen.

Entlang der Thränstraße verläuft ein lineares Grünband mit altem wertvollen Baumbestand, der zu erhalten ist. Die Fläche für den ruhenden Verkehr wird künftig reduziert, so dass nur noch Anwohnerparken besteht. Es sind 20 Stellplätze vorzusehen sowie sechs gebundene Stellplätze am Knoten Wagnerstraße für das Finanzamt. Die Thränstraße wird zur verkehrsberuhigten Fahrradstraße umgewidmet.

Ehinger Tor

Das Ehinger Tor ist neben dem Blaubeurer Tor der zweite Stadtzugang zur Innenstadt von Westen. Das historische Ehinger Tor steht als historisches Bauwerk der Bundesfestung inmitten des raumgreifenden Verkehrsknotens aus IV- und ÖPNV-Spuren. Resträume, Geh- und Radwege befinden sich in Insellagen oder sind an den Rand gedrängt. Die Verkehrsflächen werden reduziert, effizienter organisiert und der Knoten zu zwei signalisierten Kreuzungen umgebaut. Die freiwerdenden Flächen sollen genutzt werden, um den bislang heterogenen Raum zu einem Platz zu formen, auf dem die Frei- und Verkehrsflächen gestalterisch gleichrangig und möglichst einheitlich wahrgenommen werden.

Freiraum und Städtebau

Auf den gewonnenen Flächen sollen neue sowohl grüne als auch urbane Freiräume für Aufenthalt und als attraktive Transferräume für die zahlreichen Verkehrsteilnehmenden (zu Fuß, auf dem Rad, im ÖPNV, mit Auto) entstehen. Es werden hochwertige Gestaltungen für alle Platzbereiche erwartet. Die Ausloberin erwartet Aussagen dazu, wie der Verkehrsraum zu einem zusammenhängenden, urbanen und vielfältig nutzbaren Platzraum umgewandelt werden kann. Die dominante Anmutung als Verkehrsraum soll zurückgedrängt werden. Durch die geeignete thematische Zonierung der Fläche soll den Anforderungen an Verweilen, Verkehr und Natur Rechnung getragen werden. Die stadträumlich trennende Wirkung der Verkehrsstrassen aus ÖPNV- und MIV-Spuren soll reduziert und die Verkehrsstrassen in die Platzgestaltung integriert werden. Vor allem der Bereich zwischen Schule, Ehinger Tor und Finanzamt soll als möglichst homogene Platzfläche gestaltet werden, in die die Verkehrsstrassen gestalterisch integriert sind.

Der Platz ist von architektonisch hochwertigen Gebäudefassaden umgeben, die paradigmatisch für die Stadtentwicklung der letzten 100 Jahre stehen. Die Fassaden sollen durch eine geeignete Platzgestaltung und Begrünung akzentuiert werden.

Die Baumgruppe aus ortsprägenden Schwarzkiefern ist zu erhalten. Der sommerlichen Überhitzung des Platzes soll durch zahlreiche Baumsetzungen mit geeigneten Baumarten entgegnet werden. Die B10 ist in diesem Abschnitt in einen Straßentunnel verlegt, der weder bebaut noch mit Bäumen bepflanzt werden kann. Weitere Einschränkungen bestehen durch die Leitungsinfrastruktur.

Vor dem Hans-und-Sophie-Scholl Gymnasium entsteht durch den Rückbau der Verkehrsanlagen eine zusammenhängende Fläche, die sich als Freiraum oder künftige Baufläche eignet. Eine Bebauung wird voraussichtlich erst nach 2030 möglich sein. Im Realisierungsteil soll ein Vorschlag für einen Freiraum entwickelt werden, der während der Landesgartenschau 2030 und ggf. darüber hinaus genutzt werden kann. Eine spätere teilweise Bebauung der Fläche soll im Ideenteil untersucht werden. Zu beachten ist, dass der östliche Schulhof teilweise von einer Sporthalle unterbaut ist. Für die Schule sind insgesamt 300 Radabstellplätze sowohl als überdachte wie als offene Anlagen vorzusehen. Davon kann die Hälfte auch im Schulhof westlich der Schule untergebracht werden. Vorzusehen sind außerdem 16 baurechtlich notwendige Pkw-Stellplätze für Lehrer.

Verkehr / Nutzungen

Die Machbarkeit des Umbaus der Verkehrsanlagen wurde nachgewiesen. Vorplanungen der Verkehrsanlagen liegen vor und sind zugrunde zu legen. Sie berücksichtigen den künftigen Ausbau des ÖPNV-Knotens mit weiteren Straßenbahnlinien (nicht vor 2030). Anpassungen der Fahrgeometrie nur der IV-Spuren sind zur Erhöhung der Sicherheit der Fußgänger*innen und Radfahrenden möglich. Eine weitere Reduzierung bzw. Verkürzung von Fahrspuren ist jedoch nicht möglich, da hierdurch die Leistungsfähigkeit bei Spitzenbelastung nicht mehr gegeben wäre.

Das Ehinger Tor ist im SWU-Netz mit täglich 15.000 SWU-Fahrgästen die wichtigste Umsteigehaltstelle. Die Verkehrsbetriebe planen, die Haltestelle nach 2030 auszubauen. Die Gleise zum Streckenast Söflingen (in Richtung Westen) müssen zwischen dem Finanzamt und dem Gymnasium eine feste Fahrbahn aufweisen. Es ist sicherzustellen, dass die Buswendefahrt vom nördlichsten Steig im Ehinger Tor zu den Bussteigen in Richtung Innenstadt über den Bismarckring möglich bleibt (Nachweis mit Schleppkurve für Gelenkbus). Die Haltestelle im ausgebauten Zustand ist im Ideenteil zu bearbeiten.

Die Wagnerstraße soll künftig weniger Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr haben. Die Söflinger Straße wird dadurch künftig mehr Verkehr aufnehmen. Die Beyerstraße und die Thränstraße werden als Fahrradstraßen ausgebaut. Auf der Ostseite des Bismarckrings bzw. der B 10 wird von der Donau bis zum Blaubeurer Tor ein Zweirichtungsradweg entstehen. Beide Radachsen queren die Neue Straße bzw. die Wagnerstraße. In Ost-West-Richtung wird die Neue Straße als Radachse weiter ausgebaut. Es werden gestalterische Aussagen erwartet zur Vereinbarkeit des Fuß- und Radverkehrs mit dem motorisierten Verkehr insbesondere an den Knoten Bismarckring - Neue Straße und Beyerstraße - Thränstraße - Wagnerstraße.

Die Belange der benachteiligten Verkehrsteilnehmer*innen sind überall in Form von barrierefreien Verkehrsanlagen zu berücksichtigen. Alle Treppenanlagen bedürfen ebenfalls behindertengerechten Rampenanlagen in zumutbarer Entfernung.

Die Zinglerstraße wird zwischen dem Bismarckring und der Furttenbachstraße vierspurig ausgebaut. Südlich der Furttenbachstraße wird die Zinglerstraße die Ehinger Anlagen mit zwei Fahrspuren und einem multifunktionalen Mittelstreifen queren, der auch als Querungshilfe für eine breite Fußgängerfurt zwischen der Kleinen und der Großen Ehinger Anlage dient.

Ehinger Anlagen und Anbindung Obere Donaubastion

Das Potenzial der Ehinger Anlagen als ruhige Oase zwischen der B 10 und der Weststadt soll weiter qualifiziert werden. Im Wettbewerb ist zu prüfen, wie die Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann. In den kleinen Ehinger Anlagen wurde im Jahr 2020 ein neuer Spielplatz für Kleinkinder realisiert. Die Erneuerung und Erweiterung ist möglich. Außerdem gibt es ein Streetball-Feld, Schach- und Tischtennisanlage und einen historischen Brunnen (Georgsbrunnen).

Die Großen Ehinger Anlagen erhalten einen durchgehenden Lärmschutz. Für den südlichen Abschnitt von der Adenauerbrücke bis zur Tunneleinfahrt in den B 10-Tunnel ist eine straßenbegleitende hochabsorbierende Lärmschutzwand vorzusehen. Lage und Dimension (7 m Höhe) sind zu übernehmen. Das Staatliche Bauamt Krumbach als Bauherr der Adenauerbrücke hat folgende Vorgaben und Richtlinien für die Lärmschutzanlagen im Bereich Ehinger Anlagen und Obere Donaubastion formuliert:

- Keine Veränderung der Lage der LSW gemäß beigefügtem Lageplan und Regelquerschnitt
- Ausführung der LSW hochabsorbierend (Absorptionsgruppe A 3, Schalldämmung Gruppe B 3)
- Keine Ausführung von Steinkorbssystemen (Gabionen) im Spritzwasserbereich der Straße

Einzuhaltende Regelwerke:

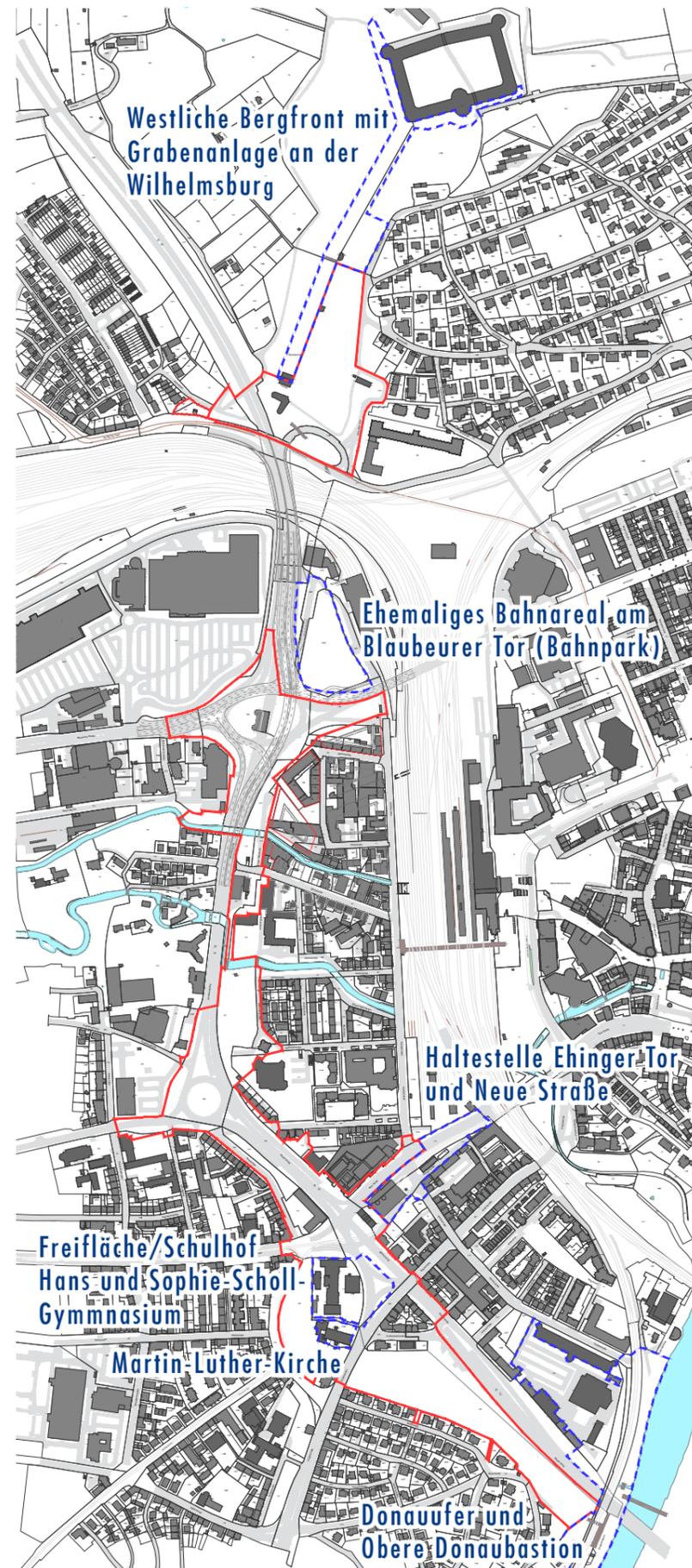
- Richtlinie für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauwerken (RE-ING); Teil 5: Lärmschutzwände und ähnliche Schutzwände
- Richtzeichnungen für Ingenieurbauten (RiZ-ING), Ausgabe 2020/12; Richtzeichnungen LS
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen (FGSV-Nr. 258)
- ZTV Lsw 06 – Ausgabe 2006
- Ergänzt durch Anlage 1 des ARS 05/2012 vom 24.04.2012
- MBek vom 28.02.2007 (AIIMBI S. 209) (ARS 25/2006)
- MS vom 02.10.1997, IID9-43813-004/92 (ARS 30/1997)
- „Entwurfs- und Berechnungsgrundlagen von Lärmschutzanlagen an Straßen“ Ergänzungen 97

Die Vorabzüge der Planungen befinden sich in der Anlage.

Im nördlichen Abschnitt von der Tunneleinfahrt B 10 bis zur Furttenbachstraße wird die Stadt Ulm einen Lärmschutz errichten. Es bestehen hier keine Vorgaben zur Lage, Dimension und Ausführung des Lärmschutzes, Lärmgrenzwerte sind nicht einzuhalten. Denkbar ist straßenbegleitender Lärmschutz oder ein Lärmschutz auf dem bestehenden Wall. Wichtig ist der gestaltete Lärmschutz als Teil der Ehinger Anlagen.

Ideenteile

Insgesamt sind in den Ideenteilen 11,2 ha an Frei- und Verkehrsanlagen zu planen.



Westliche Bergfront mit Grabenanlage an der Wilhelmsburg

Der westliche Burggraben bietet mit seiner enormen Ausdehnung von den Caponnieren der Kienlesbergbastion bis zur Wilhelmsburg die einmalige Chance, die imposante Festungsanlage über einen größeren Zusammenhang mit einem durchgehenden Weg erlebbar zu machen. Zwischen linkem Flankenturm und linkem Kehleck der Wilhelmsburg befindet sich im westlichen Burggraben aktuell noch ein betoniertes Regenrückhaltebecken für Mischwasser der der nördlich anschließenden Bundeswehrrkaserne. Die Umstellung auf ein Trennsystem ermöglicht den Abbruch des Beckens und den Abtrag des aufgeschütteten Geländes auf die Originalhöhe und die Ausbildung einer ca. 1,5 Meter tiefen begrünten Mulde für Oberflächenwasser. Das naturnah ausgestaltete Becken benötigt ein Mindestvolumen von 2.200 m³. Das Wasser läuft gedrosselt mit 150 l/s in den talwärts führenden Kanal. Das Mauerwerk ist vor Staunässe zu schützen.

Im unteren Teil des Grabens befindet sich die Schießanlage der Schützengilde. Der Verein wird an einen anderen Standort verlagert und der Graben wieder freigeräumt. Der gesamte westliche Graben kann somit wieder hergestellt werden.

Neue Wege sind so zu planen, dass das Baudenkmal nicht wesentlich beeinträchtigt oder verändert wird. Die bestehende Brücke über den Graben ist nicht original, erleichtert aber die Erschließung des Werks für Spaziergänger*innen. Eine weitere Brücke könnte weiter südlich die von Westen kommenden Besucher*innen auf kurzem Weg in die Kienlesbergbastion führen. Der Graben wird während der Landesgartenschau 2030 voraussichtlich ein bedeutender Ausstellungsort sein.

Wichtig ist die Wegeverbindung zum flächenhaften Naturdenkmal der Trommelwiese (ca. 4 ha nordwestlich, nicht Teil des Wettbewerbs), einem sehr artenreichen Halbtrockenrasen mit Vorkommen zahlreicher vom Aussterben bedrohter Arten (insb. Orchideen). Das Naturdenkmal ist ein wertvolles Habitat für zahlreiche Tiergruppen, wie Vögel und Schmetterlinge. Es prägt das Stadtbild und ist von hoher Bedeutung für die stadtnahe Erholung.

Für die Erschließung der Wilhelmsburg im Alltagsbetrieb, bei Veranstaltungen und während der Landesgartenschau wurde ein Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben, das sämtliche Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigt. Das Konzept befindet sich noch in Bearbeitung.

Die Aufgabe besteht darin, ein schlüssiges, attraktives Wegenetz zur Einbindung der Wilhelmsburg zu entwickeln, das Antworten auf die Anforderungen des Denkmalschutzes, der Barrierefreiheit, des Natur- und Artenschutzes liefert, den Besucher*innen aber auch Möglichkeiten zum Aufenthalt, zur (sanften) Nutzung und langfristig zur Erholung bietet (Anlage).

Die Möglichkeiten für die Erschließung der Wilhelmsburg durch eine Seilbahn oder eine Standseilbahn wurden mit einer Machbarkeitsstudie untersucht. Die SWU Verkehr GmbH hat zudem die Machbarkeit einer in das Straßenbahnsystem integrierten Zahnradbahn untersucht. Aus heutiger Sicht scheint eine Förderung zu allen untersuchten Varianten ausgeschlossen, da die Wirtschaftlichkeit aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage deutlich nicht nachgewiesen werden kann. Bei einem Hearing mit Fachexpert*innen wurden zudem die Eingriffe in den Naturraum und das Denkmal als sehr extrem und nicht genehmigungsfähig betrachtet.

Stadt Ulm

ulm

Ehemaliges Bahnareal am Blaubeurer Tor (Bahnpark)

Das ehemalige Bahnareal wird nach der Landesgartenschau 2030 als Baustellenfläche für die Erneuerung der Wallstraßenbrücke benötigt, soll aber für die Dauer der Landesgartenschau als Ausstellungsfläche nutzbar sein. Die Planungen zur Landesgartenschau sind nicht Teil der Aufgabenstellung. Hierzu wird es voraussichtlich einen separaten Wettbewerb geben.

Die Stadt Ulm plant die Verlängerung der Schillerstraße und Durchbindung unter der B 10 zur Beringerstraße hinter IKEA. Ein Bebauungsplan soll hierzu bis 2030 realisiert werden. Ab ca. 2035 kann die Fläche endgültig entwickelt werden. Die neue Wallstraßenbrücke wird an der Ostseite einen kombinierten Geh-/Radweg erhalten, der nördlich der Bahn an den Radweg an der Kienlesbergstraße und die Kienlesbergbastion anschließt.

Erwartet werden städtebauliche und freiräumliche Gestaltungsvorschläge für die langfristige Entwicklung des Gebiets nach Fertigstellung der Wallstraßenbrücke, die der Lagegunst und Erschließung des Geländes gerecht werden. Das Reparaturwerk der Deutschen Bahn (Werk am Wall) wird auch weiterhin durch die Bahn genutzt werden. Im Rahmenplan wurde eine Potenzialfläche für eine Bebauung ermittelt, die Gebäude zur B 10 hin vorsieht. Es ist eine Gebäudestruktur mit bis zu 20.000 qm BGF sowie einer Tiefgarage vorzusehen. Die Bauweise ist so zu wählen, dass die verbleibende Freifläche flächenmäßig maximiert werden kann. Der Standort ist generell nicht für ein hohes Gebäude geeignet, da hierdurch Sichtachsen auf das Münster gestört würde (Anlage).

Die vom Blaubeurer Tor ins Gebiet führende Straße mit Anbindung an die verlängerte Schillerstraße kann dazu näher an die Abfahrtsrampe von der B 10 verschwenkt werden. Für die Freifläche sind Spielangebote für Jugendliche und Angebote für Trendsportarten im Zusammenhang mit dem Areal am Blaubeurer Tor möglich.

Freifläche und Schulhof am Hans und Sophie- Scholl-Gymnasium

Die Aufgabe im Ideenteil ist die Planung einer möglichen Bebauung und einer im Wesentlichen der Schule zugeordneten Freifläche. Das Areal soll alternativ zur Freiflächenplanung im Realisierungsteil mit einer straßenbegleitenden Bebauung der Zinglerstraße und des Bismarckrings konzipiert werden. Damit soll der ausufernde Verkehrsplatz räumlich gefasst und funktional zониert werden.

Entlang der Zinglerstraße und dem Bismarckring sind durchschnittlich fünf Geschosse denkbar, zum nördlichen Verkehrsplatz mit Straßenbahntrasse ist ein höheres Haus mit bis zu 15 Geschossen möglich. Für die Schule besteht Erweiterungsbedarf an Klassen- und Aufenthaltsräumen und einer Mensa. Der Standort eignet sich daneben für Wohnen und Gewerbe. Es sind bis zu 15.000 m² BGF möglich. Mit der Bebauung soll die Machbarkeit einer zweigeschossigen Tiefgarage geprüft werden (ca. 4.000 m² BGF). Neben den erforderlichen Stellplätzen für die Bebauung sollen entfallende Stellplätze am Bismarckring, in der Zingler- und Thränstraße kompensiert werden.

Eine Bebauung ist nicht vor 2030 möglich. Vorstudien dazu wurden von der Stadt erstellt (Anlage).

Martin-Luther-Kirche

Der Vorplatz der Kirche soll zur Zinglerstraße einen repräsentativen Auftritt erhalten. Die Zinglerstraße wird verschmälert. Im Kirchturm, zugänglich vom hinteren Kirchhof, ist eine Gedenkstätte zum Widerstand junger Menschen aus dem Umfeld der Weißen Rose untergebracht.

Die Anbindung des Kirchhofs an die Kleinen Ehinger Anlagen soll verbessert werden. Im Kirchhof sind fünf Pkw-Stellplätze, zwei Behindertenstellplätze sowie ca. 20 Radstellplätze vorzusehen.

Haltestelle Ehinger Tor und Neue Straße

Aufgabe ist die Entwicklung einer neuen städtebaulichen / stadträumlichen Disposition des Haltestellenbereichs. Das bestehende Haltestellendach ist grundsätzlich funktional als Überdachung geeignet, die Übernahme des Daches ist jedoch nicht zwingend erforderlich. Das Durchfahren des Ehinger Tors mit Straßenbahnen wurde untersucht und ist aufgrund der Höhenverhältnisse ausgeschlossen. Die Lage der Gleistrasse in der Neuen Straße östlich der Schillerstraße zur Innenstadt ist unveränderlich.

Die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm als Betreiber des ÖPNV haben folgende Planungsparameter für den Ausbau Haltestelle:

- Barrierefreie Überwege
- Bahnsteighöhe 21 cm Kassler Bord
- Spurweite: 1.000 mm
- Breite Bahn 2,4 m, Länge 42 m
- Länge Gelenkbus: 18,5 m
- möglichst je zwei Bahnsteige (42 m und 63 m) und ein Bussteig (42 m) in Richtung Westen und Osten

Donauufer und Obere Donaubastion

Donauufer

Der Ideenteil umfasst das südliche Ende der Ehinger Anlagen und die Verbindungen mit der Oberen Donaubastion und dem Donauufer. Das Südende der Ehinger Anlagen bildet mit dem Blick auf die Donau und das gegenüberliegende bayerische Ufer den Abschluss des Planungsgebiets und damit einen bedeutsamen Ort. Dieser soll als Endpunkt der LGS-Fläche attraktiv gestaltet werden. Der Donauradweg ist touristisch und für Pendler eine wichtige Verbindung.

Die grundlegende Erneuerung der südlichen Ehinger Anlagen wird erst nach dem Neubau der Adenauerbrücke nach 2030 möglich sein. Der bestehende „Zick-Zack-Steg“ für Fußgänger*innen und Radfahrende von den Ehinger Anlagen über die Bahnlinie hinweg und hinunter zum Donauradweg wird für weitere 15 Jahre saniert werden. Ob ein neuer Steg gebaut wird, soll zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden. Im Ideenteil ist entweder ein Neubau des Geh-/Radsteges über die Bahn oder alternativ eine neue Bahnunterführung zur Anbindung an den Donauradweg ca. 90 m südlich des „Zick-Zack-Stegs“ zu planen.

Folgende möglichst barrierefreie und kurze Wegeverbindung sind zu berücksichtigen, zusätzliche Treppenanlagen sind möglich:

Ehinger Anlagen - Ziegelländeweg/Donauradweg

Ehinger Anlagen - Obere Donaubastion (unter der Adenauerbrücke ist die Höhenlage des Weges von 476,34 NN einzuhalten)

Ehinger Anlagen - Adenauerbrücke

Galgenbergweg - Ehinger Anlagen - Obere Donaubastion - Schillerstraße

Detailliert ist das Zusammentreffen der Ehinger Anlagen, der Lärmschutzeinrichtungen und der Wegeverbindungen zu planen.

Der Entwurf soll in diesem Ideenteil zwei Varianten enthalten:

- Variante 1: Gestaltung bis 2030 mit „Zick-Zack-Steg“
- Variante 2: späterer Endausbau mit neuem Steg, alternativ mit Bahnunterführung.

Die Abwägung, welche Variante zur Ausführung kommen soll, ist vom Bearbeiter funktional und gestalterisch zu begründen. Zu beachten ist für die Variante Stegneubau die min. Rampenlänge von 200 m für die erforderliche Barrierefreiheit.

Obere Donaubastion

Der Innenhof der Bastion soll grüner und vielfältig nutzbar werden. Es sind weiterhin max. 80 Stellplätze einschließlich 6 Behindertenstellplätze vorzusehen. Es sind verbesserte direkte Zugänge von Süden in den Innenhof der Bastion als möglichst kurze Anbindungen an die Ehinger Anlagen und an die Donau zu planen.

Lärmschutz

Auf der neuen Adenauerbrücke werden beidseits Geh-/Radwege entstehen, die von der Fahrbahn durch eine 6 m hohe transparente Lärmschutzwand getrennt sind. Fortführend werden beidseits der B 10 7 m hohe Lärmschutzwände errichtet. Erwartet werden hochwertige und in Bezug auf den Baumbestand rücksichtsvolle und schonende Gestaltungen der Lärmschutzeinrichtungen, die sowohl dem Freiraum als auch der Sicht des Reisenden auf der B 10 gerecht werden.

Anforderungen an den Lärmschutz:

- LSW von Bau-km 0-010 (Bauanfang) bis Bau-km 0+170 (Seite Ehinger Anlagen) und Bau-km 0+100 bis Bau-km 0+160 (Seite Obere Donaubastion)
- Höhe LSW beidseits B 10 7,00 m
- Keine Veränderung der Lage der LSW gemäß beigefügtem Lageplan und Regelquerschnitt
- Ausführung der LSW hochabsorbierend (Absorptionsgruppe A 3, Schalldämmung Gruppe B 3)
- Keine Ausführung von Steinkorbssystemen (Gabionen) im Spritzwasserbereich der Straße
(Anlage)

Wettbewerbsunterlagen

Grundlagenplan DWG / PDF georeferenziert mit

- Stadtkataster/ Flurstücke
- Topografie
- Bebauung bestehend / geplant
- Baumkataster, Grünbestand
- Verkehrsanlagen bestehend / geplant / Straßentunnel Blaubeurer Tor
- Leitungen bestehend / geplant / Rückbau
- Geländehöhen / Höhenlinien / vorhandene Vermessungen
- Punktraster Höhenangaben 1m-Raster
- B 10-Tunnel
- Luftbilder
- Pläne Bundesfestung
- Altlastenflächen
- Restriktionen ÖPNV-Trassen
- Hochwasserkarten HQ10, HQ100, HQ extrem (BaWü)
- Adenauerbrücke mit geplantem Lärmschutz
- Kienlesbergradweg

Rahmenplan LGS Ulm 2030 (Rahmenplan, Steckbriefe, Lupe Radverkehr)

Bewerbung zur LGS Ulm 2030

Verkehrsuntersuchungen

Planungswerkstatt 2020

Städtebauliche Untersuchungen Ehinger Tor

Sanierungsgebiete bestehend und geplant

Unterlagen des Förderkreises Bundesfestung (Buch von Matthias Burger?)

Voruntersuchung zur Wegeerschließung der Kienlesbergbastion

Adenauerbrücke mit geplantem Lärmschutz, Lageplan und Schnitt, Vorabzug

Blaubeurer Tor Bauwerkspläne

Untersuchung Alternativen Zick-Zack-Steg

Unterlagen Verlegung Kleine Blau

Naturschutzbelange

Radwegkonzept

