



Sachbearbeitung BM 3 - Bürgermeister Wetzig

Datum 11.04.2014

Geschäftszeichen

Beschlussorgan Gemeinderat

Sitzung am 07.05.2014 TOP

Behandlung öffentlich

GD 158/14

Betreff: Projekte "Ulm 2020"
- Bericht

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan Projekte Innenstadt 2020

Anlage 2: Tabellarische Projektübersicht

Anlage 3: Organigramm KOST 2020

Antrag:

Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Wetzig
Bürgermeister

Genehmigt:

BM 1, OB

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

Eingang OB/G

Versand an GR

Niederschrift §

Anlage Nr.

Sachdarstellung:

1. Vorbemerkung

Die Ulmer Stadtentwicklung hat in den letzten Jahren mit ihren weit in die Zukunft hinein gerichteten Masterplänen, Initiativen und Projekten einen außergewöhnlichen und anhaltenden Schub erfahren. Befeuert durch die Inangriffnahme der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm, aber nicht nur durch diese, wurden stadtentwicklungspolitische Weichen gestellt und Projekte "aufs Gleis" gesetzt, die in ihrer Bündelung Programmcharakter tragen, ohne unter einem solchen förmlichen Programm mit entsprechendem Titel zu firmieren.

Gemeinsame Grundlage der hier angesprochenen Projekte ist ihr Innenstadtbezug und ihre strategische und perspektivische Ausrichtung auf die Positionierung Ulms im Standortwettbewerb der Städte und Regionen. Mit der räumlichen Konzentration auf die Bereiche rund um den Bahnhof wird die Bedeutung der Innenstadt für die langfristigen Entwicklungsperspektiven der Stadt wieder deutlich herausgestellt.

Die Vorhaben sind eingebettet in eine Vielzahl weiterer über das ganze Stadtgebiet verteilte parallele Vorhaben von z. T. ebenfalls erheblicher finanzieller Relevanz und stadtpolitischer Bedeutung wie den anderen Masterplänen am Kuhberg oder Safranberg, der Bildungs- und Betreuungsoffensive, der Theatersanierung oder dem städtischen Infrastrukturausbau bzw. der -sanierung. Zusammengenommen verbindet sich damit im Zeitraum der nächsten fünf bis sieben Jahre - einem Zieljahr "2020" - der ambitionierteste Stadtumbau, den Ulm in den letzten Jahrzehnten erlebt hat. Dazu vergleichbar ist nur das in den Achtziger Jahren initiierte "Stadtqualitätsprogramm".

Für die einzelnen Projekte liegen je für sich entsprechend ihres Projektstandes Beschlüsse im Gemeinderat vor, deren finanzpolitische Bewertung im Rahmen der Gesamtschau des Haushaltsplanes, der Haushaltsplanung und darüber hinausgehenden finanzpolitischen Betrachtungen erfolgte. Einige Projekte sind vor dem Hintergrund ihrer dynamischen Entwicklung noch nicht durchfinanziert; insoweit sind sie in gleicher Weise eine finanzpolitische Herausforderung.

Die Gesamtschau der Vorhaben ist Gegenstand dieser Vorlage und der aktuellen Beratung. Sie verfolgt das Ziel, gegenseitige Abhängigkeiten und daraus resultierende Konsequenzen bzw. Aufgabenstellungen aufzuzeigen.

2. Projektübersicht

Folgende Vorhaben werden behandelt:

- der Neubau der Straßenbahnlinie 2 vom Kuhberg zur Wissenschaftsstadt
- die stufenweise Entwicklung des Projektes "City-Bahnhof Ulm" im engeren Bahnhofsbereich
- City-Bahnhof Ulm: der Neubau des Bahnhofplatzes
- City-Bahnhof Ulm: der Bau des "Parkhauses Am Bahnhof"
- City-Bahnhof Ulm: Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)
- die Realisierung der Sedelhöfe im städtischen Umfeld und der Neugestaltung des öffl. Raumes
- der Neubau der Bürgerdienste

- die Neugestaltung der Karlstraße

außerdem damit zusammenhängend:

- das Sanierungsgebiet "Wengenviertel"
- das Sanierungsgebiet "Dichterviertel"

Allen Vorhaben ist die räumliche Lage im Ganzen oder in wesentlichen Teilen in der nordwestlichen Innenstadt gemeinsam. Die berührten Grundstücke grenzen im Wesentlichen unmittelbar aneinander an und definieren ein großflächiges zusammenhängendes städtebauliches Entwicklungsareal. (Anlage 1: Lageplan Projekte Innenstadt 2020). Diese Lagebestimmung im räumlichen Zusammenhang führt einerseits zu verstärkten positiven stadtentwicklungspolitischen Effekten (Nutzungssynergien), andererseits aber gerade auch deswegen zu verschärften Problemstellungen bei der Umsetzung bzw. bauliche Realisierung durch negative Überlagerungseffekte.

Eine tabellarische Gesamtübersicht der Vorhaben mit Zeit- und Kostenangaben zeigt Anlage 2.

3. Ziele der Stadtentwicklung

Die einzelnen Vorhaben und Projekte binden sich mit ihren stadtpolitischen Zielsetzungen konsequent in große Dauerthemen der Ulmer Stadtentwicklung wie

- die Aufwertung der Innenstadt
- die Neugestaltung der öffentlichen Räume
- die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
- die Stärkung des ÖPNV

ein.

Die permanente Arbeit an der Verbesserung der unmittelbaren Lebens- und Arbeitsbedingungen im Stadtraum definiert die erste Schicht der davon berührten Projektziele.

Darüber hinaus verknüpft sich jedoch wie einleitend erwähnt mit den Vorhaben in einer zweiten strategischen Entwicklungsperspektive auch eine unmittelbare Stärkung der oberzentralen Funktionen Ulms. Die in allen entsprechenden vergleichenden Standortuntersuchungen zu Wirtschafts- und Strukturdaten immer wieder bestätigte herausgehobene Positionierung Ulms und der Region erfordert andauernde und erhebliche Anstrengungen zur Behauptung dieses Spitzenplatzes im Standortranking. Eine entscheidende Rahmenbedingung dazu ist die schnelle Anbindung Ulms an die Metropolregion Stuttgart und darüber hinaus auf der Magistrale Ost-West durch die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm. Freilich gilt es, diese Potenziale auch zu nutzen - die bloße Qualitätssteigerung der Verbindung an sich reicht dazu nicht.

Das Bündel der Projekte 2020 leistet dazu entscheidende und wesentliche Beiträge:

- An erster Stelle steht die Entwicklungskonzeption City-Bahnhof Ulm selbst mit ihren vielfältigen verkehrlichen und städtebaulichen Projektthemen, die an dieser Stelle nicht erneut gesondert vorgestellt werden müssen.
- Der Bau der Straßenbahnlinie 2 mit dem Ast zur Wissenschaftsstadt ist ein bedeutsames Element zur langfristigen Sicherung und Stärkung des Universitäts- und Wissenschaftsstandortes Ulm, dessen positive Effekte heute noch garnicht hoch genug

eingeschätzt werden können. Die bessere Verknüpfung mit der Wissenschaftsregion Stuttgart über die zukünftig sehr viel schnellere und leistungsfähigere Verbindung ist ein großes Zukunftskapital des im Landesvergleich kleinen Universitätsstandortes Ulm.

- Die Entwicklung der Sedelhöfe zusammen mit den angrenzenden öffentlichen Räumen leistet einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der oberzentralen Einzelhandelsfunktion Ulms; in den letzten Jahrzehnten verloren gegangene Kundenbindungen sollen wieder zurückgewonnen werden. Im Vordergrund steht nicht die Verbesserung der Einkaufssituation für Ulm, sondern die Ausstrahlung des Standortes in die weitere Region.
- In gleicher Weise zielt das Parkhaus Am Bahnhof neben seiner unmittelbaren Erschließungs-Funktion vor allem auf die Citykunden aus der Region, deren überörtliches Einkaufsverhalten und -standortwahl nach wie vor dominant von der Erreichbarkeit mit dem privaten Pkw geprägt wird.
- Der Neubau des Regional-Busbahnhofes ist ein weiterer komplementärer Baustein zur Entwicklung des City-Bahnhofbereichs als regionales Verkehrszentrum.
- Der neue Bahnhofplatz verknüpft als hochwertig gestalteter Stadtraum und als leistungsfähig organisierter Verkehrsknoten diese großen Vorhaben miteinander und ist so unverzichtbares Bindeglied auch für die Wirksamkeit derselben.

Die anderen damit in engem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben des Neubaus der Bürgerdienste und der Umgestaltung Karlstraße sind zwar nicht unter Zentralitätsaspekten zu sehen, müssen aber im Hinblick auf die zeitliche Parallelität der Realisierung in eine umfassende Projektsteuerung mit einbezogen werden. Gleiches gilt für die Baustelleinrichtung der Neubaustrecke im nördlichen Bahnhofsbereich, deren Logistik über Zeitblomstraße und Neutorstraße/Ludwig-Erhard-Brücke zur B 10 abgewickelt werden wird. Die weiter östlich bzw. westlich anschließenden Sanierungsgebiete vor allem des Wengenviertels sowie des Dichterviertels sind ebenfalls betroffen und im städtebaulichen Projektmanagement zu berücksichtigen.

4. Umsetzung und Organisation

Die räumliche und überwiegend auch zeitliche Parallelität der Vorhaben im angesprochenen Innenstadtbereich erfordert ein eigenständiges übergreifendes Organisationsmanagement, das die Einzelprojektsteuerung der verschiedenen Aufgabenträger aufeinander abstimmt und koordiniert. Diese zentrale Projektkoordination ist für die erfolgreiche Projektumsetzung zwingend geboten, um negative Überlagerungseffekte der mit den Projekten einhergehenden Auswirkungen auf die Umgebung während der Bauzeit zu minimieren und ein möglichst störungsarmes Ineinandergreifen der verschiedenen Realisierungsschritte zu gewährleisten. Die inhaltliche Verantwortung der einzelnen Aufgaben- / Projektträger bleibt davon unberührt - es geht um die Definition und Kontrolle der bauorganisatorischen "Schnittstellen".

Im Einzelnen soll das übergreifende Organisationsmanagement insbesondere

- grundsätzlich die gegenseitigen Abhängigkeiten der Einzelprojekte erfassen und die daraus resultierenden Problemstellungen thematisieren;
- dazu die erforderliche wechselseitige planerische Abstimmung bei den weiteren

Projektvorbereitungen sicherstellen;

- einen Abgleich der Einzelterminpläne der Projekte organisieren;
- die Baulogistik in einem Gesamtkonzept zusammenfassen und
- die verkehrlichen Auswirkungen in der Bauabwicklung übergreifend betrachten und steuern;
- Konflikte bei sich überlagernder Inanspruchnahme von Flächen zur Projektabwicklung frühzeitig erkennen und bewältigen;
- Transparenz bezüglich des aggregierten städtischen Finanzmittelbedarfs und Investitionscontrollings in den Projektverläufen herstellen;
- den Gemeinderat über die Gesamtabwicklung in Gesamtschau fortlaufend zu informieren, erforderliche Entscheidungen vorzubereiten und nach innen und außen eine gemeinsame Informations- und Kommunikationsstrategie zu verfolgen.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben wird im Fachbereich 3 eine Koordinationsstelle Großprojekte Ulm 2020 ("KOST 2020") eingerichtet, die BM 1 und BM 3 unmittelbar zugeordnet ist und von dort in einer Projektlenkungsgruppe geführt wird. Die Struktur der entsprechenden Aufbauorganisation ist im beiliegenden Schema (Anlage 3) dargestellt. Die KOST 2020 soll ab Juni ihre Arbeit im ersten Anlauf aufnehmen.

5. Gesamt Betrachtung

Das Bündel der Projekte "Ulm 2020" stellt eine große Chance und eine außerordentliche Herausforderung zugleich für die Stadtgesellschaft dar. Die zeitliche und räumliche Konzentration der Maßnahmen im urbanen Aktivitätszentrum des engeren Innenstadtbereichs löst im Realisierungszeitraum umfangreiche Problemstellungen aus; die mit den Baumaßnahmen einhergehenden Belastungen können nur abgemildert und nicht vermieden werden - ihr Ausmaß ist in der Öffentlichkeit noch keineswegs ins Bewusstsein gedrungen.

Über mehrere Jahre hinweg

- sind erhebliche Beschränkungen und Qualitätsminderungen im innerstädtischen Verkehrsablauf hinzunehmen und zwar für alle Verkehrsarten des ÖPNV, MIV, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs;
- werden immer wieder in unterschiedlichem Ausmaß über längere Zeiträume hinweg große Flächen des öffentlichen Raumes seiner bestimmungsgemäßen Nutzung entzogen;
- wird damit die Funktionalität dieses Innenstadtbereichs beeinträchtigt;
- werden zusätzliche Baulogistikverkehre den eingeschränkten Verkehrsraum zusätzlich belasten;
- wird es zu zusätzlichen Lärm- und Feinstaubbelastungen kommen;
- wird das Erscheinungsbild der Stadt an zentraler Stelle vom Bild der "Großbaustelle Ulm" geprägt werden.

Neben diesen Folgeproblemen sind in gleicher Weise die außerordentlichen finanziellen Belastungen des Stadthaushaltes im Projektzeitraum verschärft im Auge zu behalten. Die im Zeitablauf sich verändernden Planungsgrößen und Bestimmungsfaktoren der Kostenentwicklung der Projekte einerseits und der Gesamthaushaltssituation der Stadt im Zeitverlauf andererseits erfordern zwingend ein strategisches Finanzcontrolling mit entsprechenden Eingriffs- und Steuerungsmöglichkeiten auch inhaltlicher Art. Die unter Punkt 4 vorgestellte Organisationsstruktur (Anlage 3) reagiert darauf mit der Doppelbesetzung des Lenkungsteams durch Finanz- und Baubürgermeister.

Entscheidende Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des ambitionierten Stadtentwicklungsvorhabens ist jedoch grundsätzlich seine Organisation und sein Verständnis als dynamischer Entwicklungsprozess, der auf sich verändernde Rahmenbedingungen und neue Einflussgrößen reagiert und die daraufhin regelmäßig überprüften Ziele inhaltlich, finanziell und zeitlich immer wieder neu abgleicht.

Auch unter diesen Aspekten kommt der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit eine ganz besondere Bedeutung zu. Analog zur Planung ist diese Aufgabe einzelprojektbezogen wahrzunehmen; es bedarf jedoch der koordinierenden Abstimmung und Gesamtschau, um einen einheitlichen und in sich stimmigen Auftritt der Stadt sicherzustellen - ebenfalls im Rahmen von KOST 2020.

Insgesamt betrachtet hat die Bündelung der Projekte kein Beispiel in der jüngeren Stadtentwicklung Ulms. Allerdings kann auf die Erfahrungen beim erfolgreichen Umbau der Innenstadt zur "Neuen Mitte" zurückgegriffen werden, die eine vergleichbare Herausforderung und Belastung darstellte. Auch hier wurde - im Stadtgedächtnis schon wieder verdrängt - in einer mehrjährigen "Operation am offenen Herzen" das Stadtzentrum außerordentlichen Belastungen unterworfen. Gleichwohl ist die Aufgabenstellung und Problemlage rund um den Bahnhof deutlich umfangreicher und komplexer, die Zahl der Akteure vielfältiger und die darauf bezogene Steuerung entsprechend schwieriger.

Ulm meistert auch diese Herausforderung!