

Stadt Ulm



Städtebauliche Entwicklung Kohlplatte - Sachstandsbericht -

Sitzung des Fachbereichsausschusses
Stadtentwicklung, Bau und Umwelt
am 10. Mai 2022

Vorlage

Anlagen:

1. Stellungnahme zur Starkregensituation im Neubaugebiet Kohlplatte (geomer)
2. Klimaexpertise für den Bereich Kohlplatte in Ulm (GEO-NET)
3. Verträglichkeitsuntersuchung einer Ansiedlung eines Lebensmittelbetriebes in einem neuen Wohnquartier in Ulm-Söflingen (Dr. Donato Acocella)
4. Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Baugebiet Kohlplatte - Technischer Bericht + Bericht zur Nachfrage und zur Nutzen-Kosten-Untersuchung (PTV Group/TTK)
5. Fachbeitrag Artenschutz (Dr. Andreas Schuler)
6. Lärmgutachten (ACCON GmbH)
7. Gutachten zur Erkundung der geologischen und hydrogeologischen Situation (Klinger und Partner)

INHALTSVERZEICHNIS

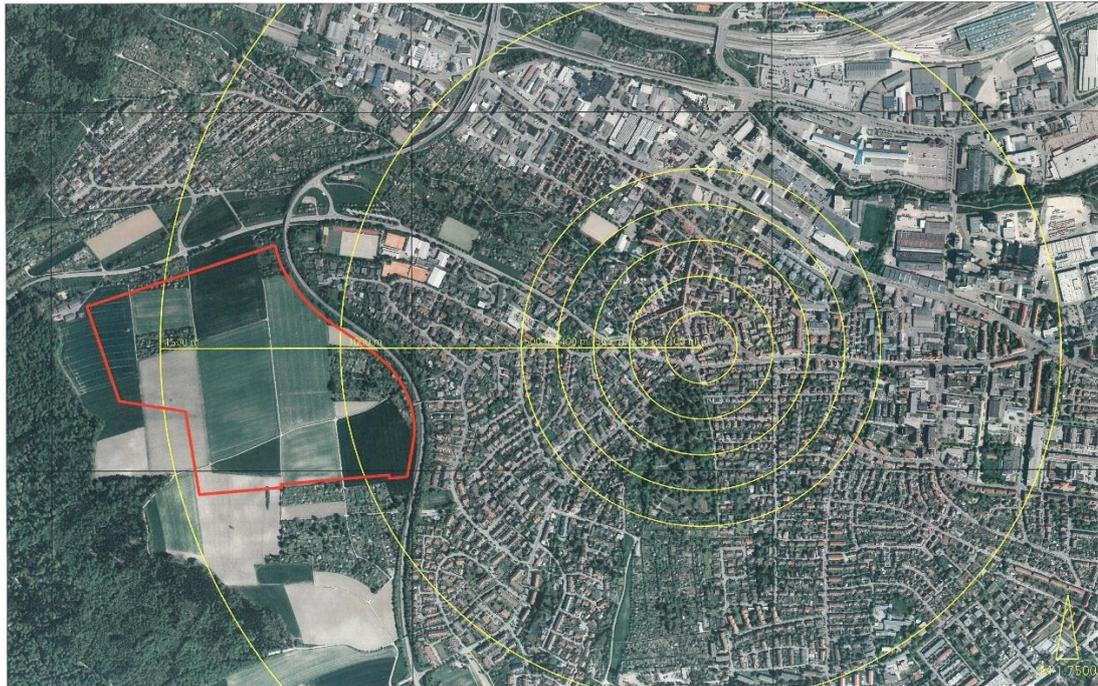
1. Einleitung.....	2
1.1. Ausgangslage.....	2
1.2. Stand Grunderwerb.....	2
2. Kurzzusammenfassung der beauftragten Fachgutachten.....	3
2.1. Starkregen	3
2.2. Stadtklima	3
2.3. Nahversorgung.....	5
2.4. Verkehrsanbindung	6
2.4.1. Straßenbahn.....	6
2.4.2. Motorisierter Individualverkehr	8
2.5. Artenschutz.....	11
2.6. Straßenverkehrslärm	11
2.7. Geologie	12
Durch eine geologische Expertise sollten Erkenntnisse gewonnen werden zu:	12
3. Weiteres Vorgehen.....	14

Sachdarstellung

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

In Folge der Beschlüsse zur Wohnraumentwicklung (zuletzt GD 196/20) und des Auftrags zur Entwicklung der Kohlplatte vom Oktober 2019 (GD 314/19) wurden diverse Fachgutachten beauftragt. Diese dienen dazu, den Standort Kohlplatte umfassend zu analysieren und spezifische Anforderungen an die städtebauliche Entwicklung zu formulieren.



Lage zum Zentrum Söflingen (Darstellung SUB)

1.2. Stand Grunderwerb

Der Grunderwerb für die Flächen im Bereich der Kohlplatte läuft schon seit geraumer Zeit. Die Abteilung Liegenschaften versucht kontinuierlich Grunderwerbe im Flächennutzungsplangebiet und darüber hinaus zu tätigen. Im Jahr 2016 waren 63% der benötigten Flächen im städtischen Eigentum. Stand 31.12.2020 liegt der prozentuale Anteil der städtischen Grundstücke bei 76%. Allerdings fehlen auch weiterhin noch wichtige Schlüsselgrundstücke für die Erschließung des Gebiets.

2. Kurzzusammenfassung der beauftragten Fachgutachten

Seitens der Verwaltung wurden gegenüber den Gutachtern folgende Planungsvorgaben als Basis für die jeweiligen Untersuchungen angegeben:

- Die Abgrenzung des Plangebiets entsprechend des aktuellen Flächennutzungsplans mit einer Gesamtfläche von ca. 40 ha für eine geschätzte Bewohnerzahl zwischen ca. 5.000 - 6.000 Einwohnern,
- eine angenommene Baustruktur mit 1/3 Einfamilienhäusern (EFH), 2/3 Mehrfamilienhäusern (MFH) (ca. 2.500 - 2.700 WE), Geschäften des täglichen Bedarfs sowie drei Kindergärten und einer Grundschule,
- der Ansiedlung eines Lebensmittelbetriebes
- sowie Flächen für Dienstleistung in einer Größenordnung von ca. 8.000 m² BGF (ca. 200 Arbeitsplätze).

2.1. Starkregen

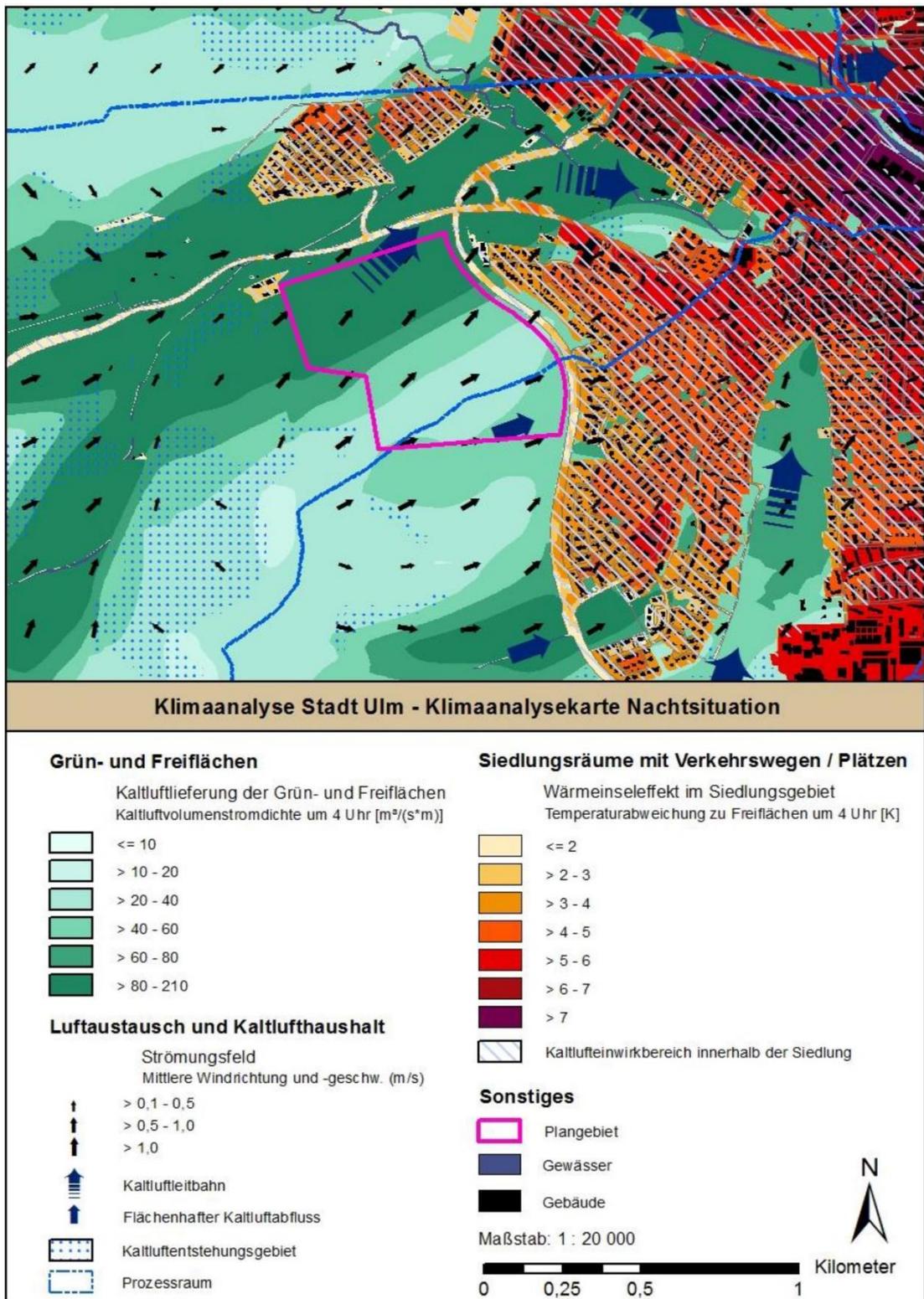
Starkregenereignisse sind lokal weder prognostizierbar noch zu verhindern. Um proaktiv Schäden durch Starkregenereignisse zu minimieren, schlagen die Gutachter vor, die in der Gefahrenkarte (s. Anlage) dargestellten Fließwege möglichst als Notwasserwege zu erhalten und von Bebauung/Versiegelung freizuhalten. Falls dies nicht möglich ist, sollen die Gebäude durch entsprechende bauliche Maßnahmen vor Wassereintritt geschützt werden. Sensible Nutzungen in diesen Bereichen sind zu vermeiden. Grundsätzlich wird empfohlen, im Plangebiet die Maßnahmen zu berücksichtigen, die möglichst viel Wasser in der Fläche zurückhalten ("Schwammstadtprinzip").

Fazit: Die Betroffenheit der Kohlplatte nimmt nach Norden hin mit zunehmendem Gefälle zu. Mit den entsprechenden Vorgaben/Maßnahmen kann im weiteren Verfahren die Thematik angemessen berücksichtigt und das Risiko begrenzt werden.

2.2. Stadtklima

Im Gutachten wird geprüft, welche klimatischen Funktionen das Plangebiet aktuell aufweist, welche Auswirkungen durch eine Bebauung zu erwarten sind und wie dieser Eingriff möglichst nachhaltig gestaltet und minimiert werden kann. Um die klimatischen Zusammenhänge darstellen zu können, wird von einem "Worst-Case-Szenario" ausgegangen, einer so genannten autochtonen, also windschwachen, sommerlichen Hochdruckwetterlage, die in den Siedlungsräumen häufig zu einer überdurchschnittliche Wärme- und lufthygienischen Belastung führt. Nächtliche Kalt- und Frischluftströmungen können hier für Ausgleich sorgen.

Die Berechnungen und Simulationen haben ergeben, dass zum Betrachtungszeitpunkt 4:00 Uhr morgens im Plangebiet und den umliegenden Hangbereichen im Wiesental Richtung Harthausen Lufttemperaturen zwischen 11-15 °C herrschen. Auf Grund der Temperaturunterschiede zwischen Siedlungs- und Grünflächen und begünstigt durch das stark abfallende Gelände entsteht eine sehr günstige Kaltluftströmung in Richtung Blautal/Söflingen. Eine große Menge an Kaltluft wird westlich und südwestlich des Plangebiets gebildet und Richtung Söflingen verfrachtet. Der nördliche Teil des Plangebiets liegt im Einzugsbereich der Kaltluftleitbahn Roter Bach und gilt als besonders sensibler Bereich. Hier ist der Kaltluftvolumenstrom mit 80 m³/(s*m) sehr hoch. Im südlichen Plangebiet sind die Kaltluftvolumenströme etwas niedriger (20 bis 80 m³/(s*m)) aber trotzdem von Bedeutung.



Klimaanalysekarte (Darstellung GEONET s. Anlage 2, Seite 13)

Tagsüber werden auf der Kohlplatte für den derzeitigen, un bebauten Zustand - nicht zuletzt auf Grund fehlender Verschattung - zum Betrachtungszeitpunkt 14:00 Uhr - Temperaturen zwischen 32 und 40 °C ermittelt.

Um auch künftig eine gute Durchlüftung zu gewährleisten, wird gutachterlich empfohlen, für die Bebauung der Kohlplatte die Abstandsflächen zwischen den Gebäuden ausreichend zu dimensionieren, die Ausrichtung der Baukörper möglichst in Strömungsrichtung vorzusehen und im Bereich der Kaltluftleitbahn Roter Berg die

Gebäudehöhen auf ca. 10 m, im übrigen Plangebiet auf ca. 15 m zu beschränken. Um die Wärmebelastung im Plangebiet zu verringern, werden Begrünungsmaßnahmen an Gebäuden und im Straßenraum sowie offene Wasserflächen empfohlen.

Fazit: Der Haupt-Kaltluftstrom verläuft im Norden des Gebiets. Bei der Planung und Bebauung können durch entsprechende städtebauliche Vorgaben hinsichtlich Gebäudestellung und Höhenentwicklung die stadtklimatologischen Belange angemessen berücksichtigt werden.

Auswirkungen auf benachbarte Siedlungsgebiete durch eine Bebauung der Kohlplatte können bei extremen Wetterlagen nicht vermieden werden. Nach gutachterlicher Einschätzung wirkt sich dies jedoch "nur" auf die Randlagen der angrenzenden Gebiete aus.

2.3. Nahversorgung

Das Büro Dr. Acocella wurde beauftragt die bestehende Nahversorgungssituation im Stadtteil Söflingen zu analysieren, rechnerisch für das Plangebiet die Entwicklungsspielräume zu ermitteln und mögliche Standorte für Versorgungseinrichtungen zu untersuchen.

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass derzeit nur ca. die Hälfte der Einwohner des Stadtteils Söflingen, nur die im Nordosten wohnende Bevölkerung, nahversorgt ist. Mit dem für das Plangebiet erwarteten Zuwachs sinkt der Anteil der nahversorgten Bevölkerung in Söflingen - ohne die Ansiedlung weiterer Lebensmittelmärkte - auf ca. ein Drittel.

Hieraus ergibt sich, dass je nach Veranschlagung der perspektivischen Kaufkraft in Kombination mit der spezifischen Flächenleistung (Einzelhandel Lebensmitteldiscounter) ein rechnerischer Planungsspielraum zwischen ca. 600 m² und ca. 2.000 m² Verkaufsfläche für eine künftige Nahversorgung im Kernsortiment Nahrungs- und Genussmittel besteht. Auf Grund der örtlichen Situation halten die Gutachter die Ansiedlung eines Lebensmittelbetriebs in einer Größenordnung von rd. 1.200 - 1.500 m² für sinnvoll.

Es wurden drei Standortalternativen untersucht: zentral, am östlichen und am nördlichen Gebietsrand. Entscheidend für die abschließende Beurteilung wird die Verteilung der künftigen Einwohner sein, da die fußläufige Erreichbarkeit auf Grund der topografischen Situation v.a. am nördlichen Standort nur eingeschränkt berücksichtigt werden kann.

Fazit: Solange nicht entschieden ist, für wie viele Einwohner das neue Baugebiet ausgelegt werden soll, kann über eine Größe der Nahversorgungseinrichtung und der Ausbildung eines "Quartierszentrums" nicht abschließend befunden werden. Ein Lebensmittelmarkt sollte in jedem Fall im zentralen Bereich angesiedelt und dort über einen guten ÖPNV-Anschluss angebunden sein. Dabei muss mit einer gewissen Mantelbevölkerung kalkuliert werden, um eine ökonomische Stabilität zu gewährleisten.

2.4. Verkehrsanbindung

Die Machbarkeitsstudie dient der besseren Einschätzung im Vorfeld einer standardisierten Bewertung für den Bau einer Straßenbahn. Sie beinhaltet ebenfalls eine Untersuchung zur verkehrlichen Anbindung des Plangebiets. Ziel des Gutachtens ist es, die Möglichkeiten der Anbindung des Plangebiets an das bestehende Straßenbahnnetz zu untersuchen. Die Linienführung im Gebiet war nicht Teil der Aufgabe, lediglich ihre Anbindung unter Berücksichtigung der topografischen und verkehrstechnischen Situation. In einem weiteren Schritt wurde das bestehende VerkehrswegeNetz auf seine künftige Leistungsfähigkeit und in vier Varianten die Möglichkeiten einer optimierten und mit der Straßenbahn kombinierbaren Anbindung untersucht.

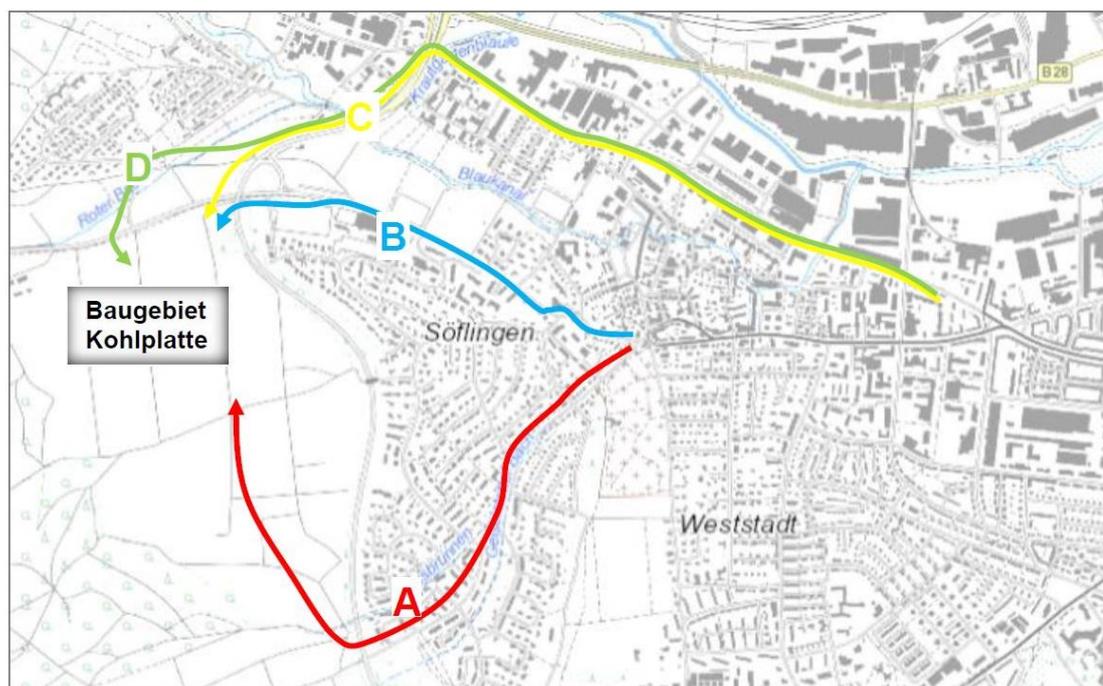
2.4.1. Straßenbahn

Es wurden 3 alternative Linienführungen untersucht (A, B + C/D), davon eine in zwei Untervarianten (C+D).

Variante A führt ausgehend von der Endhaltestelle der Linie 1 in Söflingen durch die Jörg-Syrlinstraße, quert an deren Ende den Kurt-Schumacher-Ring und nähert sich dem Plangebiet von Süden.

Variante B verlängert ebenfalls die bestehende Linie 1 ab der Endhaltestelle in Söflingen und führt durch die Harthäuser Straße bis zum Plangebiet, das sie aus nordöstlicher Richtung kommend erreicht.

Die beiden Varianten C und D bilden ab dem Theodor-Heuss-Platz einen neuen Linienzweig. Beide Varianten führen zunächst durch die Einstein- und Herrlinger Straße bis zur Blautalbrücke, die sie unterqueren und parallel zu dieser in südwestlicher Richtung folgen. Vor der Senke zum Roten Bach gabeln sich die beiden Varianten. Während Variante C weiter neben dem Kurt-Schumacher-Ring nach Süden verläuft und das Plangebiet - ähnlich wie Variante B - in der nordöstlichen Ecke erreicht, führt die Variante D nach Westen bis zum Roten Berg, schwenkt dort nach Süden hin ab und erreicht das Plangebiet von Norden.



Trassenvarianten (Darstellung PTV s. Anlage 4.1, Seite 9)

Trassendaten	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Streckenlänge	3,13 km	2,82 km	4,02 km	4,11 km
Anteil Mischverkehrsstraße	Ca. 35%	Ca. 39%	0 %	0 %
Anzahl der Haltestellen	4 (davon voraussichtl. 2 im Baugebiet)	6 (davon voraussichtl. 3 im Baugebiet)	6 (davon voraussichtl. 3 im Baugebiet)	7 (davon voraussichtl. 3 im Baugebiet)
Brücken	Kurt-Schumacher-Ring	keine	Vorh. Brücke Blaukanal ertüchtigen oder Neubau, Neubau Brücke Blaukanal, Brücke Harthausenstr. Ggf. Überführung und Halbrampe für Straßenbahnanschluss K.-S.-Ring	Vorh. Brücke Blaukanal ertüchtigen oder Neubau, Neubau Brücke Blaukanal, Brücke über Roter Bach und Harthausen Str.
Durchlässe	keine	keine	Verlängerung Durchlass und Verdolung Krautgartenbläule	Verlängerung Durchlass und Verdolung Krautgartenbläule, Durchlass Roter Bach
Erdbauwerke	Damm/Einschnitt in der Zuführung Kohlplatte	keine	Damm vor Brücke Harthausen Str.	Damm hinter Haltestelle Roter Bach und vor Brücke Harthausen Str.
Geschätzte Baukosten für die Errichtung der Infrastruktur	46,1 Mio. €	38,1 Mio. €	72,9 Mio. €	75,2 Mio. €

Zusammenfassung SUB (vgl. Anlage 4.1, Seiten 14-30)

			Mitfall A	Mitfall B	Mitfall C	Mitfall D	Mitfall B + Neu- Ulm	Mitfall C + Neu- Ulm	Mitfall D + Neu- Ulm
(1)	Kapitaldienst Fahrweg	T€/a	1.265	1.089	1.882	1.978	3.345	4.138	4.234
(2)	Unterhaltung Fahrweg	T€/a	299	301	406	417	796	901	911
(3)	Änderung Kosten Betrieb	T€/a	925	826	2.464	2.464	240	472	472
(4)	Summe Kosten Fahrweg und Betrieb	T€/a	2.489	2.216	4.752	4.859	4.381	5.511	5.617
(5)	Nutzen Gebiet Kohlplatte	T€/a	774	1.018	891	977	682	691	860
(6)	Nutzen sonstige Gebiete	T€/a	411	159	1.386	1.697	2.157	2.843	3.096
(7)	Summe Nutzen	T€/a	1.185	1.177	2.277	2.674	2.839	3.534	3.956
(8)	Nutzen [(7)-(2)-(3)] nach Stand. Bew.	T€/a	-39	50	-593	-207	1.803	2.161	2.573
(9)	Kosten [(1)]	T€/a	1.265	1.089	1.882	1.978	3.345	4.138	4.234
(10)	Nutzen-Kosten- Indikator [(8)/(9)]		<0	0,05	<0	<0	0,54	0,52	0,61
(11)	Nutzen-Differenz [(8)-(9)]	T€/a	-1.304	-1.039	-2.475	-2.185	-1.542	-1.977	-1.661

Nutzen-Kosten-Ermittlung (Darstellung PTV/TTK s. Anlage 4.2, Seite 31)

In Zeile 10 der oben abgebildeten Tabelle ist der Kosten-Nutzen-Indikator dargestellt. Dieser müsste bei einer Standardisierten Bewertung größer 1 sein, um eine Förderfähigkeit zu erlangen (siehe hierzu auch das Fazit).

Die Varianten B, C und D (jeweils Mitfall Neu-Ulm) weisen dabei einen ähnlichen Kosten-Nutzen-Indikator auf. Während bei der Variante B die geringeren Baukosten ausschlaggebend sind, besteht für die Varianten C und D jeweils auf Grund der größeren Erschließungswirkung durch die Führung durch die Einsteinstraße ein höherer volkswirtschaftlicher Nutzen.

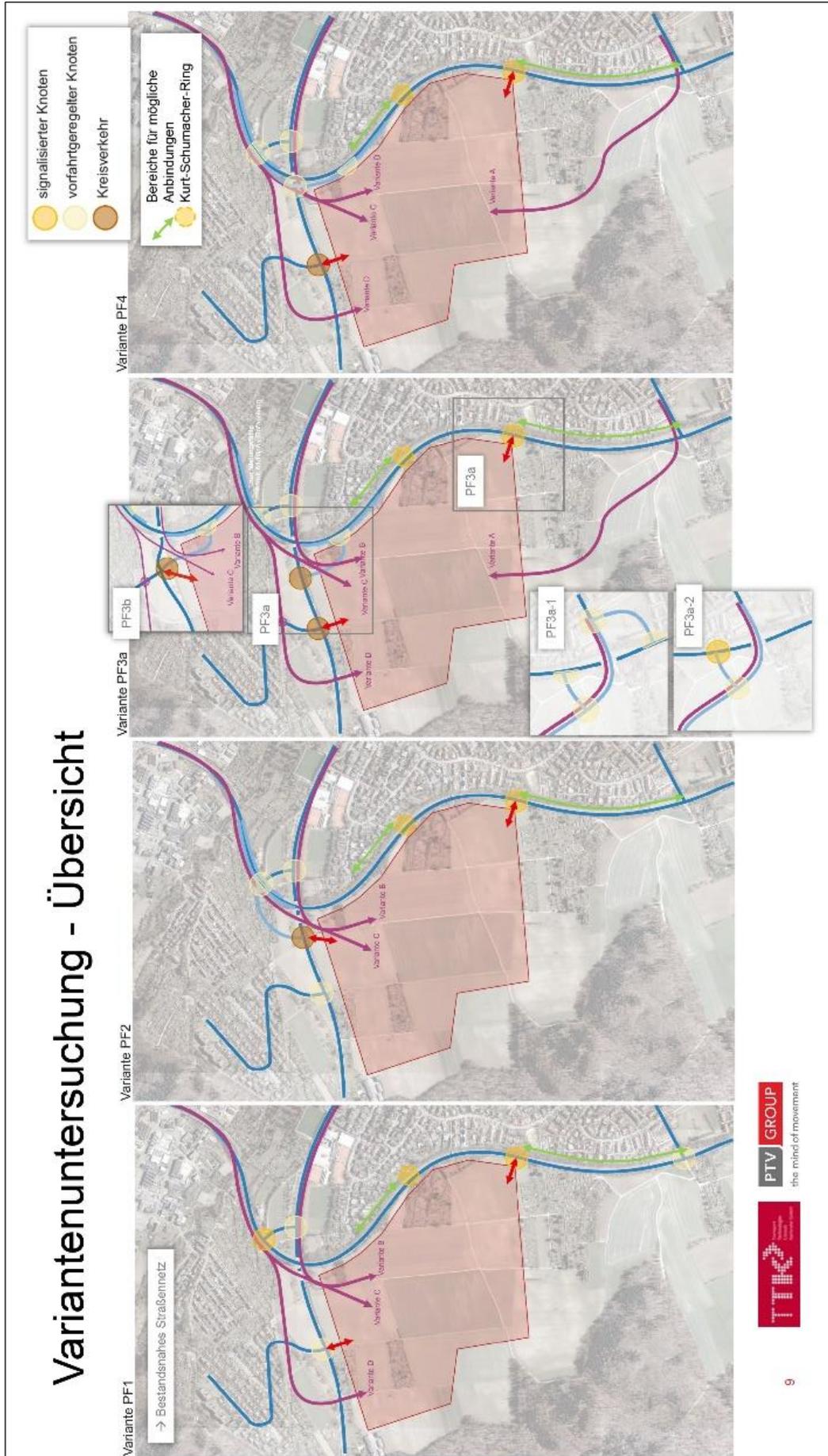
Anmerkung: Auf eine zusätzliche Untersuchung Mitfall A + Neu-Ulm wurde verzichtet, da die Weiterverfolgung dieser Route (Variante A) aus anderen Gründen (unwirtschaftliche Streckenlänge, Engpässe in der Jörg-Syrilin-Straße und schwierige/kostenaufwändige Kreuzungssituation im Bereich Kurt-Schumacher-Ring) ausscheidet.

2.4.2. Motorisierter Individualverkehr

Variantenuntersuchung

Unter Berücksichtigung der vier Trassenvarianten A – D für die Führung der Straßenbahn in das Gebiet wurden vier grundsätzliche Erschließungskonzepte für den Kfz-Verkehr ausgearbeitet (siehe nachfolgende Abbildung) und mit verschiedenen Knotenpunktformen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit überprüft.

Varianteuntersuchung - Übersicht



Varianteübersicht (Darstellung PTV s. Anlage 4.1 Seite 39)

In der Ausgangslage bescheinigen die Gutachter bereits der **Bestandsituation** an den beiden Hauptknoten, Kurt-Schumacher-Ring/Rampe Harthäuser Straße und Kurt-Schumacher-Ring/Jörg-Syrin-Straße, die verkehrliche Überlastung.

Im **Planfall 1** wird eine Erschließung des Plangebiets im Norden und im Südosten ohne weitergehende Umbaumaßnahmen der bestehenden Knoten angenommen. Das Ergebnis gleicht der heutigen Situation. Alle drei Knoten werden, sowohl zur Morgen-, als auch zur Abendspitze, extrem überlastet sein. Diese Variante scheidet somit für eine Erschließung der Kohlplatte aus.

In den weiteren Varianten werden daher unterschiedliche Erschließungs- und Ausbaumaßnahmen untersucht, die einen Umbau des Knotens Kurt-Schumacher-Ring/Harthäuser Straße, die signalisierte Anbindung an den Kurt-Schumacher-Ring im Südosten und eine Erschließung von der Harthäuser Straße mittels Kreisverkehr beinhalten. Alle Straßenbahntrassen sind möglich.

Ein Umbau gemäß **Planfall 2** (zusätzliche Rampe am Knoten Kurt-Schumacher-Ring/Harthäuser Straße im nordwestlichen Quadranten - und damit Herstellung eines planfreien Knotenpunktes/ Entfall der "kritischen" Linksabbiegerspur von Norden kommend - sowie der Umbau des Knotens in der Harthäuser Straße zu einem Kreisverkehr) - führt zu einer deutlich besseren Leistungsfähigkeit. Für den Umbau des Knotens Kurt-Schumacher-Ring/Harthäuser Straße wird eine 200m lange Strecke für die Einfädelung nach Norden sowie - optional - eine weitere Spur zur Verflechtung bis zur Ausfahrt Richtung Blaubeurer Straße benötigt. Dieser Planfall schließt eine Weiterverfolgung der Straßenbahntrasse Variante D aus.

Planfall 3 (zusätzliche Rampe am Knoten Kurt-Schumacher-Ring/Harthäuser Straße im südwestlichen Quadranten, Spuraddition nach Norden und ein bzw. 2 Kreisverkehre in der Harthäuser Straße) ist hinsichtlich der verbesserten Leistungsfähigkeit mit Planfall 2 vergleichbar, lässt jedoch eine Erschließung per Straßenbahn auch für die Variante D zu. Die geschätzten Kosten für den Straßenumbau liegen bei ca. 7,3 Mio. EUR.

Mit dem **Planfall 4** (Umbau des Knoten Kurt-Schumacher-Ring/Harthäuser Straße mittels so genannter Holländerrampen und Spuraddition nach Norden, sowie ein Kreisverkehr in der Harthäuser Straße) kann ebenfalls ein planfreier und gleichzeitig platzsparender Knotenpunkt ausgebildet werden. Alle Trassen zur Erschließung per Straßenbahn sind kombinierbar. Die Umbaukosten für den Straßenbau werden auf ca. 7,15 Mio. EUR geschätzt.

Fazit: Eine Anbindung der Kohlplatte an das Liniennetz der Straßenbahn ist in verschiedenen Varianten machbar, unter den aktuellen Bedingungen aber kaum förderfähig. Eine Entscheidung für oder wider eine Anbindung des Plangebiets per Straßenbahn ist jedoch zur Zeit nicht sinnvoll, da in Fachkreisen davon ausgegangen wird, dass in Kürze das Bewertungsverfahren für die Bewilligung von Fördermitteln zu Gunsten des ÖPNV reformiert sein wird. Dies dürfte zu einer deutlich günstigeren Bewertung für die Förderung der favorisierten Strecken führen. Bis dahin sollte die Möglichkeit der Erschließung des Plangebiets mit der Straßenbahn für die weiteren Planungsschritte offengehalten werden, indem die beiden Trassenkorridore in das Plangebiet hinein (für Variante B/C und Variante D) berücksichtigt werden.

Die Anbindung an das Straßennetz kann sowohl über die Harthäuser Straße als auch über den Kurt-Schumacher-Ring erfolgen. Die Leistungsfähigkeit am Kurt-Schumacher-Ring für eine lichtsignalgeregelte Einmündung ist gegeben. Der Knoten Harthäuser Straße/Mittlerer Ring ist auf Grund der bisherigen Leistungsfähigkeit planfrei herzustellen.

2.5. Artenschutz

Um frühzeitig Informationen über das mögliche Vorkommen geschützter Tier- und Pflanzenarten im Plangebiet zu gewinnen, wurde das Büro für Landschaftsplanung und Naturschutz Dr. Andreas Schuler beauftragt, eine erste artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen.

Im Untersuchungsgebiet wurden keine artenschutzrechtlich relevanten Pflanzenarten festgestellt.

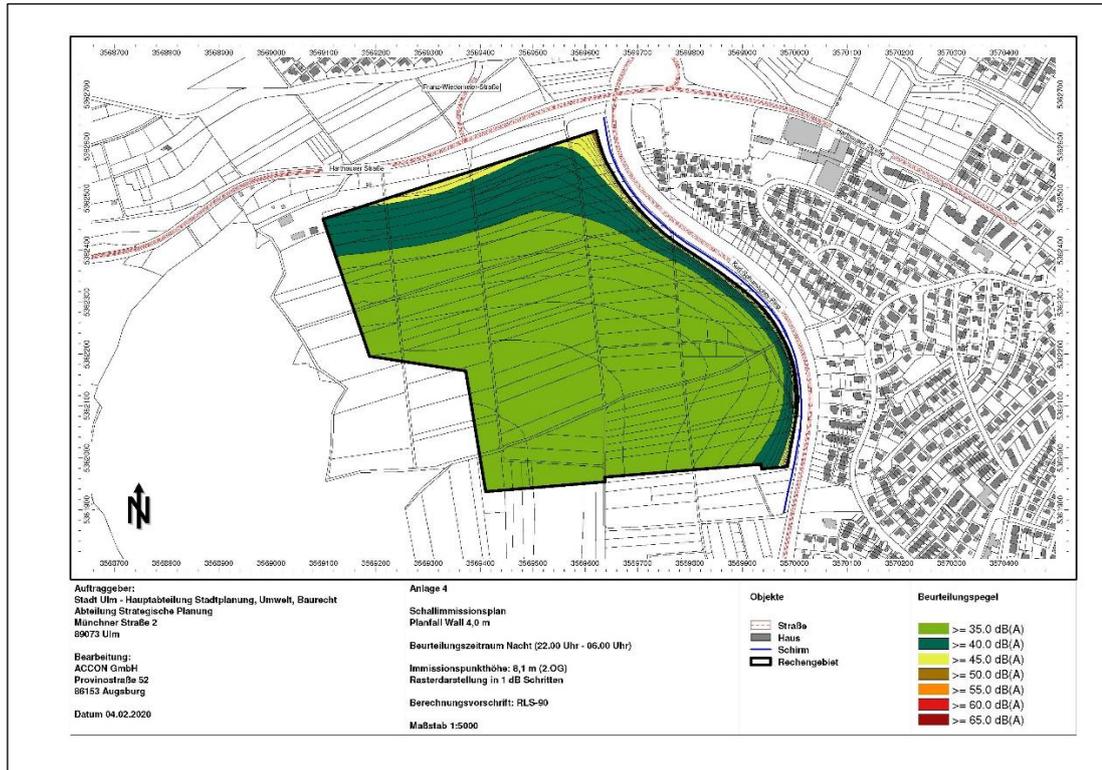
Bezogen auf das Schutzgut Tiere konnte weder ein Vorkommen der Haselmaus, noch des Juchtenkäfers, noch artenschutzrechtlich relevante Reptilien-, Amphibien und Schmetterlingsarten nachgewiesen werden. Es wurde ein durchschnittlich artenreiches Fledermausvorkommen ermittelt sowie das Vorkommen einiger planungsrelevanter Brutvogelarten.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Verbotstatbestände unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Vermeidungs- und ggfs. CEF-Maßnahmen nach §44 BNatSchG (derzeit) nicht erfüllt sind. Eine Befreiung nach §67 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Fazit: Hinsichtlich des Artenschutzes liegt kein Tatbestand vor, der eine weitere Planung einschränken würde. Das Thema muss im Rahmen der Umweltprüfung zum Bebauungsplan ggf. aktualisiert und vertieft werden.

2.6. Straßenverkehrslärm

Um den Lärmeintrag in das Gebiet durch die umgebenden Verkehrsstraßen abschätzen zu können, wurde das Ingenieurbüro Accon beauftragt eine erste Immissionsprognose zu erstellen. Für die Lärmberechnung gehen die Gutachter von einem Beurteilungszeitraum für den Tag von 06:00 - 22:00 Uhr und einer Immissionspunkthöhe von ca. 2,00 m im Freien und für die Nacht entsprechend von 22:00 - 06:00 Uhr mit einer Immissionspunkthöhe von ca. 8,1 m (2. OG) aus. Dabei kann der Lärmeintrag durch den Verkehr auf dem Kurt-Schumacher-Ring im Planfall mit einem 4 m hohen Lärmschutzwall (vgl. nachfolgenden Plan: Darstellung Schirm) tagsüber um 9 dB auf unter 45.0 dB (A) und nachts um 3 dB auf unter 45 dB (A) reduziert und in den Bereich der geltenden Orientierungswerte gebracht werden. Entlang der Harthäuser Straße werden die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete von bis zu 55 dB tagsüber und von bis zu 45 dB nachts innerhalb der bestehenden Gebietsabgrenzung für den Nachtzeitraum geringfügig überschritten.



Nachtzeitraum (Plandarstellung ACCON s. Anlage 6, Seite 4/4)

Fazit: Ausgehend von der aktuellen Plangebietsabgrenzung werden im nördlichen Bereich entlang der Harthäuser Straße die Grenzwerte nachts leicht überschritten. Entlang des Kurt-Schuhmacher-Rings ist ein Lärmschutzwall vorzusehen. Die Lärmthematik kann mit den beschriebenen Maßnahmen ausreichend und mit einem vertretbaren Aufwand bewältigt werden. Sobald die äußere Gebietserschließung (für Straßenbahn und MIV) und der Entwurf für die Bebauung feststehen, können vertiefende Lärmberechnungen durchgeführt werden.

2.7. Geologie

Durch eine geologische Expertise sollten Erkenntnisse gewonnen werden zu:

- Baugrund,
- Grundwassersituation und
- abfalltechnischen Einstufung des Bodens und
- Versickerungseigenschaften des Bodens

Die Untersuchungen erfolgten anhand 7 Kernbohrungen bis 15 m Tiefe und 6 Baggerschürfen. Dabei wurden vier der Kernbohrungen zu Grundwassermessstellen ausgebaut.

Die Erkundung des nördlichen Bereiches, der sich ggfs. für ein Regenrückhaltebecken eignet, wurde mittels zwei Kernbohrungen vorsorglich erkundet.

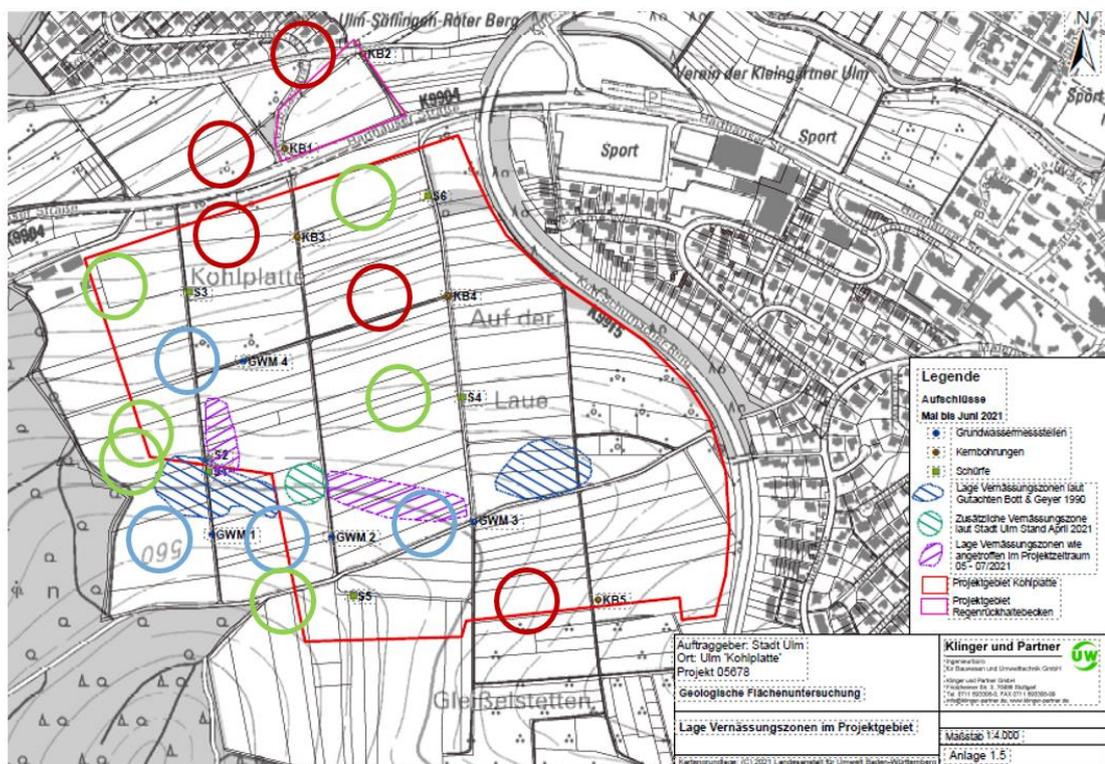
Fazit:

Die angetroffenen Schichten der Unteren Süßwassermolasse sind grundsätzlich ein gut geeigneter Baugrund.

In der Höhenlage um ca. 550 mNN treten bereichsweise Vernässungszonen auf. In diesen Bereichen sind Bauwerke entsprechen durch Drainagen vor Grund- und Hangwasser zu schützen.

Das beprobte Grundwasser ist generell von guter Qualität, es kann für die städtebauliche Planung gestalterisch genutzt werden (Brunnen, Wasserspiele, etc.). Bei der abfalltechnischen Untersuchung des Bodenmaterials wurden keine Belastungen durch Stör- oder Schadstoffe gefunden.

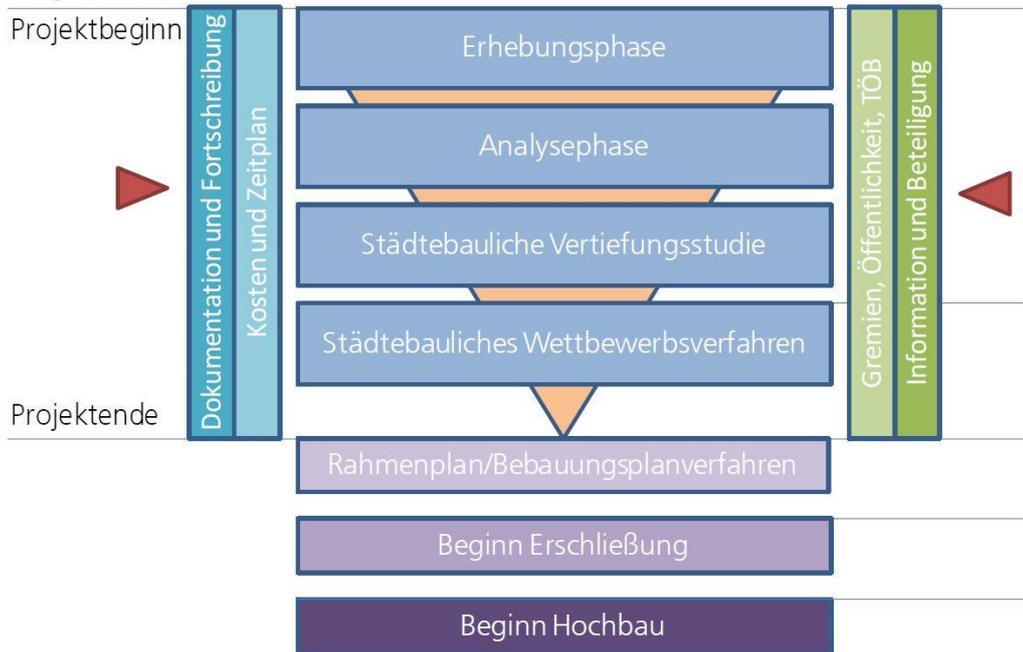
Es ist von einer zumindest teilweisen Versickerung des Niederschlagswassers auszugehen. Ein Vor-Ort-Versuch in einem Baggerschurf brachte ein gutes Ergebnis. Wasser, das nicht im Plangebiet gehalten werden kann, kann dann ggf. in der Talsohle in einem Regenrückhaltebecken aufgefangen werden.



Übersichtsplan (Darstellung Klinger und Partner - mit Kreisen zur Verdeutlichung ergänzt durch SUB II)

3. Weiteres Vorgehen

Projekttablauf



Ablaufschema (Darstellung SUB)

Die nächsten Schritte:

Am 17.05.2022 wird eine Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit zum bisherigen Sachstand (Donausaal, Ulm-Messe, 19:00 - 21:00 Uhr) stattfinden.

Danach sollen folgende Arbeitsschritte eingeleitet werden:

1. Fachliche Diskussion mit dem Ulmer Gemeinderat zu städtebaulichen Fragestellungen im Herbst dieses Jahres.
2. Vorbereitung einer städtebaulichen Vertiefungsstudie, in der alle bisher gewonnenen Erkenntnisse für das Plangebiet zusammengeführt und das Thema der städtebaulichen Dichte verifiziert werden soll.
3. Vorbereitung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die Verwaltung schlägt daher vor, die Ziffern 1.- 3. in die Wege zu leiten und am Ende des Jahres nochmals über die Grunderwerbssituation zu berichten und ggf. alternative Vorgehensweisen vorzustellen.