

# LANDES GARTEN SCHAU

Impulse für  
die ganze Stadt

## MISSION 2030 ULM

**Ergebnisse der  
Planungswerkstatt**  
im Januar 2020

Stadt Ulm

**ulm**



# Landesgartenschau Ulm 2030

Ergebnisse der Planungswerkstatt im Januar 2020

<b>1 MISSION 2030</b>	<b>3</b>	<b>2 PLANUNGSWERKSTATT</b>	<b>21</b>		<b>3 ABSCHNITT MITTE</b>	<b>59</b>	
1.1 Mission 2030	4	2.1 Planungswerkstatt	22	2.3 Söflinger Kreisverkehr	38	3.1 Wallstraßenbrücke	60
Mission 2030 – Impulse für die ganze Stadt	5	Die Planungswerkstatt vom 22. bis 25. Januar 2020	23	Früher/Heute	39	Jetzt hängt's an der Wallstraßenbrücke	61
1.2 Ausgangssituation	6	Leitideen von Team A, B und C	25	Söflinger Kreisverkehr: Verkehr neu organisieren	40	3.2 Fahrradweg	
Grünes Band und enge Fessel	7	Der südliche Abschnitt: Vom Blaubeurer Tor bis zum Ehinger Tor	26	Team A	42	Kienlesbergstrasse	64
Heute dominiert hier der Verkehr!	10	Übersichtsgrafik	27	Team B	44	Freie Fahrt von der City bis zum Mähringer Weg	65
1.3 Planung	14	2.2 Blaubeurer Tor	28	Team C	46		
Herausforderungen auf Schritt und Tritt	15	Früher/Heute	29	2.4 Ehinger Tor	48		
Drei Abschnitte – mit ganz verschiedenartigen Aufgabenstellungen	16	Blaubeurer Tor: Verkehr neu organisieren	30	Früher/Heute	49		
Nord / Mitte / Süden	17	Team A	32	Ehinger Tor: Verkehr neu organisieren	50		
Erst am Anfang einer langen Wegstrecke	18	Team B	34	Team A	52		
		Team C	36	Team B	54		
				Team C	56		



1

# MISSION 2030

1.1

MISSION

2030

# Mission 2030 – Impulse für die ganze Stadt

Eine Landesgartenschau ausgerechnet entlang einer Bundesstraße! Verrückte Idee oder ein bewusst hoch gestecktes Ziel aus Kalkül?

Sicherlich beides! Das in Ulm vorgesehene Gelände ist extrem anders als die Schauplätze aller vorherigen Gartenschauen. Weil es große Verkehrsflächen mit einschließt, sind die Aufgabenstellungen besonders komplex. Gerade, wenn es um Neuorganisationen im Verkehrsbereich geht, werden sich die Veränderungen bis weit hinaus über das eigentliche Gartenschau-gelände auswirken.

Wohl noch keine Landesgartenschau vorher hat sich so hohe Hürden gesetzt. Daher müssen sich Stadt-, Verkehrs-, Landschafts- und Infrastrukturplaner eng miteinander abstimmen.

Die „Mission 2030“ bringt die einmalige Chance, den historischen grünen Ring um die Innenstadt wieder zu schließen. Gleichzeitig eröffnet sie die einzigartige Gelegenheit, die Anlagen der Bundesfestung – ein Baudenkmal von europäischem Rang – mehr in den Blickpunkt zu rücken, sie besser in die Alltagswege zu integrieren.

Nicht nur die Freiflächen und die Mauerwerksbauten sind riesig, sondern auch deren Potenziale. Vieles wird möglich: attraktive Naherholungsbereiche, vielfältige Freizeit-nutzungen, neue Wegeverknüpfungen, darunter eine direkte Fuß- und Spazierwegeverbindung aus Dichterviertel und Weststadt in die freie Landschaft. Und mehr Grün, das zur Verbesserung des Stadtklimas beiträgt.

## Mission 2030 auf einen Blick

- Bundesfestung im Stadtraum integrieren
- Verloren gegangene Freiräume zurückerobern
- Artenreiche Grünräume schaffen
- Verkehrsdominanz reduzieren und stadtverträgliche Mobilität fördern

1.2

# AUSGANGS- SITUATION



# Grünes Band und enge Fessel

Das Glacisband, das noch vor 100 Jahren die Doppelstadt umschloss, ist vor allem im westlichen Bereich zwischen Donau und Wilhelmsburg nur noch sehr lückenhaft vorhanden.

Das einst durchgehende grüne Band war kein Park im klassischen Sinne, sondern Bestandteil einer militärischen Anlage – der gigantischen Bundesfestung, die sich zwischen 1842 und 1866 um Ulm und Neu-Ulm legte. Unter Glacis versteht man die vom Festungsvorfeld flach ansteigende Erdaufschüttung vor dem äußeren Grabenrand. Die Glacisanlagen waren ursprünglich zumeist mit Schwarzkiefern bepflanzt, welche aus militärischen Gründen die Fläche von Gebüsch freihielten.

Weil im Glacis Bauverbot herrschte, bildete es eine Fessel, welche die Entwicklung beider Städte lange stark behinderte. Gleichzeitig aber hielt es ihnen Spielräume für kommende Entwicklungen offen.

Auf Neu-Ulmer Seite ist ein Teil des ehemaligen Glacis tatsächlich zum Park geworden. Die Ehinger Anlagen auf Ulmer Seite, ebenfalls ein Glacis-Rest, sind längst noch nicht so attraktiv, aber stark entwicklungsfähig. Sie werden daher in das Landesgartenschau Gelände mit einbezogen.

Doch gerade vom einstmaligen Westglacis sind in Ulm nur Reste übrig geblieben. Der weitaus größte Teil wurde in Verkehrsflächen umgewandelt.

Im Zuge der Landesgartenschau 2030 soll zugunsten eines wieder durchgehenden grünen Bandes die Verkehrsdominanz zurückgedrängt werden.



Geyer-LurVeitbild, Heidenheim

Im Originalzustand erhaltene Festungsbereiche

Zerstörte oder verschüttete Festungsbereiche







# Heute dominiert hier der Verkehr!

Blaubeurer Tor, Blaubeurer Ring und B10



Quelle: Geyer-Luttbild,  
Heidenheim



**Blaubeurer Tor**



**Blaubeurer-Tor-Brücke, Wallstraßenbrücke**



**Söflinger Kreisverkehr**



**B10**





**Ehinger Tor**



**Bismarckring**



1.3

# PLANUNG



# Herausforderungen auf Schritt und Tritt

Das Gelände der künftigen Landesgartenschau hebt sich aus dem Stadtplan räumlich kaum hervor. Ohne mühevollen Umwege von einem Ende zum anderen zu gelangen, ist derzeit ziemlich schwierig, egal ob zu Fuß, per Rad, mit dem Auto oder dem Öffentlichen Nahverkehr.

Grob gliedert sich das Gelände in drei Abschnitte, die unterschiedlicher kaum sein könnten:

Der südliche Bereich erstreckt sich von der Donau bis hin zum Blaubeurer Tor. Er beinhaltet die Ehinger Anlagen, eine Parkanlage mit noch unerschlossenen Potenzialen. Der Bereich zwischen dem Ehinger und dem Blaubeurer Tor ist wie ein breites Band aus Verkehrsflächen mit wenig Rest-Grün an den Rändern.

Der mittlere Bereich mit der Blaubeurer-Tor-Brücke und der Wallstraßenbrücke stellt lediglich eine unbefriedigende Fuß- und Radwegeverbindung hinüber zur Wilhelmsburg dar.

Im nördlichen Bereich führt „wildes Grün“ von der Kienlesbergbastion hinauf bis zur Wilhelmsburg und deren Glacis, das an Artenreichtum gewinnen kann.

Insgesamt umfasst das Gelände der Landesgartenschau rund 19 Hektar. Mit der Landesgartenschau werden diese riesigen Freiflächen besser erschlossen, enger mit ihrer Umgebung verzahnt und auf vielfältige Art dauerhaft aufgewertet.

Dies ermöglicht eine grundlegende „Stadt-reparatur“, die zu einer nachhaltigen Verbesserung der Lebensqualität in Ulm beitragen soll.

# Drei Abschnitte – mit ganz verschiedenartigen Aufgabenstellungen

## DER NÖRDLICHE ABSCHNITT

### **Rund um die Burg und ihren schlummernden Park**

Das Wilhelmsburgglacis erstreckt sich im weiten Bogen von West nach Ost, von der Kienlesbergbastion über die nahe Umgebung der Burg selbst bis zur Oberen Gaisenbergbastion.

Geprägt ist dieses Areal von imposanten Festungsbauten, spektakulären Erdformationen und introvertierten, teils abgeschiedenen Grünräumen mit teilweise dichtem und waldartigem Baumbestand.

Ein Gelände mit hohem Entdeckerpotenzial also, gleichermaßen ein wertvoller Lebensraum beispielsweise für die gezählt 29 Vogelarten und für die zahlreichen Fledermäuse, die dort einen Lebensraum finden.

Die Neu-Nutzung der riesigen Wilhelmsburg ist bereits angelaufen. Im Rahmen des Bundesprogramms „Nationale Projekte des Städtebaus“ konnte sie in den vergangenen Jahren so stärker ins kulturelle Stadtleben einbezogen werden.

## DER MITTLERE ABSCHNITT

### **Eine Verbindung über die Bahngleise**

Ohne lange Umwege kann nur der motorisierte Verkehr die Gleisanlagen der Deutschen Bahn überwinden. Fußgänger und Radfahrer erleben die B10 hier als einen unwirtschaftlichen Ort und fühlen sich buchstäblich an den Rand gedrängt.

Es besteht dringender Handlungsbedarf nach attraktiven Fuß- und Radwegsverbindungen zwischen Innenstadt und Wissenschaftsstadt und hoch zur Wilhelmsburg.

Der „Glacissteg“ als grünes Anhängsel an der Wallstraßenbrücke und ein neuer Radweg entlang der Kienlesbergstraße könnten Abhilfe schaffen.

Gleichzeitig muss nach Lösungen zur barrierefreien Erschließung der Wilhelmsburg gesucht werden. Ob mit Bus, Auto oder vielleicht mit einer Seilbahn wird geprüft.

## DER SÜDLICHE ABSCHNITT

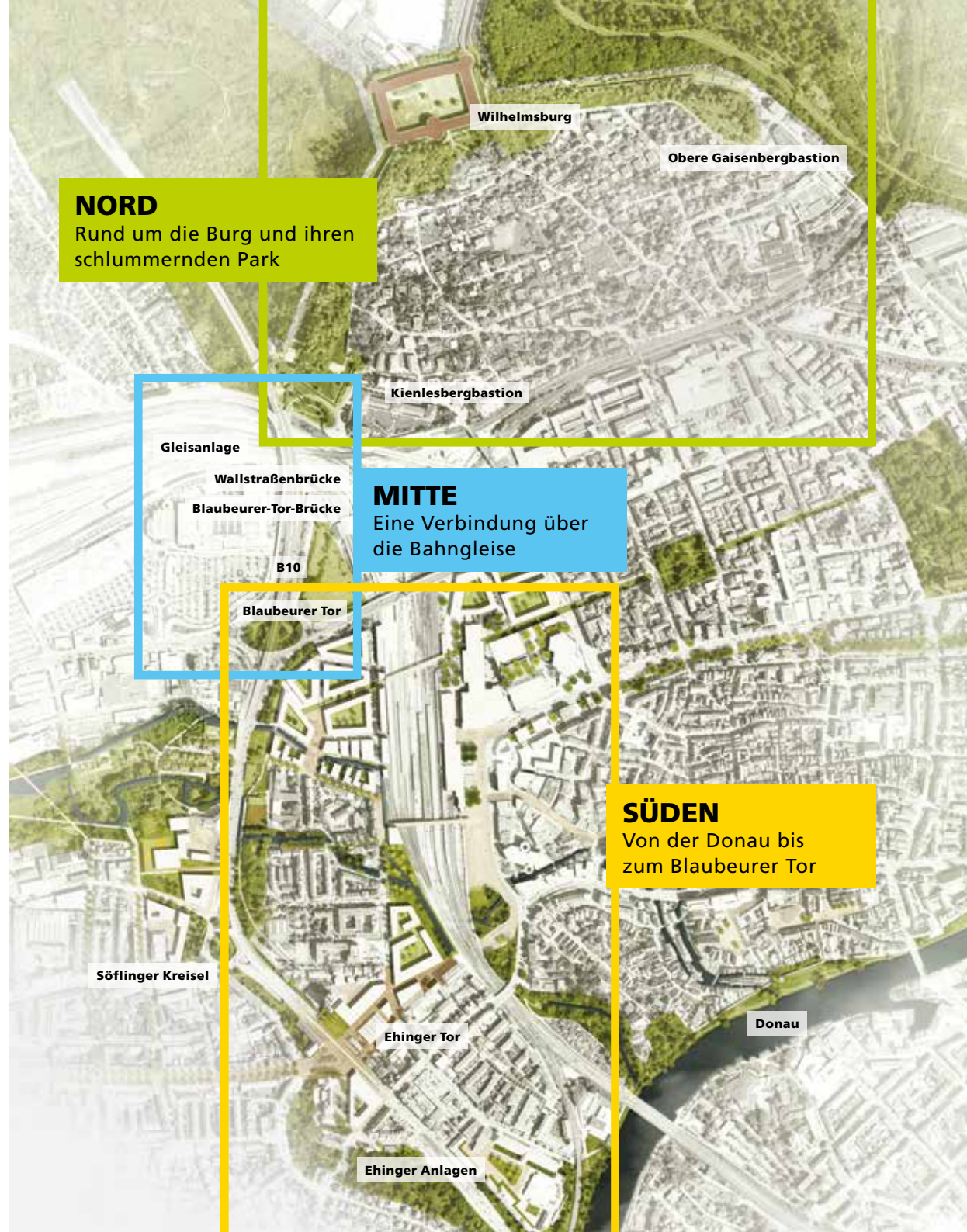
### **Von der Donau bis zum Blaubeurer Tor**

Das Grün und der Lärm – sie stehen in den Ehinger Anlagen in einem ungunstigen Wettstreit. Immerhin ist zwischen Donau und Ehinger Tor noch ein Rest des grünen Glacis-Bandes aus Bundesfestungszeiten erhalten geblieben. Der heute bereits parkähnliche Teil ist geprägt durch alten Baumbestand. Dieser ist ein Pfund, mit dem sich wuchern lässt.

Für die Planer-Teams heißt das: In den Ehinger Anlagen lässt es sich auf den bereits vorhandenen Qualitäten aufbauen. Zu einem „richtigen“ Park fehlt hier vor allem ein wesentlicher Faktor: Die Ruhe!

Zwischen Ehinger Tor und Blaubeurer Tor ist die Misere groß. Beide Stadttore sind verkehrsumspülte „Unorte“, die abseits stehen und nur wenig in das städtische Leben integriert sind.

Auf der B10 tost der Verkehr, der das Dichterviertel und die Weststadt wie mit einem Beilhieb von der Innenstadt durchtrennt. Nur an wenigen Stellen ist ein Übergang auf die andere Seite möglich.



**NORD**  
Rund um die Burg und ihren schlummernden Park

Gleisanlage  
Wallstraßenbrücke  
Blaubeurer-Tor-Brücke  
B10  
Blaubeurer Tor

**MITTE**  
Eine Verbindung über die Bahnleise

**SÜDEN**  
Von der Donau bis zum Blaubeurer Tor

Söflinger Kreisel

Ehinger Tor

Donau

Ehinger Anlagen

Wilhelmsburg

Obere Gaisenbergbastion

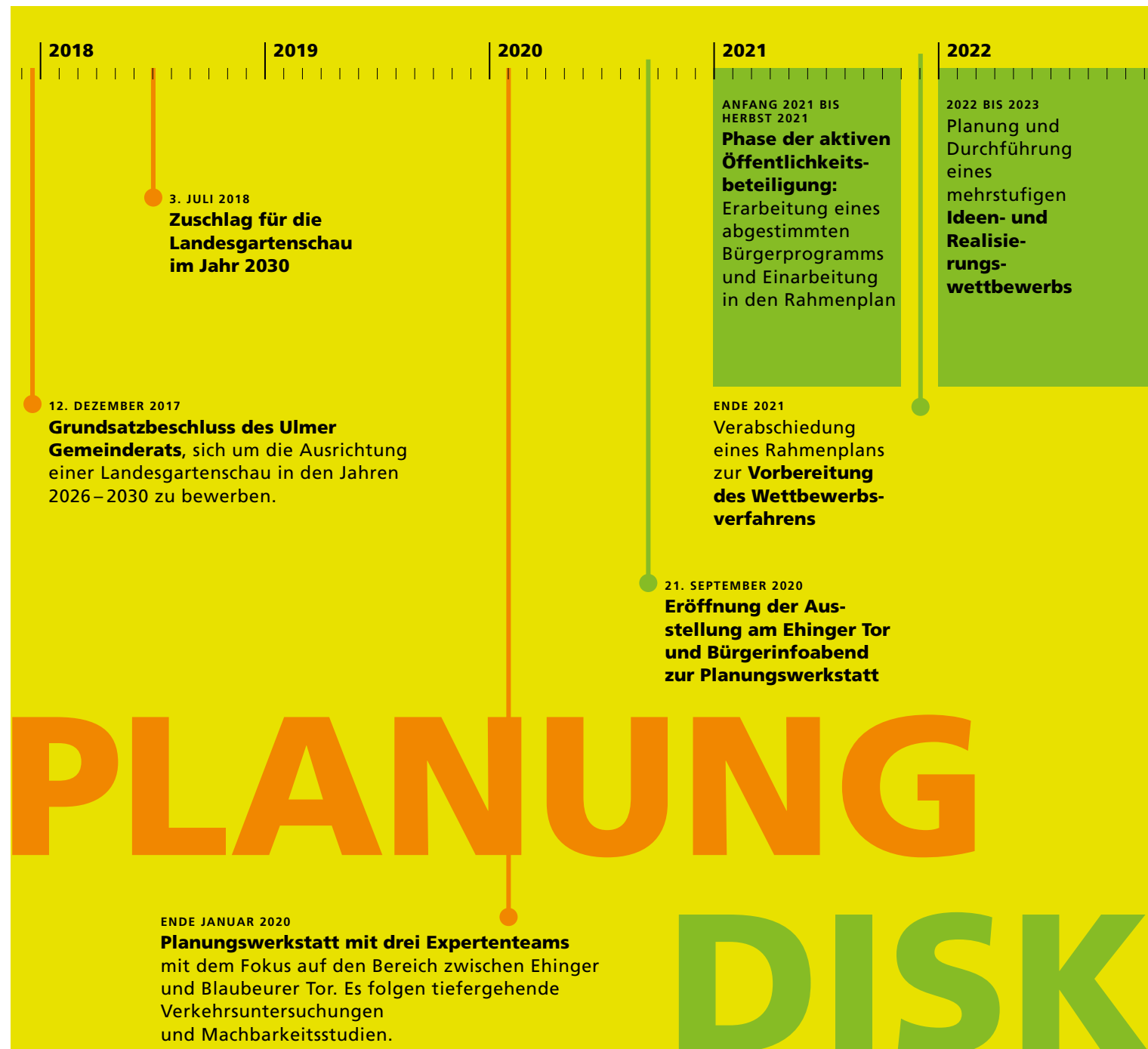
Kienlesbergbastion

# Erst am Anfang einer langen Wegstrecke

Noch ist es ein weiter Weg bis zum Erreichen der Zielmarke. Das Bild von einem Langstreckenlauf drängt sich ganz besonders bei dieser Landesgartenschau auf. Um ihn durchzustehen, müssen immense Kräfte mobilisiert werden und bedarf es eines guten Timings. Auf ruhigere Phasen folgen Zwischenspurts und schwierige Etappen. Und solche, in denen der Ulmer Gemeinderat einschneidende Entscheidungen treffen müssen. Der Grundsatzbeschluss, die Landesgartenschau nach 1980 im Jahr 2030 erneut nach Ulm zu holen, ist einmütig gefasst worden. Das unterstreicht: Die Stadtpolitik steht geschlossen hinter diesem Vorhaben.

Zum Entwicklungsprozess gehört eine breite Bürgerbeteiligung. Die Stadtgesellschaft ist aufgerufen, sich an der Diskussion zu beteiligen und mit eigenen Vorschlägen zu bereichern. Die unter allen Beteiligten abgestimmten Maßnahmen finden Einzug in den Rahmenplan, der die Eckpunkte für das anschließende Wettbewerbsverfahren setzt.

Noch liegt eine lange Wegstrecke vor uns bis zum Eröffnungstermin im Frühjahr 2030.





2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

AB 2025  
**Realisierungsphase**  
der nachhaltigen  
Stadtentwicklungspläne

2024  
**Gründung der Projektgesellschaft**

# REALISIERUNG

1. APRIL 2024  
**Abgabe einer verbindlichen Erklärung**  
der Stadt zur Ausrichtung der Landesgartenschau in 2030

APRIL 2030  
**Eröffnung der Landesgartenschau**  
**und Feier des 50-jährigen Jubiläums**

# MISSION





# 2

# PLANUNGS- WERKSTATT

2.1

# PLANUNGS- WERKSTATT



# Die Planungswerkstatt vom 22. bis 25. Januar 2020

Keine Denkverbote – unter dieser Maßgabe haben sich im Januar 2020 drei interdisziplinär besetzte Planer-Teams mit dem Gelände der Landesgartenschau 2030 beschäftigt. Der mehrtägige Workshop führte sie auf eine Gratwanderung. Denn ihre Vorschläge sollten ebenso ambitioniert sein wie tatsächlich umsetzbar. Bei den ausgeheckten Plänen galt es daher, Aufwand und Nutzen abzuwägen und bei kühnen Ideen und Visionen gleichzeitig die Wege zur Realisierung zu beschreiben.

Der Schwerpunkt der Überlegungen lag auf dem Abschnitt zwischen Ehinger und Blaubeurer Tor, der als der kniffligste gilt. Fantastereien waren nicht gefragt, Blicke über den Tellerrand hinaus aber sehr wohl. Jede Zeit hat schließlich „das Recht, Stadt immer wieder neu zu denken“, wie es ein Teilnehmer auf den Punkt brachte.





## Ertüchtigen und Verknüpfen

Das Team A verfolgt zwei übergeordnete Ziele: Das heute stark durchlöcherte Westglacis soll wieder zu einem durchgängigen Freiraum werden. Der Vorschlag lautet: Auf der westlichen Seite der B10 bekommt er eher den Charakter eines Boulevards, auf der Seite zur Stadt dominieren Landschaftselemente. Gleichzeitig entstehen attraktive Querverbindungen zwischen der Innenstadt und dem Dichterviertel bzw. der Weststadt. Die Bereiche Blaubeurer Tor, Söflinger Kreisel mit Hindenburgring und Ehinger Tor stehen dabei besonders im Fokus.

### TEAM A

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH, Karlsruhe

ARGUS Stadt und Verkehr, Hamburg

Planstatt Senner, Überlingen

## Abschnitt für Abschnitt unter die Lupe nehmen

Das Team B sieht in der B10 lupenrein das Leitbild einer „autogerechten Stadt“ verwirklicht. Die Interessen des Autoverkehrs dominieren und das gewachsene soziale und städtebauliche Gefüge hat sich diesen unterzuordnen. Die Straßen selbst sind allein für die Autos da, planerisch werden sie als „gleichbleibende lineare Struktur“ aufgefasst.

Dieses Leitbild, das bis in die 1970er Jahre galt, ist heute überholt. Ein zeitgemäßer Ansatz begreift Straßen verstärkt als „lebendige Freiraumstruktur“. Somit gelte es, sie wieder dem „städtischen Lebensraum“ hinzuzufügen.

Gerade innerörtlich sei die B10 keinesfalls ein einförmiges Band. Vielmehr bestehe sie aus sehr unterschiedlichen Abschnitten, die je eigene planerische Antworten erfordern.

### TEAM B

asp Architekten GmbH, Stuttgart

StetePlanung, Darmstadt

TREIBHAUS Landschaftsarchitektur, Hamburg

## „Rückgrat“ mit Querverstreungen

Das Team C sieht das Westglacis – und die darin eingebettete B10 – als ein starkes Rückgrat. Dieses werde von mehreren von West nach Ost verlaufenden „Raumbändern“ durchdrungen: die Wasserbänder mit Blau und Donau, die grünen Bänder (mit parkartigen Strukturen) und die urbanen Bänder (die vorhandene städtische Bebauung).

Diese Bänder gelte es, besser zusammenzufügen und ihre Qualitäten konsequenter herauszustellen. So könne es gelingen, Innenstadt und Weststadt besser zu verknüpfen und das heute vor allem vom Autoverkehr geprägte Westglacis als Stadtraum zurückzugewinnen.

### TEAM C

Machleidt GmbH Städtebau und Stadtplanung, Berlin

SHP Ingenieure GbR, Schnüll, Haller+Partner, Hannover

sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

# Der südliche Abschnitt: Vom Blaubeurer Tor bis zum Ehinger Tor

## Blaubeurer Tor – umzingelt vom Verkehr

Durch den gigantischen Kreisverkehr, die Freistellung des Monuments und die Zerstörung der zugehörigen Wallanlagen ging der Ensemble-Charakter der einstigen Bundesfestung an dieser Stelle weitgehend verloren. Kann der Verkehr hier neu organisiert und das Tor wieder mehr an den Stadtraum angebunden werden?

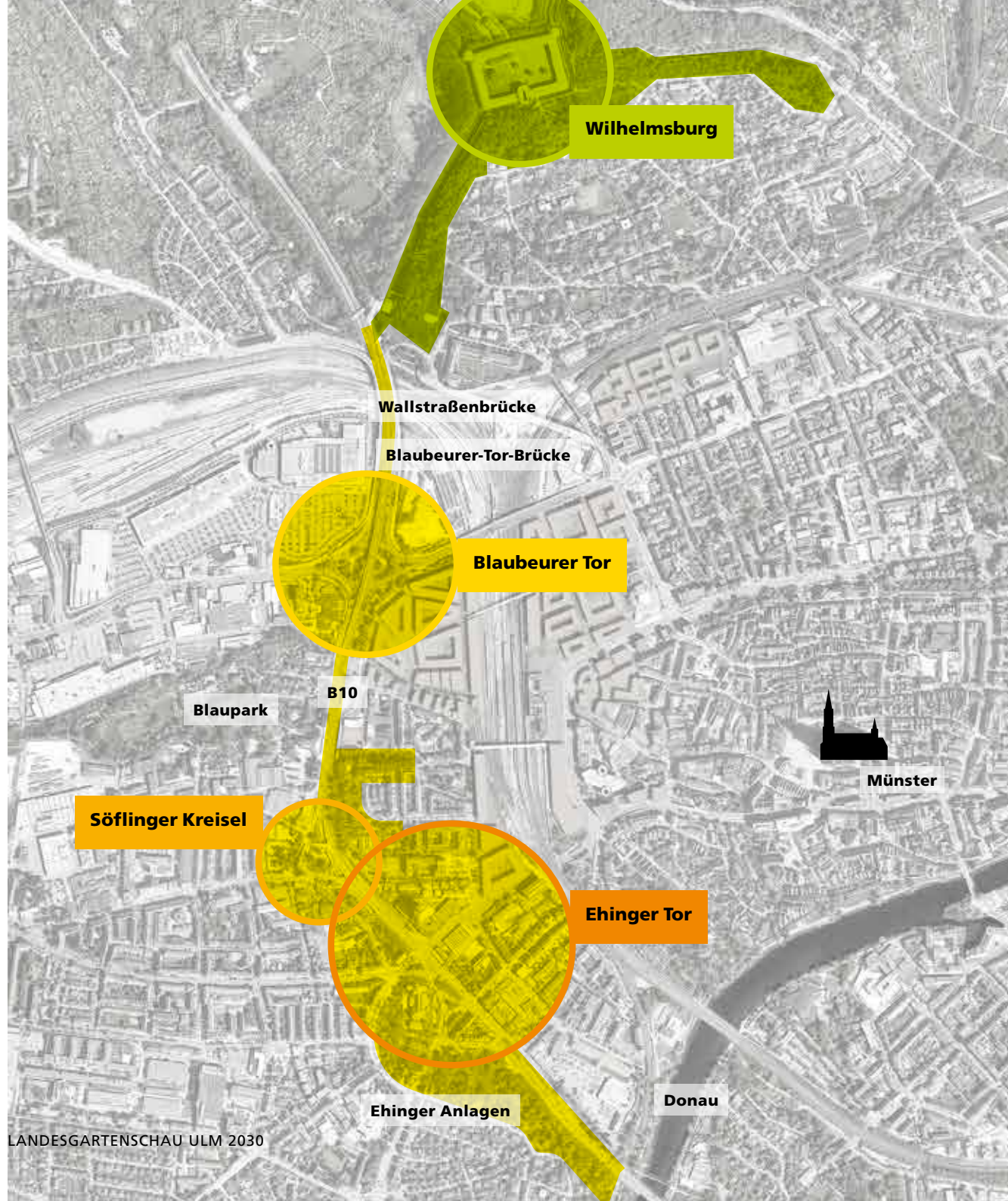
## Söflinger Kreisel

Der Söflinger Kreisel verschlingt viel Fläche. Könnte durch seinen Umbau in eine Kreuzung mit einer Abbiegemöglichkeit westwärts in die Söflinger Straße wertvoller Stadtraum zurückgewonnen werden? Dies gilt es nun zu untersuchen.

## Ehinger Tor – leicht zu übersehen

Die Freifläche am Ehinger Tor wird von Auto-Trassen dominiert und von diesen mehrfach durchschnitten. Die Schlüsselfrage ist es, ob der ausladende Straßenraum bis hin zum Söflinger Kreisel anders organisiert werden kann, um so deutliche Verbesserungen für Fußgänger und Radler und ebenso für Autofahrer zu erzielen.  
Die Lösung lautet: Höhere Übersichtlichkeit, mehr Aufenthaltsqualität, bessere Querungsmöglichkeiten.





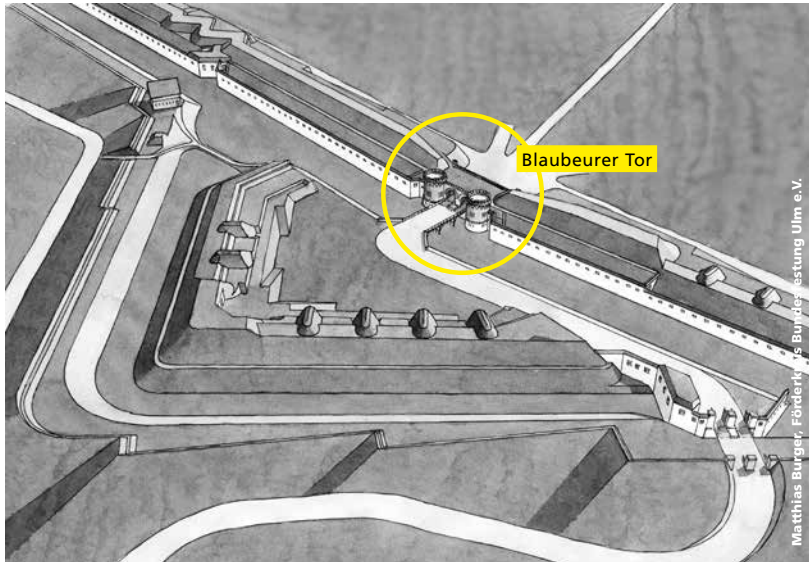
## Wilhelmsburg – ein schlummernder Riese

Die Wilhelmsburg ist ein schlummernder Gebäude-Riese, der durch die Landesgartenschau viel Aufmerksamkeit auf sich ziehen wird. Dieses birgt die Chance auf entscheidende Impulse, um „der Burg“ dauerhaft neues Leben einzuhauchen. Zu lösen ist vorher das Hauptproblem der Erreichbarkeit. Ob eine Seilbahn dafür in Frage käme und wo die nötigen Parkflächen zur Verfügung stünden, muss erst noch ermittelt werden. In der Planungswerkstatt standen diese Fragen nicht auf dem Programm.

2.2

BLAUBEURER  
TOR

# Was tun am Blaubeurer Tor?



**1880**






**HEUTE**

... dient das Blaubeurer Tor  
als Brückenfeiler.



# Blaubeurer Tor: Verkehr neu organisieren




## HEUTE

-  B10
-  Führung Kfz-Verkehr
-  Flächengewinn





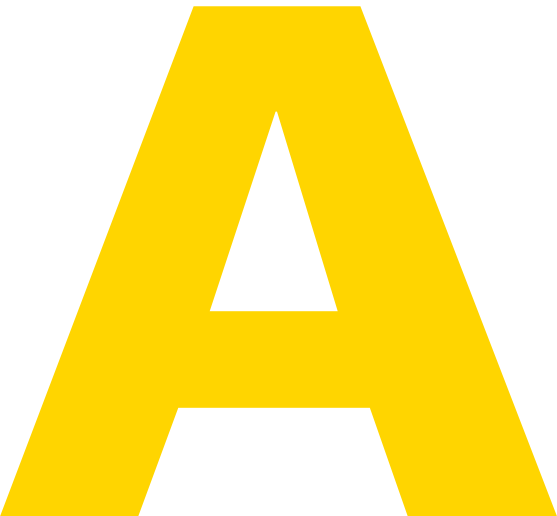
## ZUKUNFT

-  B10
-  Führung Kfz-Verkehr
-  Flächengewinn

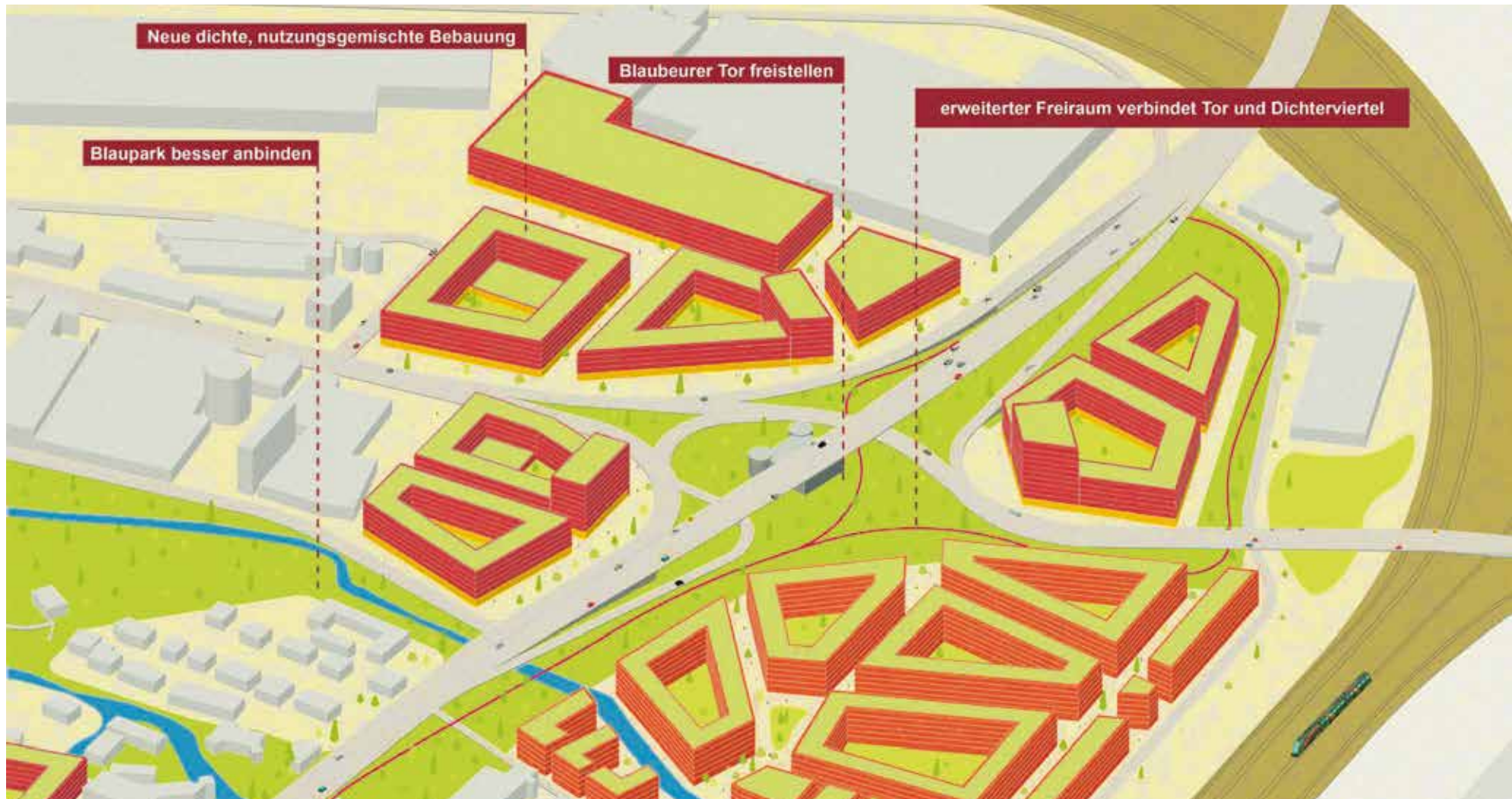


# Ampelkreuzung statt Mammut-Kreisel

Der überdimensionale Kreisverkehr wird um- und rückgebaut, der gesamte ebenerdige Verkehr westlich am Blaubeurer Tor vorbei geführt. Dadurch könnten die östlich des Tors liegenden Verkehrsflächen in einen autofreien öffentlichen Raum umgewandelt werden. Das bislang verkehrsumspülte Monument der Bundesfestung lässt sich bei Team A so direkt ans Dichterviertel anbinden.









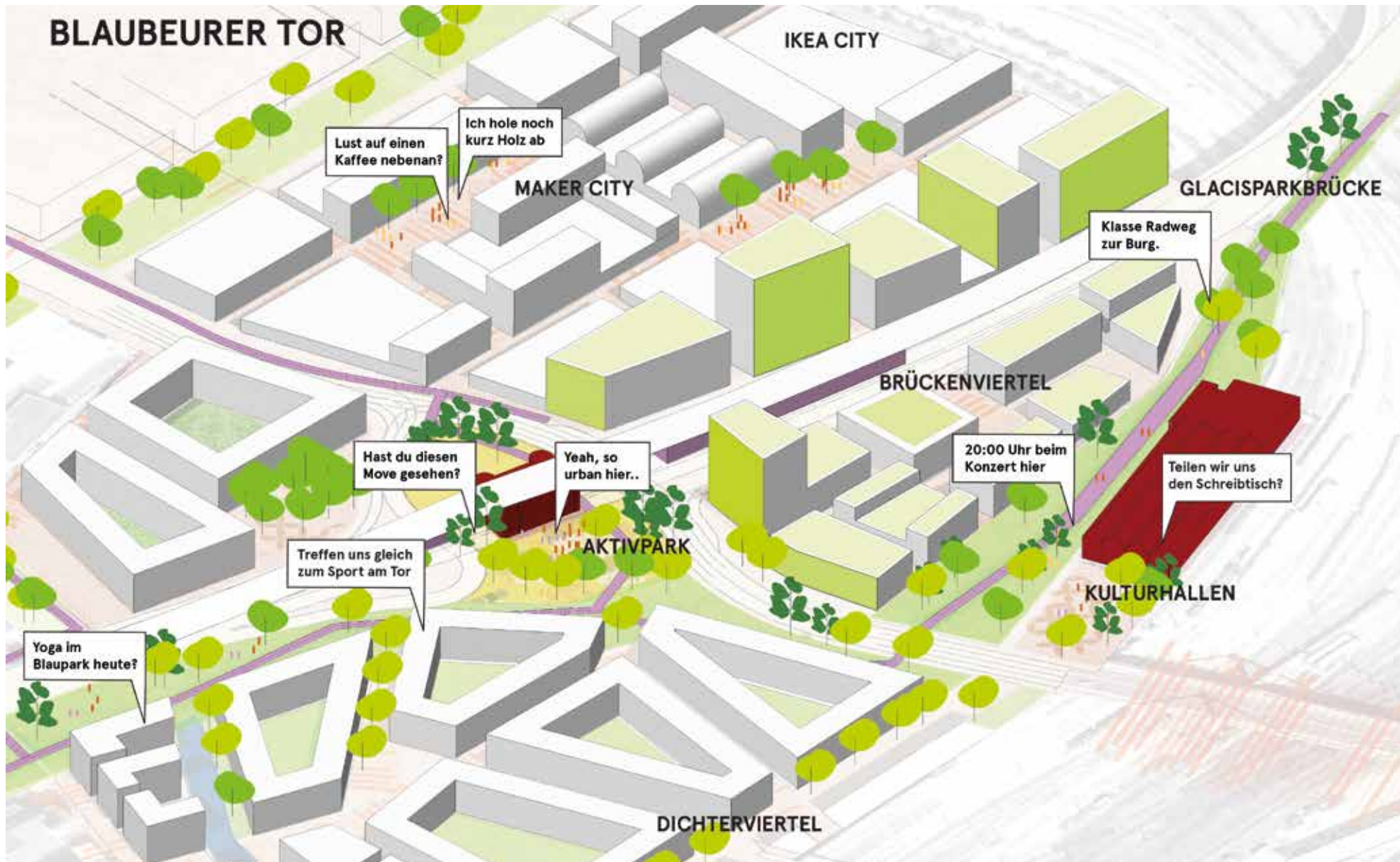
## Die Entfaltung eines Unorts

Den „Unort“ rund ums Blaubeurer Tor will Team B in einen „erlebbar Stadt-eingang“ umwandeln. Dafür will es die aktuell gewerblich genutzten oder brachliegenden Flächen in seiner Umgebung für die Entwicklung eines „lebendigen“ neuen „Brückenquartiers“ zwischen Kernstadt und Blautal einsetzen. Der Kreisverkehr am Blaubeurer Tor sei überdimensioniert und solle daher zur Kreuzung um- und rückgebaut werden. Östlich davor entsteht ein Grün- und Freibereich mit-samt einem multifunktionalen Platz für Sport und Kultur, der direkt ans Dichter- viertel angrenzt.

Der Radverkehr wird sichtbar über eine eigene Brücke geführt.









## Das Park-Potenzial heben

Die B10 bleibt so, wie sie ist, der Kreisverkehr am Blaubeurer Tor bleibt ebenfalls bestehen, bekommt lediglich eine Ampelanlage. Sehr intensiv hat sich Team C mit dem nahen Blaupark beschäftigt, in dem es ein großes Potenzial entdeckt hat. Seine fragmentarischen Grünflächen sollen in Richtung Westen unter Berücksichtigung der Bedarfe der ansässigen Firmen zu einem großen Ganzen, zu einem attraktiven Park, zusammengefügt werden. Das Team sieht darin Platz für Sport- und Erholungsangebote und ebenso ein attraktives Umfeld für die eingebetteten Firmengebäude.







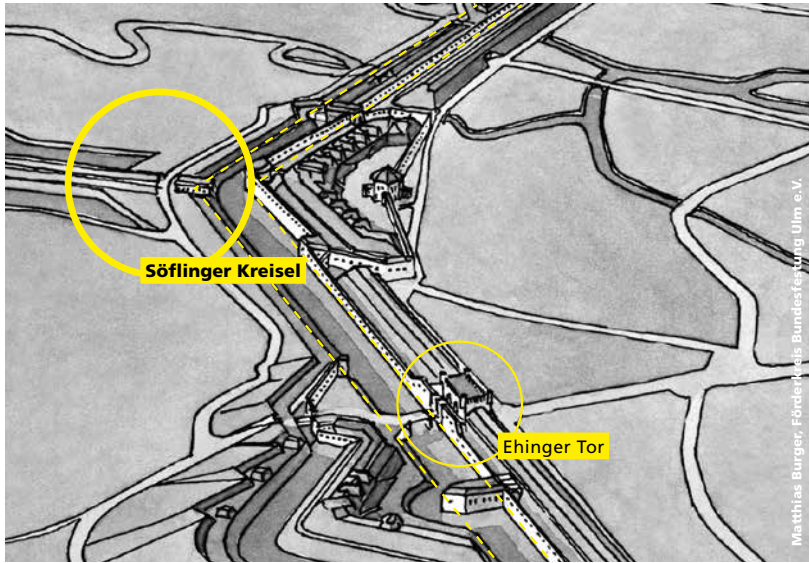
2.3

SÖFLINGER

KREISVERKEHR



# Was tun am Söflinger Kreisverkehr?



**1880**





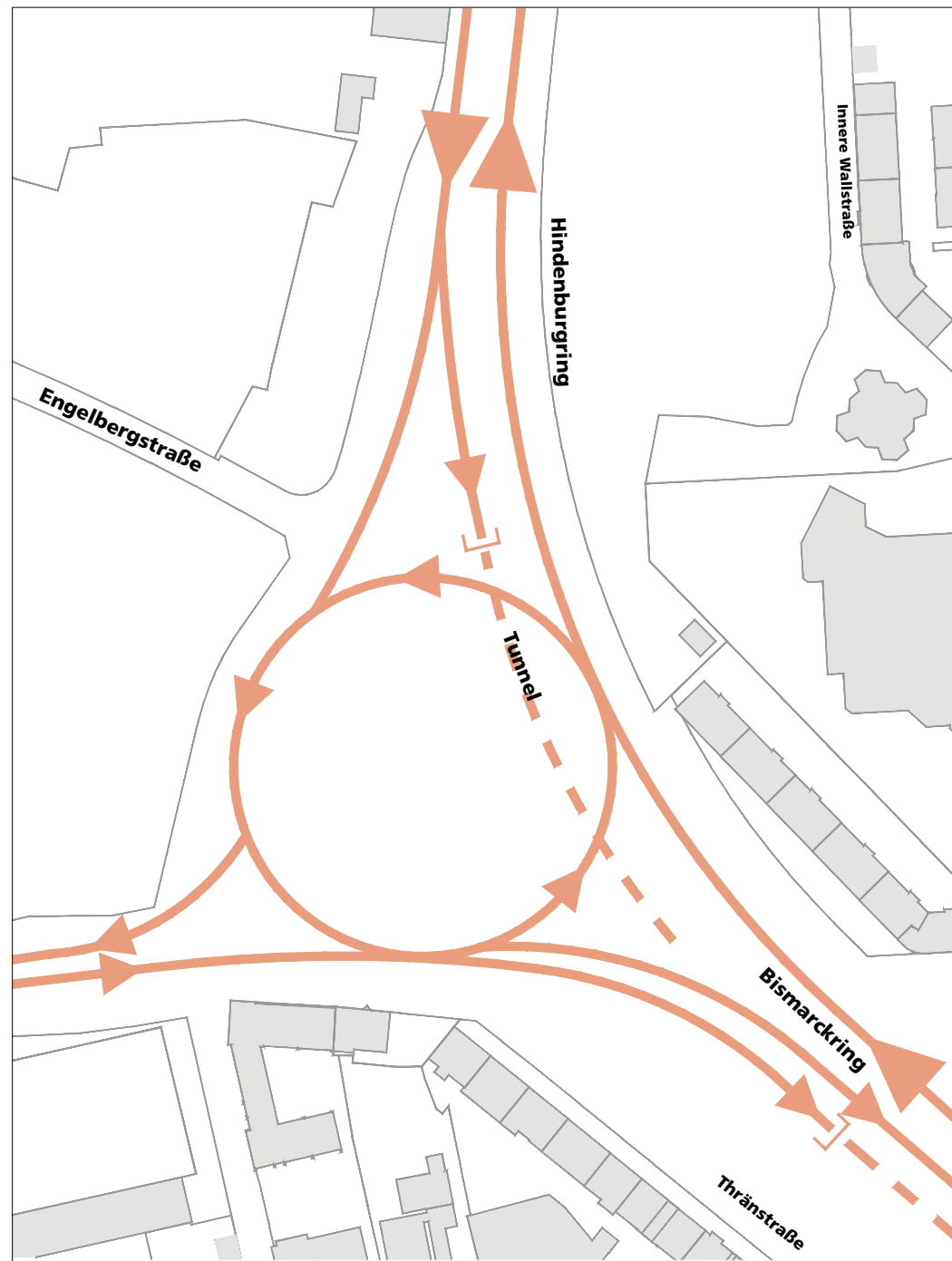
**HEUTE**

Der Söflinger Kreisel aus der Vogelperspektive.



# Söflinger Kreisverkehr: Verkehr neu organisieren

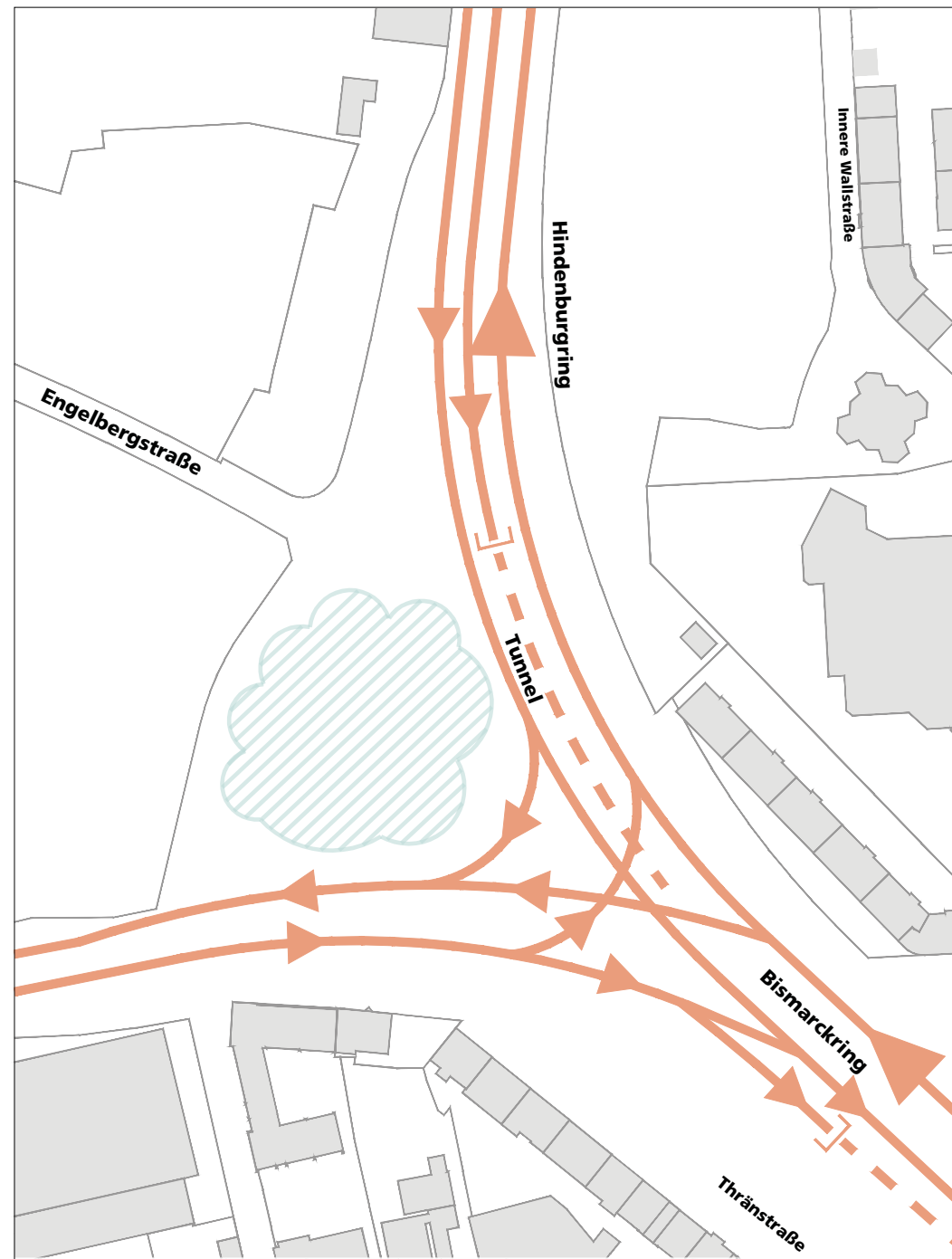
## HEUTE

-  Führung Kfz-Verkehr
-  Flächengewinn



# ZUKUNFT

-  Führung Kfz-Verkehr
-  Flächengewinn





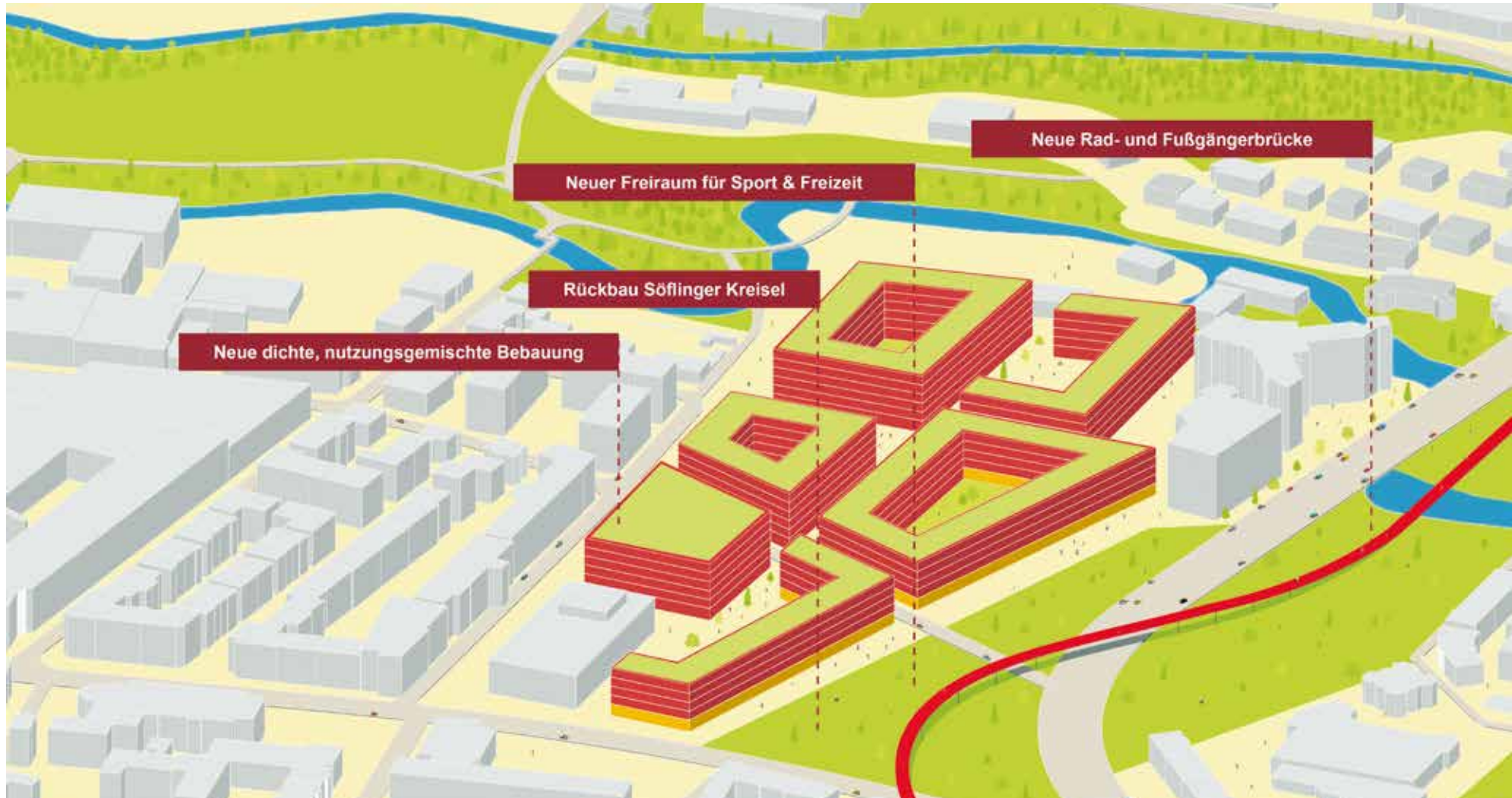
## Neu organisieren, Freiräume gewinnen

Der raumfressende „Söflinger Kreisel“ wird zu einer herkömmlichen Kreuzung umgebaut. Das schafft Platz für neue Grün- und Sportflächen. Gen Norden gehen diese in einen Stadtboulevard über, der die B10 auf westlicher Seite begleitet.

Um Fußgänger und Radler bequem über die B10 zu geleiten, wird der Bau einer großzügigen Brücke in Nord-Süd-Richtung vorgeschlagen, welche die neue „Söflinger Kreuzung“ überspannt.







## Zwei Quartiersparks und ein langer Radlersteg

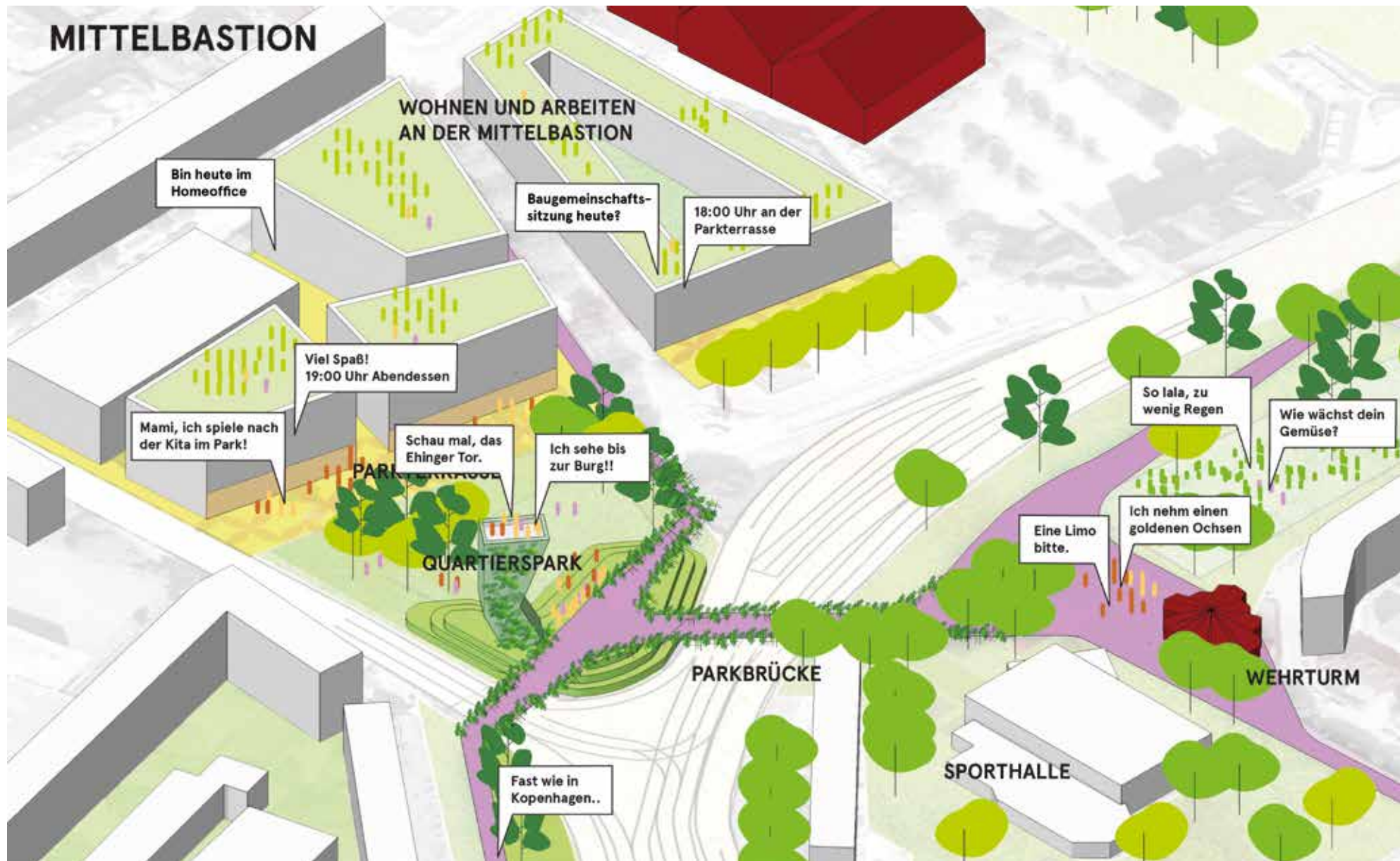
Der „Söflinger Kreisel“ wird zu einer einfachen Kreuzung zurückgebaut, die so gewonnene Fläche einem neuen Quartierspark zugeschlagen. Westlich daran entsteht ein neues Stadtviertel im Mix aus Wohnen und Arbeiten.

Die Söflinger Straße wie die B10 (hier Hindenburgring) werden mit der grünen „Parkbrücke“ überspannt, die dann Teil des gesamtstädtischen Rad- und Fußwegenetzes ist. Der Bereich neben Böblingerturm und Blauringhalle am westlichen Rand des Dichterviertels wird zu einem weiteren Quartierspark aufgewertet.



# B







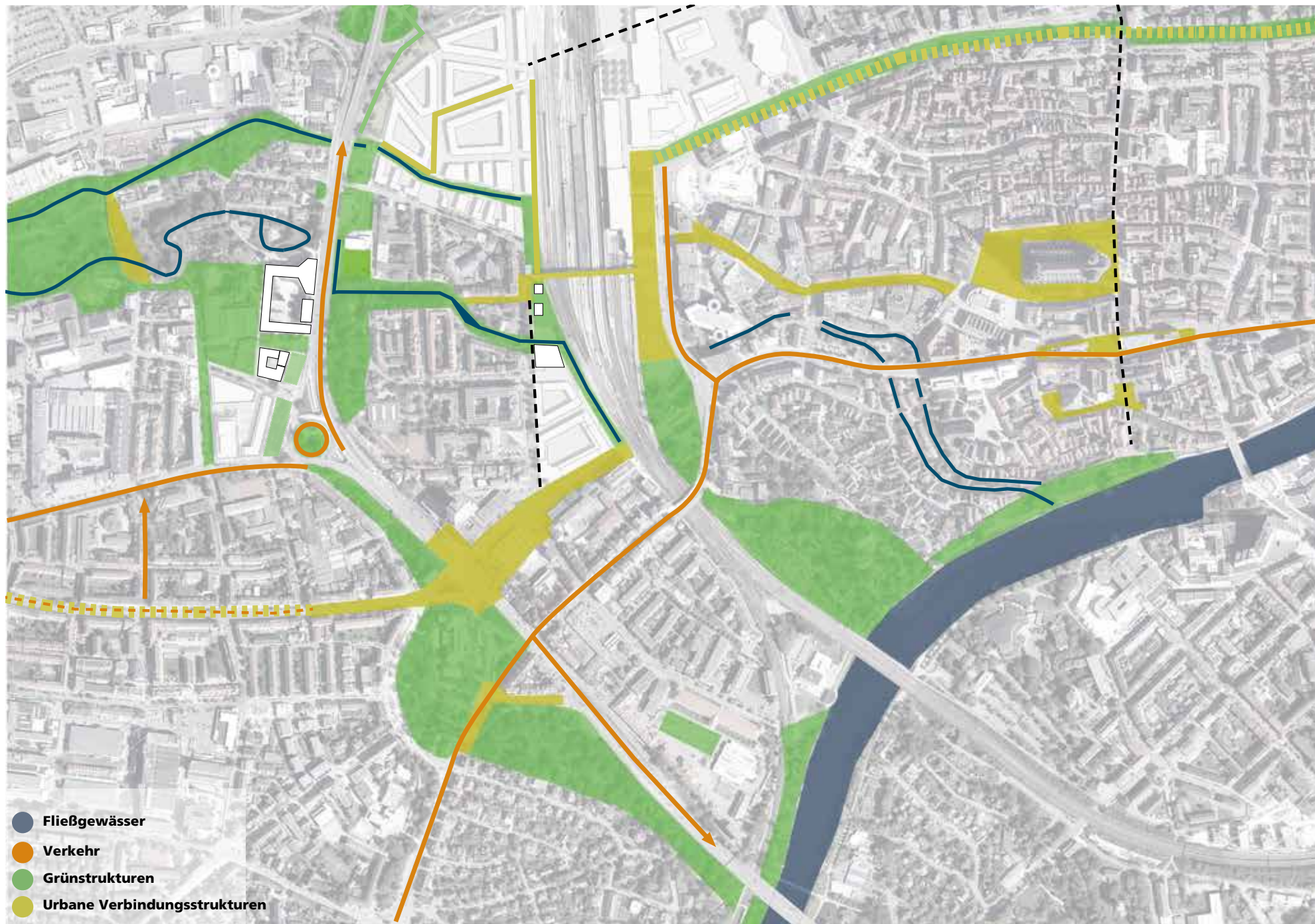
## Bismarckring schrumpfen

Team C will den Straßenzug B10/B28 in seiner bisherigen Leistungsfähigkeit unverändert erhalten, aber Teile des umliegenden Straßennetzes zur Erschließung von Innen- und von Weststadt völlig neu ordnen. Durch eine neue Ausfahrt in Fahrtrichtung Westen in die Söflinger Straße versprechen sich die Planer eine entlastende Wirkung für den Bismarckring. Dieser könnte dann zu einer einfachen Stadtstraße mit reiner Erschließungsfunktion werden.

Das Straßennetz in der Weststadt wird neu geordnet: Die Wagnerstraße wird zur Anwohnerstraße, der Hauptverkehrsstrom über die Söflinger Straße geleitet.







2.4

EHINGER TOR



# Was tun am Ehinger Tor?



**1904**






**HEUTE**

... ist das Ehinger Tor  
umzingelt von Verkehr.




# Ehinger Tor: Verkehr neu organisieren

## HEUTE

-  Straßenbahn
-  Führung Kfz-Verkehr
-  Flächengewinn



# ZUKUNFT

-  Straßenbahn
-  Führung Kfz-Verkehr
-  Flächengewinn





## Gründlich „aufräumen“

Der gesamte Bereich um das Ehinger Tor wird verkehrlich neu geordnet. Durch die Bündelung und Umlenkung der Verkehrsströme und die Schaffung von kompakten Kreuzungen könnten zahlreiche Abbiegespuren und Verkehrsflächen wegfallen. Ein so „aufgeräumter“ Verkehrsknoten sei übersichtlicher und damit sicherer für alle Verkehrsteilnehmer.

Als Lohn der Mühen gibt's mehr städtischen Freiraum: Zwischen Ehinger Tor und Hans- und Sophie-Scholl-Gymnasium kann ein urbaner Platz entstehen. Bäume sowie Wasserflächen machen ihn sogar zu einem „Klimaplatz“, der dazu beiträgt, die Hitzetemperaturen im Sommer abzumildern.

Fußgängern und Radlern steht das Ehinger Tor nun wie selbstverständlich offen. Die Straßenräume sind viel kompakter und lassen sich dadurch viel einfacher überqueren.

Weil die Furttenbachstraße nur noch als Erschließungsstraße für die Anwohner dient, können die Ehinger Anlagen verbreitert werden.







## Neuer Stadteingang

Das verkehrsumtoste Ehinger Tor wird freigestellt und damit besser ins Blickfeld gerückt. Überflüssige Fahrspuren am Bismarckring verschwinden, die unübersichtliche Verkehrsführung an dieser Stelle wird neu geordnet. So lassen sich Freiräume für unterschiedliche Nutzungen gewinnen. Zum Beispiel als Mobilitätsdrehscheibe mit Ausleihstation für Fahrräder und Pedelecs während der Landesgartenschau 2030.

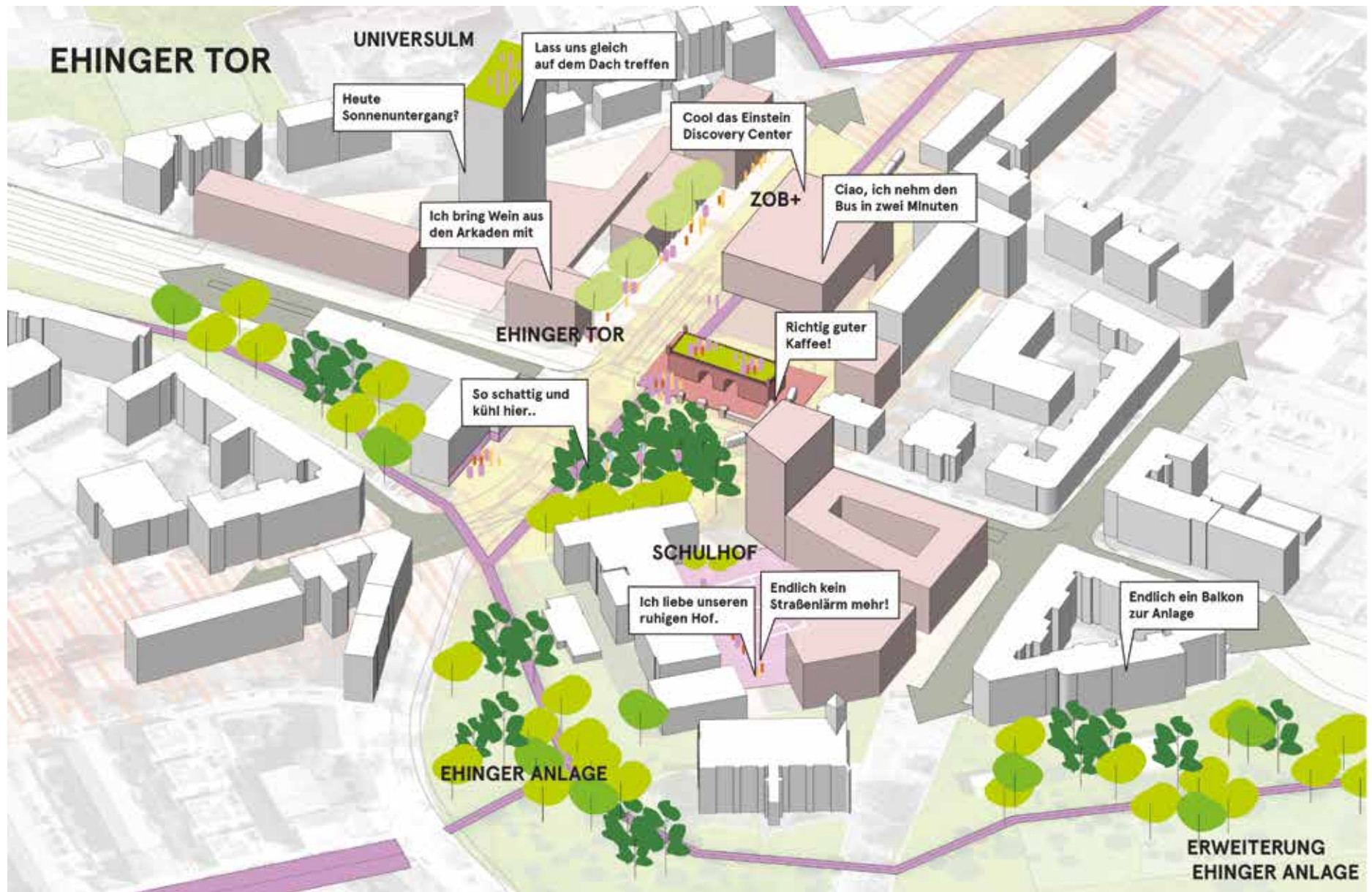
Auf Dauer wandelt sich das Areal zum Stadteingang, zu dem ein neuer, urbaner Platz gehört.

Die neue Verkehrsführung strahlt weit aus. Die Zinglerstraße und der westliche Teil der Neuen Straße werden auf Gegenrichtungsverkehr umgestellt.

# B







## Tor bekommt Platz

Einschneidende Veränderungen im Nahbereich des Ehinger Tors ziehen weitreichende Konsequenzen nach sich. Die Erschließung der Innenstadt wird neu geregelt. Einzige Zufahrt dorthin aus Westen wird fortan die Zinglerstraße, in der künftig der Verkehr in zwei Richtungen fließt. Die überbreite Neue Straße im Bereich Ehinger Tor wird zurückgebaut und steht nur noch dem ÖPNV und dem Radverkehr zur Verfügung. Damit entsteht eine verkehrsberuhigte Achse, die sogar über das Ehinger Tor hinaus bis in die Wagnerstraße hinein verlängert wird. Die Wagnerstraße erfährt damit eine starke Aufwertung. Aus ihr wird der Mittelpunkt der Weststadt!

Der Bereich ums Ehinger Tor wird – bis auf den ÖPNV und den Radverkehr – komplett verkehrsberuhigt. Hier entsteht der „Ehinger-Tor-Platz“ als Eingang in die Innenstadt. Neue Gebäude und eine Bebauung auf der Nordseite der Neuen Straße fassen den Platz ein. Gegenüber dem Hans- und Sophie-Scholl-Gymnasium entsteht ebenfalls ein Neubau, beispielsweise eine Schulerweiterung.

Voraussetzung dafür ist, alle oberirdischen Verkehre in Nord-Süd-Richtung in den B10-Tunnel zu leiten.



Wangerstraße, Blick Richtung Ehinger Tor









3

# ABSCHNITT MITTE

# 3.1

# WALL- STRASSEN- BRÜCKE



# Jetzt hängt's an der Wallstraßenbrücke

Der Plan ist genial, steht und fällt aber mit dem baulichen Zustand der Wallstraßenbrücke. Lässt sie sich mit einem vertretbaren Aufwand sanieren, besteht die Chance auf Zugewinn für den Rad- und Fußverkehr. Statt eines neuen und kostspieligen Stegbauwerks lieber die bestehende Brücke auf der Ostseite verbreitern und den Straßenraum neu organisieren: Diese frappierende Lösung haben die Verfasser einer sogenannten „Machbarkeitsstudie“ entwickelt.

Diese Lösung wäre die in vielerlei Hinsicht beste Alternative, um für Radler und Fußgänger eine attraktive Verbindung vom Blaubeurer Tor über die Gleisanlagen der Deutschen Bahn hinweg bis zur Kienlesbergbastion zu schaffen, wo der Hauptzugang des Bezahlgeländes der Landesgartenschau liegen wird. Würden dafür die Auf- und die Abfahrt für den motorisierten Verkehr von bislang je zwei Fahrspuren auf jeweils eine reduziert, hätte dies keine gravierenden Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der B10.

Spiegelbildlich und zusätzlich wäre diese „Anbau-Lösung“ auch am westlichen Brückenrand denkbar.

Die Realisierbarkeit dieses Plans hängt vom Ergebnis der technischen Brückenuntersuchung ab. Die Vorteile liegen auf der Hand:

- Er brächte eine dauerhafte Verbesserung des Radwegenetzes in Nord-Süd-Richtung von der Donau über den Eselsberg zur Wissenschaftsstadt.
- Der Anbau ließe sich im Zuge der anstehenden Sanierung der Wallstraßenbrücke realisieren. Langwierige Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG könnten einfacher werden.
- Wie die Machbarkeitsstudie ebenfalls ergab, wäre die Anbau-Lösung wesentlich kostengünstiger als ein völlig neues Stegbauwerk.

## **Verfasser der Machbarkeitsstudie „Glacisweg“:**

*Büro Planstatt Senner, Überlingen  
Breinlinger Ingenieure, Stuttgart*



**Glacisweg an der Ostseite der Wallstraßenbrücke**



**Straßenquerschnitt B10 / Wallstraßenbrücke mit Glacissteig**



**Fuß- und Radwege entlang der B10 auf der Wallstraßenbrücke**



# 3.2

## FAHRRADWEG KIENLESBERG- STRASSE

# Freie Fahrt von der City bis zum Mähringer Weg



Radweg südlich der Kienlesbergstraße

## Brückenschlag für eine nachhaltige Mobilität

Dass die Landesgartenschau auch bereits lange vor ihrer Eröffnung positive Effekte haben wird, zeigen Pläne für einen neuen Radweg längs der Kienlesbergstraße. Voraussichtlich schon im Jahr 2025 wird es eine optimierte Verbindung zwischen Kienlesberg-Brücke und Mähringer Weg geben. Die Idee beruht auf einer Studie, welche die Führung einer Radlertrasse entlang der südlichen Straßenseite unterhalb der Wallstraßenbrücke als „machbar“ eingestuft hat.



Radweg unterhalb der Wallstraßenbrücke





Stadt Ulm

# ulm

**Diese Broschüre ist ein Projekt der Stadt Ulm,  
Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt,  
Koordinierungsstelle für Großprojekte/  
Geschäftsstelle Landesgartenschau**

Kontakt: [igs@ulm.de](mailto:igs@ulm.de)  
[www.ulm.de](http://www.ulm.de)

**Stand:** November 2020

**Texte:** Thomas Vogel KommunikationPublikation, Senden |  
Eva-Maria Zimmermann, Stadt Ulm

**Gestaltung:** Braun Engels Gestaltung, Ulm

**Bildmaterial:** Jochen Aminde, Stadt Ulm | ARGUS Stadt und Verkehr, Hamburg |  
ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH, Karlsruhe | asp Architekten GmbH, Stuttgart |  
Braun Engels Gestaltung, Ulm | Matthias Burger, Förderkreis Bundesfestung Ulm e.V., Ulm |  
Geyer-Lufbild, Heidenheim | Machleidt GmbH Städtebau + Stadtplanung, Berlin |  
Planstatt Senner, Überlingen | SHP Ingenieure GbR, Schnüll, Haller + Partner, Hannover |  
sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin | Stadtarchiv, Stadt Ulm |  
StetePlanung, Darmstadt | TREIBHAUS Landschaftsarchitekten, Hamburg |  
Thomas Wimmer, Leutkirch |





