

## 3. Entwicklungsschwerpunkte bis 2020

### 3.0 Einführung

Wie in den vorangegangenen Kapiteln gezeigt, konnten durch die Umsetzung der Bausteine, die im Stadtqualitätsprogramm 1985 und in den Innenstadtprogrammen aus den Jahren 1995 und 2005 aufgeführt wurden, aber auch durch umfangreiche, über die Bausteine hinausgehende Sanierungsmaßnahmen große Teile der Ulmer Innenstadt erneuert und aufgewertet werden. Insbesondere in den Bereichen „Auf dem Kreuz“, „Nördlich des Münsters“, „Donau-/ Fischerviertel“ und im Projektumgriff der „Neuen Mitte“ erfolgte eine flächendeckende Stadterneuerung. In diesen Bereichen besteht vorerst kein struktureller Handlungsbedarf; hier gilt es vielmehr, die weitere Entwicklung über anstehende Einzelvorhaben positiv zu steuern.

Im Westen der Innenstadt entstehen derzeit mit den Projekten „City-Bahnhof“ und „Sedelhöfe“ zwei Leuchtturmprojekte, welche die zentralen stadtentwicklungspolitischen Schwerpunkte der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre sein werden. Hier wurden die Weichen bereits gestellt; die Projekte werden intensiv vorangetrieben.

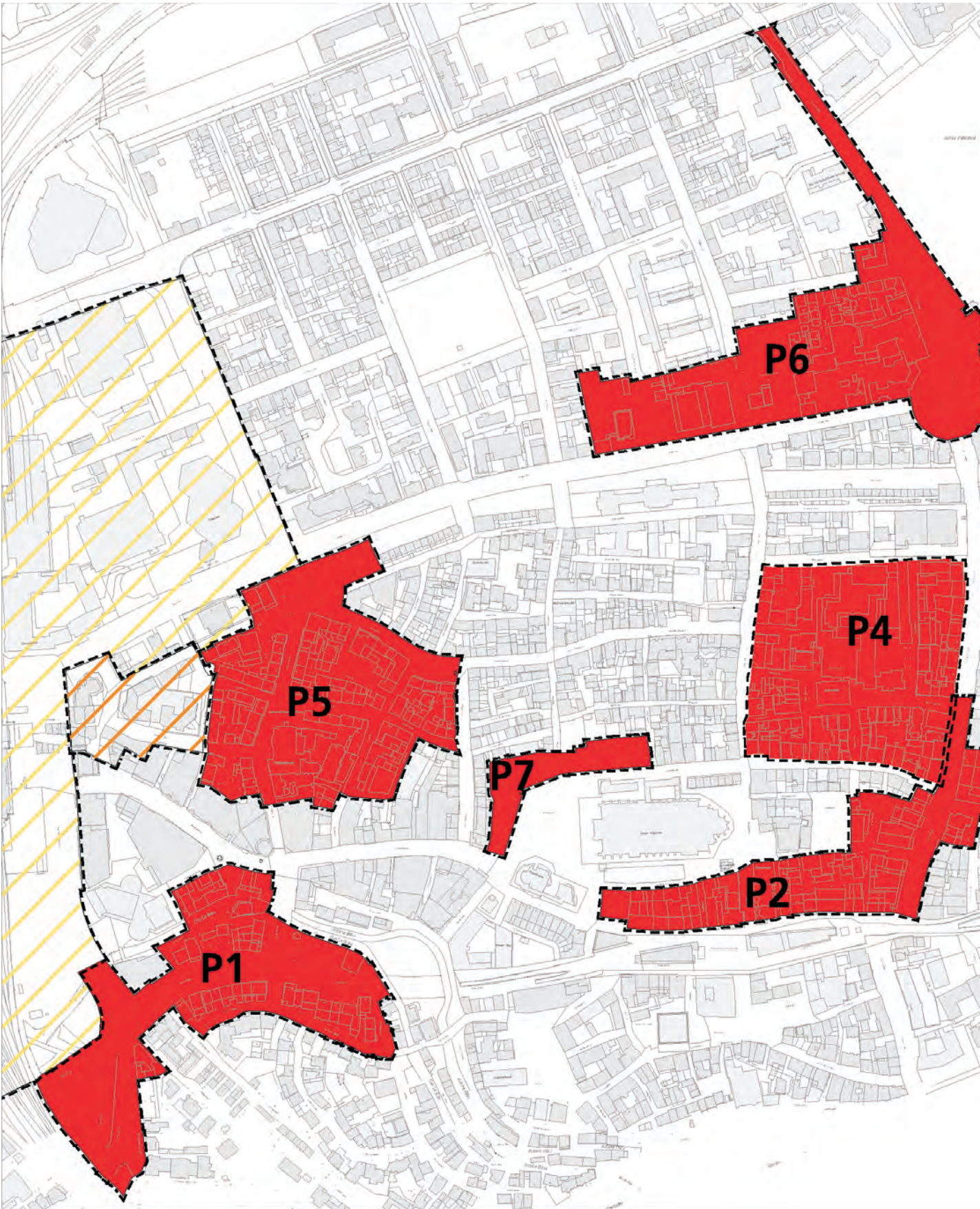
Darüber hinaus gibt es aber nach wie vor Bereiche, die funktional und gestalterisch den angestrebten - und in vielen Teilen der Innenstadt bereits verwirklichten - Qualitäten nicht gerecht werden. Die in den letzten Jahrzehnten durchgeführten Stadterneuerungsmaßnahmen bezogen sich überwiegend auf die erhaltenen Quartiere des Mittelalters und des 19. Jahrhunderts bzw. beginnenden 20. Jahrhunderts; künftige Erneuerungsmaßnahmen hingegen werden sich auf die Wiederaufbauquartiere der 50er und 60er Jahre des 20. Jahrhunderts konzentrieren.

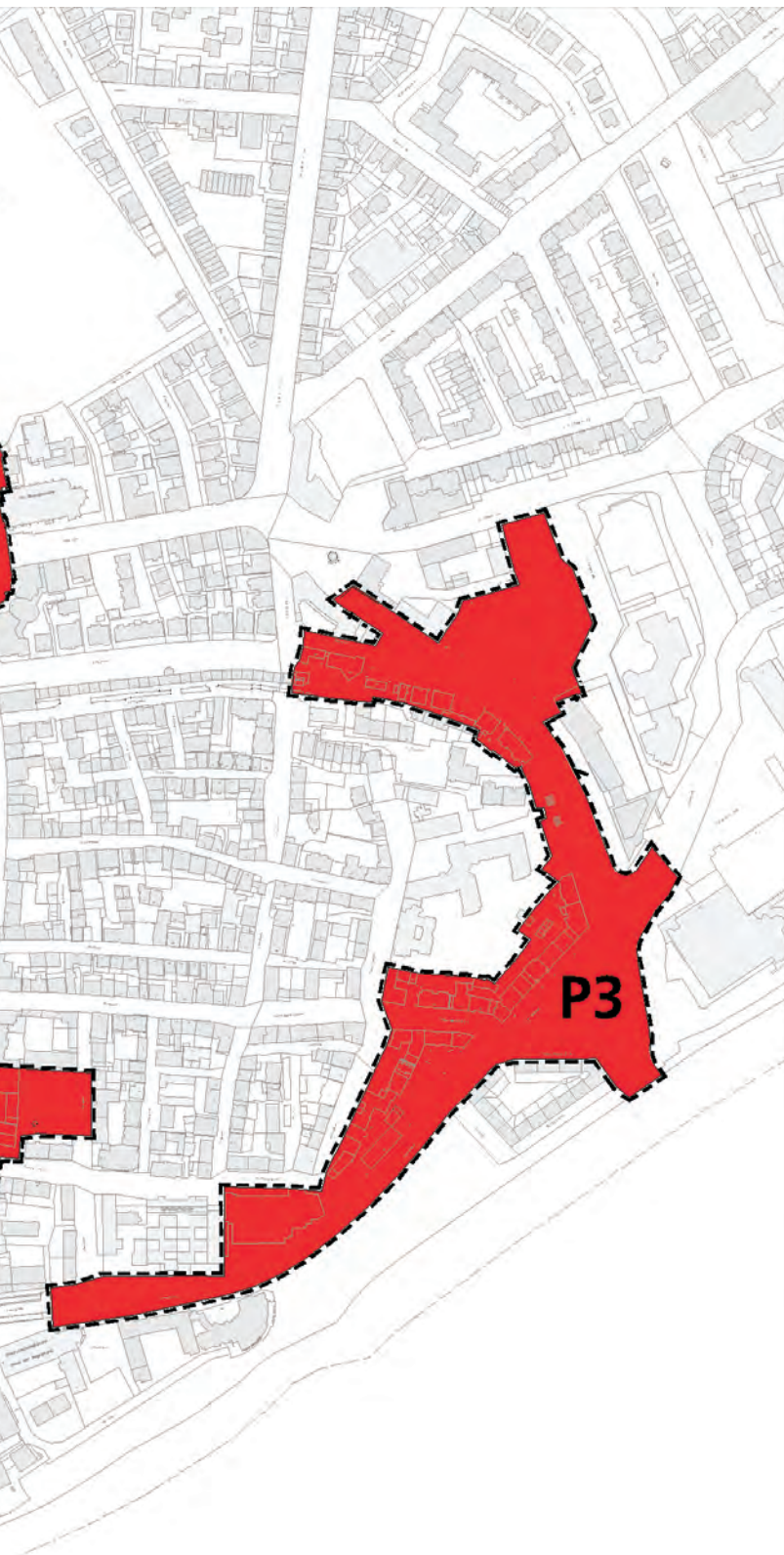
Auf der Grundlage der vorangegangenen Analysen wurden folgende sieben Planbereiche (im Folgenden ‚P‘), definiert, die einer substantiellen Aufwertung bedürfen (s. S. 44-45).

#### Planbereiche:

- ▶ P1 Neue Straße West
- ▶ P2 Neue Straße Mitte/Frauenstraße
- ▶ P3 Neue Straße Ost/Münchner Straße
- ▶ P4 Kornhausplatz
- ▶ P5 Wengenviertel
- ▶ P6 Olgastraße/Frauenstraße
- ▶ P7 Nördlicher/Westlicher Münsterplatz

Ungeachtet der unterschiedlichen Problemstellungen im Detail folgen die anschließenden Planungsvorschläge für die einzelnen Planbereiche gemeinsamen städtebaulichen Zielsetzungen.





## Planbereiche

### Übersicht

- P1 Neue Straße West
- P2 Neue Straße Mitte/Frauenstraße
- P3 Neue Straße Ost/Münchner Straße
- P4 Kornhausplatz
- P5 Wengengasse
- P6 Olgastraße/Frauenstraße
- P7 Nördlicher/Westlicher Münsterplatz

### nachrichtlich:

-  Umgriff Sedelhöfe
-  Umgriff City-Bahnhof



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**

## 3.1. Städtebauliche Zielsetzungen

### ► **Nachverdichtung und Quartiersentwicklung zur Stärkung der Wohnnutzung**

Während in vielen anderen Großstädten die zentralen City-Bereiche als Kerngebiet im Sinne der Baunutzungsverordnung entwickelt wurden, d.h. mit überwiegend Verwaltungs-, Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, wurde dieser Weg in Ulm nicht beschritten. Die Ulmer City zeigt sich vielfältig, lebendig und multifunktional. Die Wohnnutzung nimmt dabei eine maßgebliche Funktion ein. Die Sicherung und weitere Stärkung der Wohnnutzung in der Innenstadt stellt deshalb auch künftig eine wichtige Säule der Ulmer Stadtentwicklungspolitik dar. Dabei sind ganz unterschiedliche Planungsaufgaben zu bearbeiten.

Von der Fläche überschaubar, von der Umsetzung aber oftmals äußerst schwierig ist die Schließung von Baulücken. Trotz großer Kriegszerstörungen weist die Ulmer Innenstadt nur noch wenige Baulücken auf. Fast jede dieser Flächen hat dafür eine lange ‚liegenschaftliche Historie‘, die einer Bebauung bisher entgegenstand. Hinzu treten schwierige baurechtliche Sachverhalte bis hin zu nachbarschaftlichen Konflikten, die eine Realisierung von Bauwünschen nicht eben einfach machen. Trotzdem bleibt es stadtentwicklungspolitisches Ziel, vorhandene Lücken im Stadtgrundriss zu schließen und mit qualitativem Wohnungsbau zu füllen – beispielsweise in der Rosengasse, an der Ecke Hafenbad/Bäregasse oder in der Kornhausgasse (vgl. P4). Neben diesen ‚klassischen Baulücken‘ gibt es in der Ulmer Innenstadt Flächen, die bis zum Krieg bebaut waren, nach der Zerstörung aber nicht wieder aufgebaut wurden, sondern zu Straßenflächen oder Parkraum umgenutzt wurden. Beispielhaft sollen die Bauvorhaben im Bereich Judenhof/Karpfengasse sowie am Wengentor genannt werden (vgl. P2/P5). Hierfür erfolgt eine Stadtreparatur, indem quasi Baugrundstücke ‚neu‘ geschaffen werden.

Ein zweiter Aufgabentypus umfasst die Planung und Neugestaltung ganzer Areale. Diese umfassen mehrere Grundstücke, neben Hochbaumaßnahmen ist hier auch die Schaffung neuer qualitätvoller öffentlicher Räume durch Straßen- und Platzgestaltung notwendig. Als Beispiel für diese Planungsaufgaben sei das Areal zwischen

Schaffner-, Kepler-, Olga- und Frauenstraße genannt (vgl. P6).

Die anspruchsvollste und schwierigste Planungsaufgabe ist sicherlich die Entwicklung neuer Quartiere. Neben Konversionsmaßnahmen, wie die geplante Bebauung des Behördenparkplatzes in der Bachstraße (vgl. P3), sind hier vor allem Umstrukturierungen in bebauten Quartieren zu nennen. Zum überwiegenden Teil handelt es sich um Bauten des Wiederaufbaus, die hinsichtlich Grundstücksausnutzung sowie städtebaulicher und bautechnischer Qualität nicht mehr den heutigen Anforderungen genügen. Beispiele sind die Bereiche Neue Straße/Glöcklerstraße und Deutschhausgasse (vgl. P1), Ulmergasse/Wengengasse und Irrgänge (vgl. P5).

Die weitere Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt geht einher mit der Zielsetzung, Wohnraum für alle Nachfragegruppen zu schaffen: neben preisgünstigen, großen familienfreundlichen Wohnungen muss es auch besonders gut ausgestattete Wohnungen für die sogenannten ‚Rückwanderer‘ geben, aber auch die Zielgruppe ‚double income/no kids‘ (sog. ‚dinks‘) und gemeinschaftliche Wohnprojekte müssen berücksichtigt werden.

Die bauliche Ausstattung gewinnt dabei zunehmend an Bedeutung: Barrierearme Wohnungen gehören bereits zum Standard. Sie werden nicht nur durch älteren Menschen oder solchen mit handicap, sondern auch von Familien mit Kind (und Kinderwagen) genutzt. Freiraumbezug durch große Terrassen und Balkone sind ebenso wichtig wie veränderbare Grundrisse.

## ▶ Funktionale und gestalterische Neuordnung von Straßen und Plätzen

Die Analyse in Kapitel 2 hat gezeigt, dass ein Großteil der innerstädtischen Straßen mittlerweile umgebaut ist. Gleichwohl gibt es noch zahlreiche Straßen, in denen der motorisierte Individualverkehr im Vordergrund steht mit entsprechend großen Verkehrsflächen. Hier gilt es, die Belange von ÖPNV, Radfahrern und Fußgängern stärker zu beachten und überdimensionierte Straßen umzubauen. Von den Hauptverkehrsstraßen sind hier der geplante Umbau des Knotens Neue Straße/Friedrich-Ebert-Straße mit Beseitigung des Tunnels (vgl. P1) zu nennen sowie der Umbau der östlichen Neuen Straße und des Gänstor-Knotens (vgl. P3). Die Frauenstraße soll künftig nicht mehr die Funktion einer überörtlichen Durchgangsstraße haben. Für den Abschnitt zwischen Kornhausgasse und Neue Straße sollen im Rahmen eines Wettbewerbs Umbaulösungen gefunden werden (vgl. P2). Für den Abschnitt zwischen Olgastraße und Karlstraße ist ebenfalls eine Neugestaltung notwendig (vgl. P6).

Für die innerstädtischen Anliegerstraßen ist eine Fortführung des Bauprogramms zur Umgestaltung und Verkehrsberuhigung vorgesehen. Bereits im Jahr 2011 wird der Einmündungsbereich der Wengengasse in die Olgastraße umgebaut. Die weitere Fortführung bis zur Sedelhofgasse wird nach Realisierung des Sedelhof-Projektes erfolgen (vgl. P5). Ab Sedelhofgasse wird die Wengengasse bis zur Bahnhofstraße in eine Fußgängerzone umgebaut. Ebenfalls als auslösender Faktor fungieren die Sedelhöfe bei einer notwendigen Aufwertung der Fußgängerachsen Mühlgasse-Theater sowie Heigeleshof-Walfischgasse. Ein besonderes Thema ist eine Neugestaltung der Haupteinkaufsmeile Hirsch-/Bahnhofstraße. Hier muss das Sedelhof-Projekt Anlass sein, eine gestalterische Aufwertung des Straßenbelags zu erreichen. Weitere umzubauende Straßen sind die Schuhausgasse und die Karpfengasse (vgl. P2), die Kornhausgasse und Greifengasse (vgl. P4), die Neithardtstraße und die Carl-Ebner-Straße (vgl. P6).

Eine besondere Rolle nimmt in Ulm seit jeher das Thema ‚Plätze‘ ein. Die meisten innerstädtischen Plätze (Münsterplatz, Marktplatz, Juden-

hof) konnten in den vergangenen Jahren grundlegend umgestaltet und von Autos befreit werden. Als letzter der großen innerstädtischen Plätze rückt nun der Weinhof mit den angrenzenden Straßen Sattlergasse und Weinhofberg in den Fokus. Mit der neuen Synagoge wird der Weinhof eine völlig neue städtebauliche Gestalt erhalten. Der Neubau des Sparkassengebäudes sowie die beiden neuen Stadthäuser auf der Südseite des Weinhofes werden die neue Platzwirkung komplettieren. Reduzierung der Flächen für den ruhenden Verkehr, Verkehrsberuhigung, Pflasterung und zurückhaltende Möblierung werden die entsprechenden Umbaumaßnahmen sein. Diese Projekte sind bereits in der Umsetzung oder wurden zumindest auf den Weg gebracht; für den Weinhof wird daher kein Planbereich ausgewiesen. Für kleinere Plätze im Innenstadtbereich wie z.B. für den Kornhausplatz (vgl. P4) und das Plätzchen an der Steingasse (vgl. P2), sind hingegen grundlegende Neuplanungen zur Umgestaltung notwendig.

## ► Aufwertung innerstädtischer Grün- und Freiräume

Mit ihrem auf das Mittelalter zurückgehenden Geflecht aus engen Gassen und Plätzen bietet die Ulmer Innenstadt nur wenig Raum für Grün- und Freiräume zur Erholung. Von umso größerer Bedeutung ist daher die Donau mit ihrem Uferbereich als innerstädtischer Erholungsraum. Eine äußerst kluge Stadtentwicklungspolitik hat Ulm davor bewahrt, entlang des Flussufers eine Hauptverkehrsstraße anzulegen, wie dies in vielen anderen Großstädten geschehen ist. Die Donau ist auf ihrer gesamten Länge im Ulmer (und übrigens auch im Neu-Ulmer) Stadtgebiet für Fußgänger erlebbar. Gleichwohl ist der Uferbereich in weiten Teilen aufwertungsbedürftig. Verbesserungsmaßnahmen werden bereits im Rahmen des ‚Dialog Grün‘ erarbeitet und diskutiert; auf eine Aufarbeitung des Themas wird an dieser Stelle daher verzichtet.

Aber auch inmitten der Altstadt bietet sich immer wieder Gelegenheit für grüne Nischen. Mit dem Typus der ‚Stadtgärten‘ konnten bereits an vielen Stellen der Altstadt kleinräumige Verbesserungen der innerstädtischen Freiraumsituation erreicht werden. In der Steingasse und im Bereich ‚Irrgänge‘ könnten weitere Stadtgärten entstehen (vgl. P2 und P5).

Mit den beiden Armen der Blau durchfließen zwei weitere Gewässer die Ulmer Innenstadt. Während im Fischerviertel in den letzten Jahren bereits eine ganze Reihe von Aufwertungen der Flussufer und der Gewässerhydrologie erfolgten, sind im Bereich Deutschhausgasse und Glöcklerstraße Verbesserungen der Uferbereiche notwendig (vgl. P1).

Größere Grünflächen finden sich mit dem Karlsplatz und dem alten Friedhof jenseits des Innenstadtringes in der Neustadt. Der Karlsplatz wurde vor einigen Jahren grundlegend umgestaltet. Der alte Friedhof sollte insbesondere unter denkmalpflegerischen Aspekten ebenfalls einer freiraumplanerischen Aufwertung unterzogen werden.

Lediglich am westlichen Rand ist die Innenstadt von den Glacisanlagen tangiert. Mehr oder minder sichtbar ist jedoch an der Nahtstelle von Innenstadt und Neustadt bzw. Oststadt der Verlauf der Stadtbefestigung des 17. Jahrhunderts. Ist diese im Verlauf des Frauengrabens und der Heimstraße noch ablesbar, so ist das entlang der Münchner Straße nicht mehr der Fall. Hier müssen die noch vorhandenen Befestigungsanlagen wieder sichtbar gemacht und Lücken im Grüngürtel geschlossen werden. Gerade im Bereich Zundeltor, Zeughaus und Bachstraße kann so auch eine hohe Qualität für Fußgänger geschaffen werden (vgl. P3).

### Art der Darstellung

Die Planbereiche bilden den Prioritätsrahmen für Maßnahmen der Innenstadtentwicklung in den kommenden Jahren. Innerhalb dieser Planbereiche werden einzelne Bausteine definiert, die wiederum in konkrete Projekte und Maßnahmen umgesetzt werden. Die folgenden Planungsvorschläge beziehen sich hauptsächlich auf die Fläche innerhalb des Innenstadtrings Friedrich-Ebert-Straße/Olgastraße/Münchner Straße; lediglich in den Planbereichen 3 und 6 greifen sie auch darüber hinaus. Die Planbereiche 1 bis 6 werden jeweils in drei Konkretisierungsschritten dargestellt:

- Der Strukturplan zeigt den Umgriff des Planbereichs, einen Überblick über die wesentlichen städtebaulichen Maßnahmen sowie die Abgrenzung der im Text beschriebenen Bausteine.
- Im Masterplan werden die städtebaulichen Ziele in konkrete Planungsvorschläge übersetzt und auf den Stadtgrundriss übertragen.
- Das elektronische 3D-Modell dient schließlich der Visualisierung der einzelnen Planungsvorschläge.

P7 umfasst ausschließlich private Grundstücke; Veränderungen sind somit von der Investitionsbereitschaft der Eigentümer abhängig; daher werden für diesen Bereich die Ziele ausschließlich in einem Strukturplan dargelegt.

## 3.2. Planbereiche

### ▶ **Planbereich 1: Neue Straße West**

Der Planbereich 1 umfasst den Bereich entlang der westlichen Neuen Straße zwischen Steinerne Brücke und Friedrich-Ebert-Straße. Er liegt damit sehr günstig an der Schnittstelle zwischen der Hauptgeschäftslage um die Achse Bahnhof-/Hirschstraße und dem Fischerviertel. Der Lauf der Großen Blau durch das Quartier bietet zusätzliches Potenzial.

#### **Chancen und Defizite**

In seinem heutigen Zustand ist dieser Abschnitt der Neuen Straße nach wie vor geprägt durch die einstige Funktion als überörtliche Hauptverkehrsstraße: Der Straßenraum unterliegt ausschließlich funktionalen Zwängen, die Raumkanten sind mangelhaft definiert und werden durch Pkw- und Busparkplätze unterbrochen; die Proportion des Straßenraums ist der innerstädtischen Lage nicht angemessen. Desweiteren unterstreicht die Straßen- und Fußgängerunterführung an der Friedrich-Ebert-Straße mit ihren aufwändigen Rampenbauwerken und Treppenanlagen die ursprüngliche Ausrichtung der Neuen Straße auf große Verkehrsaufkommen. Die Substanz der flankierenden Gebäude ist mangelhaft, die Qualität der Nutzungen ist unattraktiv und entspricht in keinsten Weise der unmittelbaren Nachbarschaft zur 1A-Geschäftslage. Zudem bilden der altstadttypische Querschnitt und der an die Verkehrsergonomie angepasste Verlauf der Neuen Straße einen strukturellen Bruch und eine funktionale Barriere in der südwestlichen Kernstadt.

#### **Planung**

##### ▶ Baustein 1 – Umbau Neue Straße

Kernziel der Planung ist es, den Abschnitt der Neuen Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Steinerne Brücke an die veränderten Verkehrsverhältnisse anzupassen und einen der Lage im Altstadtbereich angemessenen Straßenraum mit urbanen Raumkanten und gestalteten Oberflächen zu entwickeln.

Zwei Verkehrsprojekte könnten künftig die Qualität der westlichen Neuen Straße wesentlich verbessern: der Rückbau der Straßenunterführung am Knoten Neue Straße/Friedrich-Ebert-Straße



Abb. 79: Neue Straße, Unterführung

sowie die Verlängerung der ÖPNV-Trasse entlang der Neuen Straße. Eine aktuelle Verkehrsuntersuchung belegt, dass die Unterführung der Neuen Straße unter der Zingler-/Friedrich-Ebert-Straße in Zukunft nicht mehr notwendig sein wird, um das erwartete Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Daraus erwächst die Chance, die den innerstädtischen Maßstab völlig unangemessene Rampenanlage abzubauen und stattdessen eine niveaugleiche Kreuzung einzurichten. Dieser Umbau eröffnet wiederum die Möglichkeit, die von der Neuen Mitte ausgehende separate ÖPNV-Trasse bis zur Friedrich-Ebert-Straße zu verlängern. Über diese Trasse könnte mittelfristig eine neue Straßenbahnlinie führen, die im weiteren Verlauf durch die Neue Mitte auch Neu-Ulm anbinden würde. Eine entsprechende Vorplanung wurde bereits durch die SWU erstellt; derzeit läuft die Wirtschaftlichkeitsprüfung für diese Trasse. Mit der Neubauung der Straßenränder soll zugleich die Trasse der Neuen Straße korrigiert werden. Heute verläuft sie nach verkehrsergonomischen Gesichtspunkten möglichst geradlinig von Ost nach West. Künftig soll der Bogen in der Trasse zwischen Zinglerstraße und Glöcklerstraße deutlicher ausgebildet werden. Diese Maßnahme mindert zum einen den mittelalterlichen Stadtstruktur negierenden achsialen Charakter der Straße; zum anderen werden Flächen frei, die bei einer späteren Neuentwicklung der südlich angrenzenden Parzellen überbaut werden könnten.

Der Straßenraum der Neuen Straße wird auch zukünftig von intensiver Verkehrsnutzung geprägt sein. Durch den geplanten Rückbau der Rampenanlage werden allerdings Flächen frei, die u.a. für eine straßenbegleitende Baumreihe genutzt werden können. Die ÖPNV-Trasse würde als Puffer zwischen den nördlichen Fußgängerbereichen und der Trasse für den Individualverkehr dienen. Mit Ausnahme der eigentlichen Fahrtrasse sollen die Oberflächen zusammenhängend mit innenstadttypischen Belägen, z.B. Pflaster oder Plattenbelag, gestaltet werden.

Projekte	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Umbau Knoten Neue Straße/Friedrich-Ebert-Straße	mittelfristig	Stadt	Stadt
Anlage einer ÖPNV-Trasse in der Neuen Straße	mittelfristig	Stadt/ SWU	Stadt/SWU
Neugestaltung öffentlicher Flächen in der Neuen Straße	mittelfristig	Stadt/ SWU	Stadt/SWU

Abb. 80: Maßnahmen zu Baustein 1

#### ► Baustein 2 – Städtebauliche Neuordnung der Neuen Straße

Insbesondere die von Baulücken und Brachflächen geprägte Nordseite der Neuen Straße muss städtebaulich neu geordnet werden. Die Raumkante, die mit dem Bau des Kinokomplexes am Lederhof vorgegeben wurde, soll aufgegriffen und in östlicher Richtung fortgesetzt werden. Schmale Gassen zwischen den einzelnen Baufeldern garantieren die altstadttypische, engmaschige Vernetzung der öffentlichen Räume. Diese neuen Baufelder nördlich der Neuen Straße



Abb. 81: Neue Straße, Nordseite

ße schließen die verdichteten Geschäfts- und Einzelhandelslagen um Bahnhof- und Hirschstraße ab; hier sind entsprechend größere Bauvolumina mit Flachdächern möglich. Das Teileigentum hat in diesem Bereich eine Neuordnung bisher verhindert. Es besteht aber berechtigte Hoffnung, dass durch die öffentlichen Maßnahmen der Funke auf private Investoren überspringt. Die bereits in der Umsetzung befindlichen Projekte an der Glöcklerstraße und der Deutschhausgasse entsprechen der angestrebten Verdichtung dieses Quartiers.

Südlich der Neuen Straße beginnt bereits das wesentlich kleinteiliger strukturierte Fischer- und Gerberviertel. Die Bebauung zwischen Neuer Straße und Gresenhof-/Schwilmengasse hat vermittelnde Funktion zwischen dem urbanen Straßenraum im Norden und der amorphen Siedlungsstruktur im Süden. Mit einer Gebäudehöhe von mindestens fünf Geschossen rea-



Abb. 82: Neue Straße, Südseite

gieren die geplanten Gebäude daher einerseits auf die Dichte des nördlich angrenzenden Geschäftsquartiers; mit der kleinteiligen Parzellierung, den geneigten Dächern und den weichen Raumkanten verweisen sie bereits auf den historisch geprägten Bestand im Süden. Mithilfe von Arkaden soll die südliche Raumkante der Neuen Straße weiter nach Norden versetzt, und der überbreite Straßenraum der Neuen Straße verengt werden.



Das Ufer der Großen Blau soll neu gestaltet werden. Geschützt durch die Neubebauung an der Neuen Straße können entlang der Blau intime, vom Verkehr befreite Freiräume entstehen. Die in Teilen bereits vorhandenen Uferpromenaden werden ergänzt und mit den anschließenden Fußgängerbereichen der Innenstadt vernetzt. Begleitende Baumreihen und großzügige Uferzugänge bieten Aufenthaltsqualität.

Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Hochbaumaßnahme Glöcklerstraße/Lautengasse	in Realisierung	Investor	Investor
Private Hochbaumaßnahmen nördliche Neue Straße	mittelfristig	Investor	Investor
Rahmenplan für Bebauung südliche Neue Straße	bis 2012	Stadt/SWU	-

Abb. 83: Maßnahmen zu Baustein 2

► Baustein 3 – Deutschhausgasse  
Die bauliche Ausnutzung des Baublockes zwischen Bahnhofstraße, Deutschhausgasse und der Großen Blau entspricht nicht seiner Lage im Stadtgebiet. Zwar schließen die Grundstücke unmittelbar an die 1A-Lage an und sind durch das benachbarte Parkhaus Deutschhaus bestens erschlossen, doch ist ein deutlicher Abfall der Kundenfrequenz in der Deutschhausgasse festzustellen. Ziel einer städtebaulichen Neuordnung ist es, die bauliche Ausnutzung zu erhöhen und größere Einzelhandelsflächen anzubieten. Ein im Jahr 2010 im Gemeinderat beschlossener Rahmenplan sieht eine Erhöhung der Gebäude, die Aufwertung des Blauufers und die Anlage einer Fußwegeverbindung auf der nördlichen Uferseite zur Bahnhofstraße vor. Eine erste konkrete Baumaßnahme an der nördlichen Baublockseite ist derzeit kurz vor der Realisierung.

Projekt	Umsetzung	Akteur	Kostenträger
Private Hochbaumaßnahme Deutschhausgasse 9	2011	Investor	Investor
weitere private Hochbaumaßnahmen	mittelfristig	Investor	Investor
Aufwertung Blauufer	langfristig	Stadt	Stadt/Investor
Fußwegeverbindung Blauufer/Bahnhofstraße	langfristig	Stadt	Stadt

Abb. 84: Maßnahmen zu Baustein 3



Abb. 85: Deutschhausgasse, Große Blau

► Baustein 4 – Reisebus-Parkplatz/Fußwegeverbindung zur Blauinsel

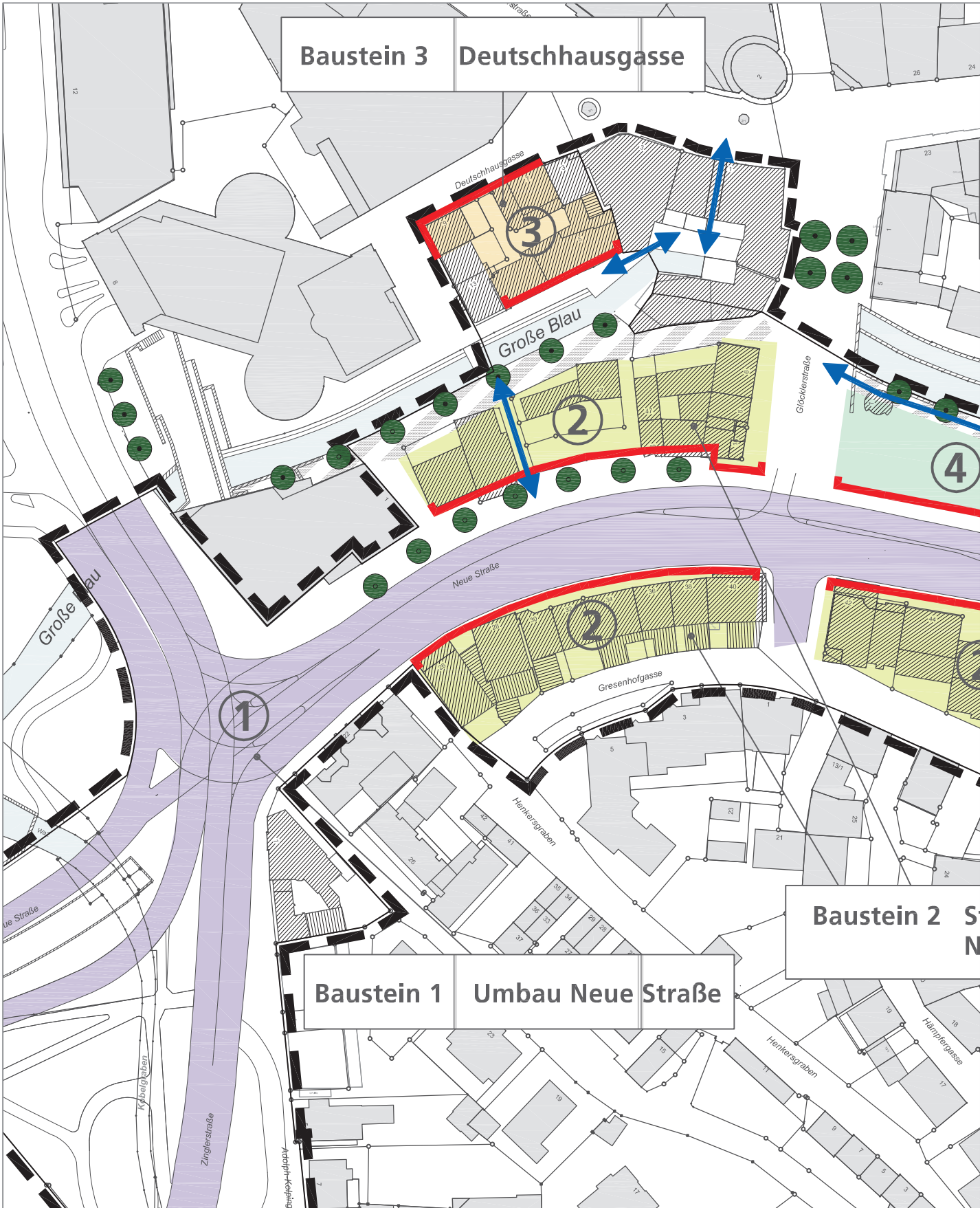
Der Reisebusparkplatz an der Blau muss in Ermangelung eines geeigneten Alternativstandorts weiterhin an dieser Stelle beibehalten werden; eine Überbauung etwa mit einem Geschäftshaus oder einem Hotel ist aber durchaus denkbar und städtebaulich wünschenswert. Das bestehende Gebäude Neue Straße 45 soll in die städtebauliche Neuordnung einbezogen werden. Östlich davon kann mit einer neuen Fußgängerbrücke über die Blau eine neue Fußwegeverbindung Richtung Münsterplatz geschaffen werden.

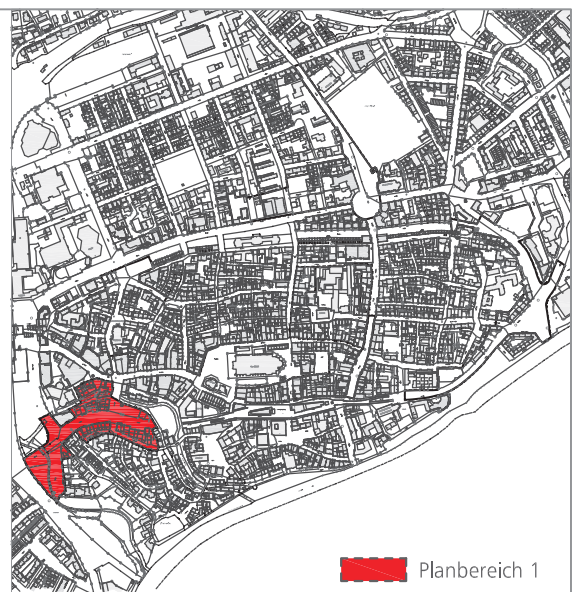
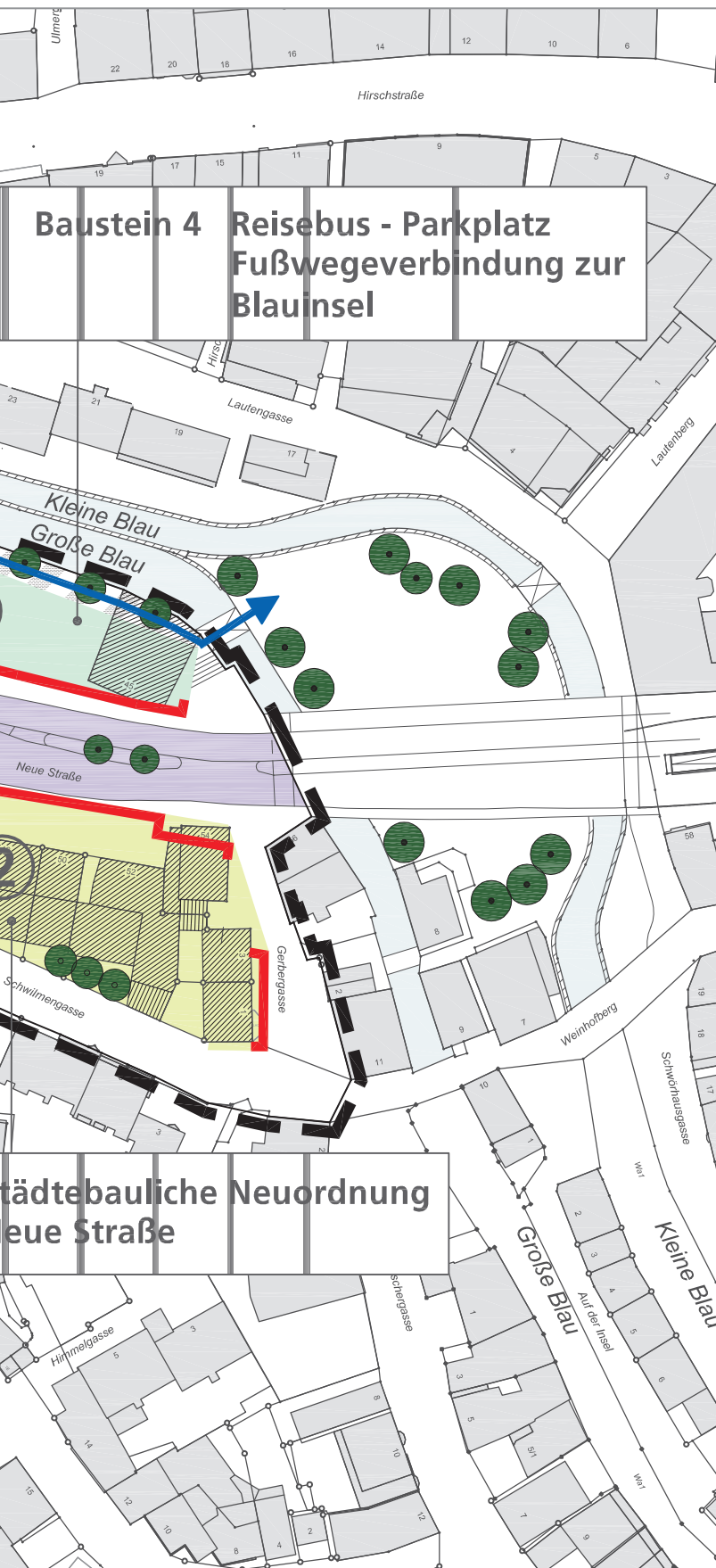
Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Hochbaumaßnahme Parkplatz	langfristig	Investor	Investor
Fußwegeverbindung zur Blauinsel	langfristig	Stadt/SWU	Stadt

Abb. 86: Maßnahmen zu Baustein 4



Abb. 87: Neue Straße/Glöcklergasse, Busbahnhof





### Neue Straße West Strukturplan (Chancen/Defizite)

-  Entwicklungsschwerpunkte bis 2020
-  z.B. ② Bausteine
-  Platzgestaltung
-  Baumstandorte
-  Planung Fußwegeverbindungen
-  Planung Blockkanten



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010














### Neue Straße West

#### Masterplan

-  Bestand Gebäude
-  Abbruch Gebäude
-  Planung Gebäude
-  Private Freiflächen
-  Öffentliche Freiflächen
-  Bestand Bäume
-  Planung Bäume
-  Verkehrsberuhigte Bereiche/  
Fußwege
-  Straßenverkehrsflächen



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**





## Neue Straße West Digitales Stadtmodell

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**

## ► Planbereich 2: Neue Straße Mitte - Frauenstraße

### Chancen und Defizite

Der Planbereich 2 ist überwiegend vom Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg geprägt. Ausgelöst durch das Projekt Neue Mitte ist die nördliche Neue Straße durch private Investitionen mittlerweile deutlich aufgewertet worden. Projekte der jüngsten Zeit wie die „Obere Stube“ und das SWU-Service-Center haben einzelne Abschnitte der monotonen traufständigen Baukante rhythmisiert und Gasseneingänge akzentuiert. Mit der Planung des - zunächst zurückgestellten - Neubaus des ehemaligen Modehauses Jung (Neue Straße 87) wird dieser Wandel weiter fortgeführt.



Abb. 88: Neue Straße 79-85

Die Bebauung an der Frauenstraße im Abschnitt Neue Straße/Hafengasse und in deren Umfeld ist gemessen an der zentralen Lage und der historischen Bedeutung dieser Straße äußerst unbefriedigend. Die städtebauliche Auffassung der 1950er Jahre weckt Assoziationen an Vorstadt: Die Karpfengasse wurde zu einem Andienungshof abgewertet, die einstige Schulgasse, die vom Judenhof zur Frauenstraße verlief, wurde durch einen eingeschossigen Flachbau unterbrochen. Lediglich ein kurzes Stück der Schuhhausgasse ist noch durch schöne historische Gebäude geprägt; zudem sind der angrenzende Judenhof und die Hafengasse von hoher Qualität.

Städtebauliches und wirtschaftliches Potenzial steckt in den möglichen Veränderungen der Baustruktur und Bebauungsdichte. Ziel ist es, die historischen Stadträume wieder herauszuarbeiten. Damit sich die neuen Häuser in den historischen Kontext einfügen, wird in aller Regel

das steile Dach für dieses Plangebiet eine Grundanforderung sein.

### Planung

#### ► Baustein 1 – Frauenstraße

Die Frauenstraße zwischen Neue Straße und Kornhaus-/Bockgasse bedarf der grundlegenden Sanierung. Diese verkehrsplanerische Maßnahme wurde jedoch zurückgestellt, bis die Arbeiten im Bereich der Neuen Mitte abgeschlossen sind. Aktuell steht die Neuentwicklung der Bebauung Ecke Neue Straße/Frauenstraße (Frauenstraße 1, s. Abb.89) an. Hier soll ein Gelenk im Stadtgrundriss neu definiert werden.



Abb. 89: Frauenstraße 1

Die Eigentümer des Grundstücks haben in Abstimmung mit der Stadt ein Gutachterverfahren durchgeführt. Die geplante Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen ist ein wichtiger Beitrag, die historische Geschäftsstraße attraktiver zu machen. Für die Realisierung muss der Investor von der Stadt Grundstücksflächen sowie Über-/Unterbaurechte erwerben. Unmittelbar nach Fertigstellung des Gebäudes soll die öffentliche Maßnahme der Straßenneugestaltung folgen. Ziel ist eine Qualität, die zum Einkaufen und Bummeln einlädt. Die trennende Wirkung der Frauenstraße zwischen Kernstadt und östlicher Altstadt soll nach Möglichkeit abgebaut, die Querung für Fußgänger erleichtert werden. Diese Bestrebungen werden jedoch von der zukünftigen verkehrlichen Funktion der Frauenstraße abhängig sein und müssen im Rahmen der weiteren Pla-



nung insbesondere in Hinblick auf einen möglichen Ausbau der ÖPNV-Trasse diskutiert werden. Zudem sollten die noch mit Bordstein ausgebauten Teile der Schuhhausgasse sowie die Schlegelgasse in einem Zug erneuert werden.

Projekt	Umsetzung	Akteur	Kostenträger
Frauenstraße 1: - Bebauungsplan - Private Hochbaumaßnahme	2011 2012	Stadt Investor	Investor Investor
Mehrfachbeauftragung Frauenstraße öffentliche Flächen	2011	Stadt	Stadt
Tiefbaumaßnahmen Frauenstraße/Schuhhausgasse/Schlegelgasse	2012	Stadt/ Investor	Stadt/Investor

Abb. 90: Maßnahmen zu Baustein 1

#### ► Baustein 2 – Karpfengasse

Auf dem Grundstück Karpfengasse 4 ist im Jahr 2010 ein Stadtgarten angelegt und auf diese Weise die triste Hinterhofsituation spürbar verbessert worden.



Abb. 91: Karpfengasse 4, Stadtgarten

Als nächster konkreter Schritt ist geplant, auf der verbliebenen Kriegslücke in der Karpfengasse (Rückseite Judenhof 7) wieder ein Wohn- und Geschäftshaus zu errichten. Ein Gutachterverfahren wurde im Herbst 2010 durchgeführt; Bebauungsplan und Umsetzung der Baumaßnahme sollen in 2011 und 2012 folgen.

Die städtebaulich unbefriedigenden Rückseiten der Grundstücke an der Hafengasse sollen durch Anbauten oder komplette Neubauten wieder zu Vorderseiten werden. In Verlängerung der Paradiesgasse soll die historische Schulgasse als Verbindung zur Frauenstraße wieder geöffnet werden. Dazu muss lediglich eine 88 m<sup>2</sup> große Parzelle, die eingeschossig bebaut ist, erworben und abgebrochen werden. Für den betroffenen Laden muss in der Umgebung Ersatz angeboten werden. In weiteren Schritten könnten die Gebäude an der Frauenstraße zwischen Schuhhausgasse und Hafengasse neu strukturiert werden.

Wie beim Projekt Frauenstraße 1 könnten öffentliche Flächen einbezogen werden, indem der Straßenraum auf verkehrlich notwendige Flächen reduziert und der Gehweg mit Arkaden überstellt wird. Das Quartier würde seinen Ulmer Altstadtmaßstab wieder zurückgewinnen. Ziel ist, die Frauenstraße als Geschäfts- und Dienstleistungsstandort, an dem auch gewohnt werden kann, zu stärken. Durch einen städtebaulichen Rahmenplan sollen die Eigentümer motiviert werden, in ihre Immobilien zu investieren.

Projekt	Umsetzung	Akteur	Kostenträger
Grundstück Karpfengasse: - Entwicklung - Bebauungsplanverfahren	2011 2011/2012	Investor/ Stadt	Investor Investor
Erwerb Flst. Nr. 77/7 (Verbindung Schulgasse-Frauenstraße)	mittelfristig	Stadt	Stadt
Rahmenplan	2012	Stadt	-

Abb. 92: Maßnahmen zu Baustein 2

#### ► Baustein 3 – Apothekergasse

Innerhalb dieses Bausteins trennt die Apothekergasse zwei ungleiche Areale: Für den westlichen Teil, also für die Grundstücke des ehemali-

gen Modehaus Jung, gibt es ein konkretes Neubauprojekt. Das Ergebnis einer Mehrfachbeauftragung fand jedoch nicht die Zustimmung der höheren Denkmalschutzbehörde. In der Zwischenzeit wurde ein Kompromiss gefunden; der Eigentümer hat das Vorhaben zunächst zurückgestellt. Mittlerweile hat die Sparkasse die Immobilie zur Zwischennutzung gemietet, bis der Neubau der Hauptgeschäftsstelle in der Neuen Straße abgeschlossen ist.

Für den östlichen Teil der Apothekergasse gibt es aus der Planungszeit der Neuen Mitte einen Gestaltungsvorschlag der Bauverwaltung, der in die traufständige Häuserreihe Giebelhäuser jeweils an den einmündenden Gassen vorsieht.



Abb. 93: Fassadenabwicklung Nordseite Neue Straße

Dieser Vorschlag ist nach der Sanierung des Hauses Neue Str. 103 nicht mehr in Gänze umsetzbar. Langfristig wird für den Baustein 3 ein Rahmenplan erarbeitet werden, der auch die Potenziale der rückwärtigen Grundstücksteile auslotet. Die Aufwertung des Blockinnenbereichs und ein öffentlich zugänglicher Durchgang von der Schlegelgasse in die Apothekergasse werden angestrebt. Dieser Plan wird auf das Ergebnis der Bebauung Frauenstraße 1 (Baustein 1) abzustimmen sein. Der nördliche Abschluss des Areals ist zwischen Münsterplatz und Judenhof durch hochwertige Kulturdenkmale (z.B. das Schuhhaus) geprägt. Lediglich an der Einmündung zur Schlegelgasse ist die Bebauung in Volumen und architektonischer Qualität unbefriedigend.

Projekt	Umsetzung	Akteur	Kostenträger
Bebauungsplan Neubebauung ehemals Modehaus Jung	nach 2013	Stadt/ Investor	Investor
Rahmenplan Neue Straße/Schlegelgasse/Schuhhausgasse/ Apothekergasse	2013/14	Stadt	-

Abb. 94: Maßnahmen zu Baustein 3

► Baustein 4 – Brautgasse

Das Areal ist immer noch stark durch die Architektur des Wiederaufbaus nach dem 2. Weltkrieg geprägt. Mit den Neubauten der „Oberen Stube“ und des SWU-Service-Zentrums ist der Bereich aufgewertet worden. Die nördliche Begrenzung des Hans-und-Sophie-Scholl-Platzes hat eine Qualität erhalten, die der Neuen Mitte angemessen ist. Mittelfristig werden weitere Eigentümer ihre Substanz erneuern wollen. Das denkmalgeschützte Gebäude auf dem Grundstück Neue Straße Nr. 71 (östlich der Deutschen Bank) ist nach dem Krieg vereinfacht mit zu flacher Dachneigung wiederaufgebaut worden; dieser Missstand soll behoben werden.



Abb. 95: Brautgasse

Die beiden Neubauten präsentieren sich giebelständig zur Neuen Straße und akzentuieren die Eingänge der Seitengassen. Da die Nutzungseinheiten, z.B. das Geschäft Hohner, teilweise bis zum südlichen Münsterplatz durchgreifen, ist es notwendig, das Fassadenkonzept zu einem städtebaulichen Rahmenplan zu erweitern, der sich mit Nutzung, Erschließung, Dichte und Baustruktur auseinandersetzt.

Projekt	Umsetzung	Akteur	Kostenträger
Städtebaulicher Rahmenplan	2012	Stadt	-

Abb. 96: Maßnahmen zu Baustein 4

#### ► Baustein 5 – Steingasse

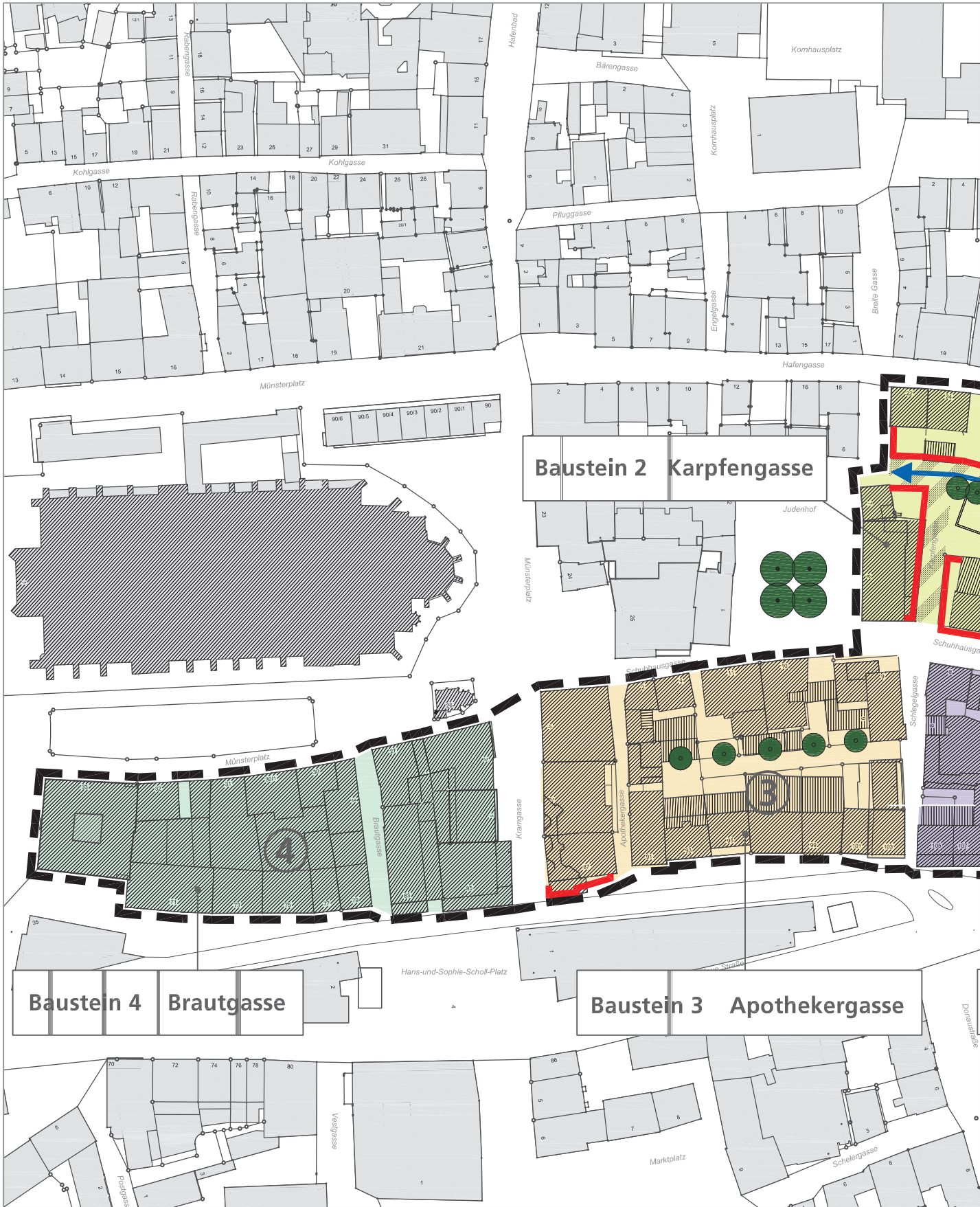
Die im Rahmen des Innenstadtprogramms 1995 geplante Quartiersgarage unter dem derzeitigen Parkplatz zwischen Steingasse und Frauenstraße wurde nicht umgesetzt. Ziel der Verwaltung ist es, den nördlichen Teilbereich in einen grünen Stadtplatz umzugestalten. Die restliche Fläche soll als Parkplatz erhalten bleiben und nachts dem Anwohnerparken dienen.

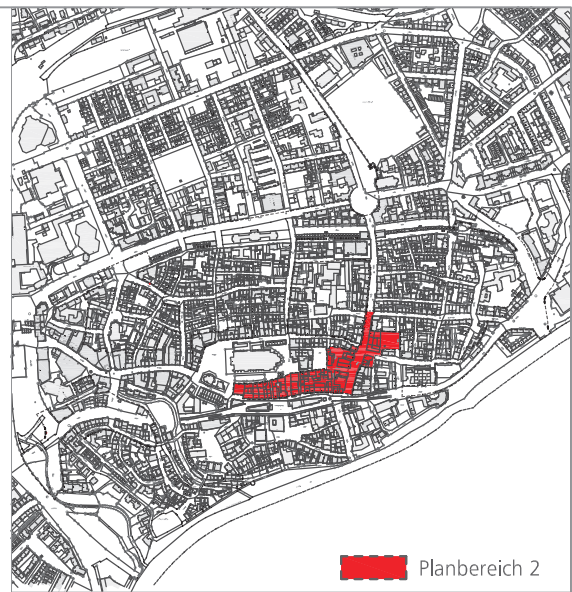
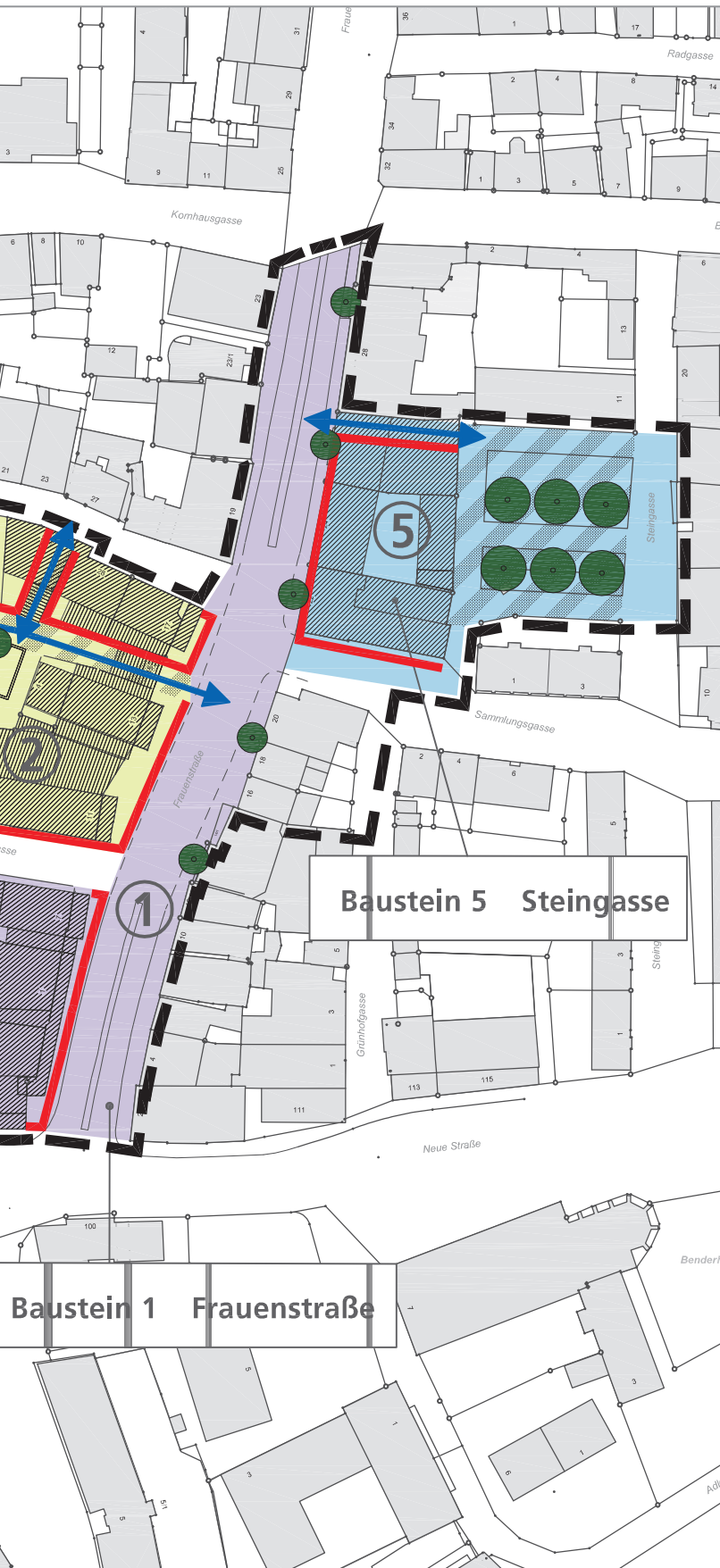


Abb. 97: Steingasse, Parkplatz



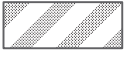
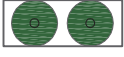


Projekt	Umsetzung	Akteur	Kostenträger
Neugestaltung der öffentlichen Fläche	mittelfristig	Stadt	Stadt

Abb. 98: Maßnahmen zu Baustein 5





### Neue Straße Mitte - Frauenstraße Strukturplan (Chancen/Defizite)

-  Entwicklungsschwerpunkte bis 2020
-  z.B. ② Bausteine
-  Platzgestaltung
-  Baumstandorte
-  Planung Fußwegeverbindungen
-  Planung Blockkanten



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht








Dezember 2010





### Neue Straße Mitte - Frauenstraße Masterplan

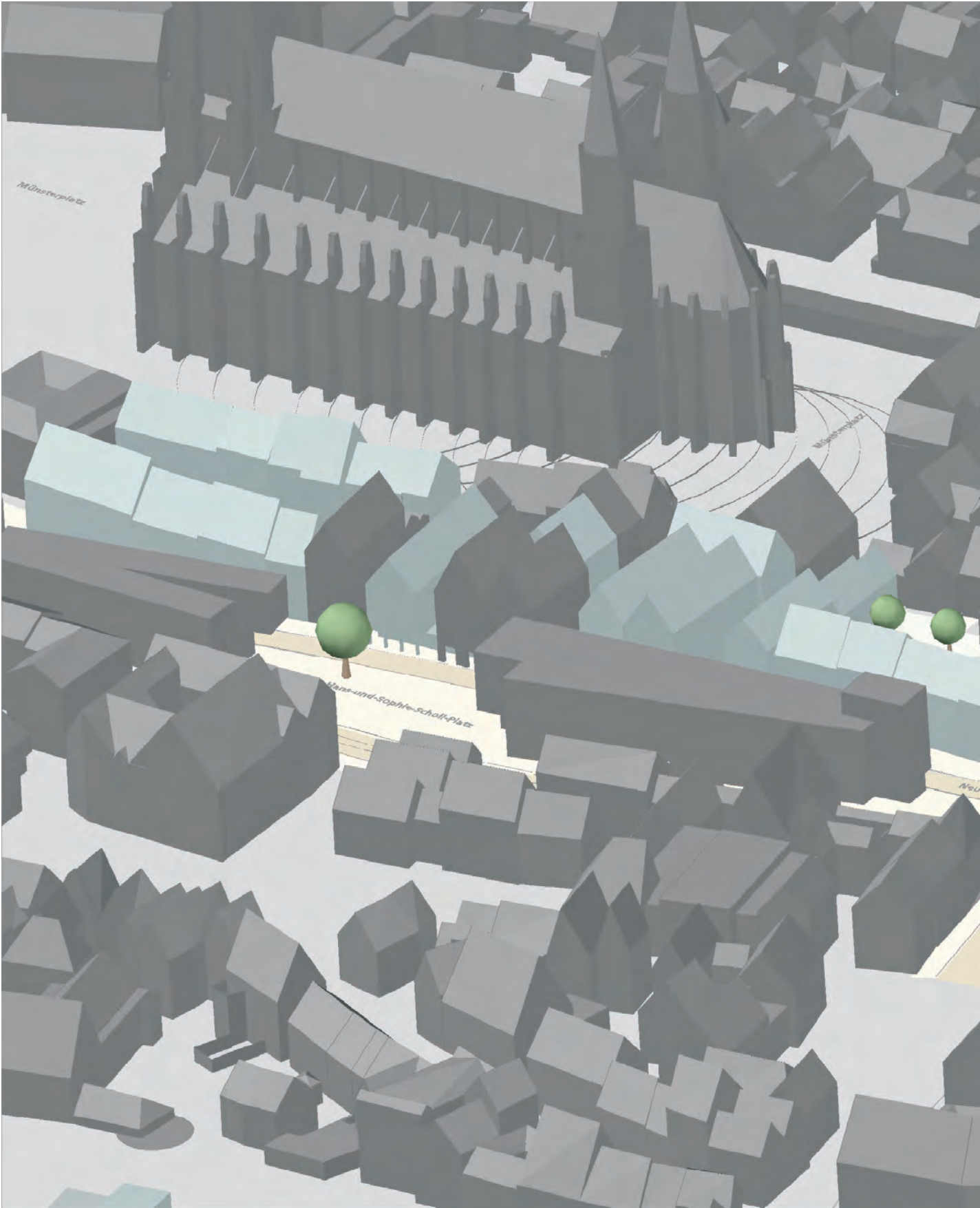
-  Bestand Gebäude
-  Abbruch Gebäude
-  Planung Gebäude
-  Private Freiflächen
-  Öffentliche Freiflächen
-  Bestand Bäume
-  Planung Bäume
-  Verkehrsberuhigte Bereiche/  
Fußwege
-  Straßenverkehrsflächen



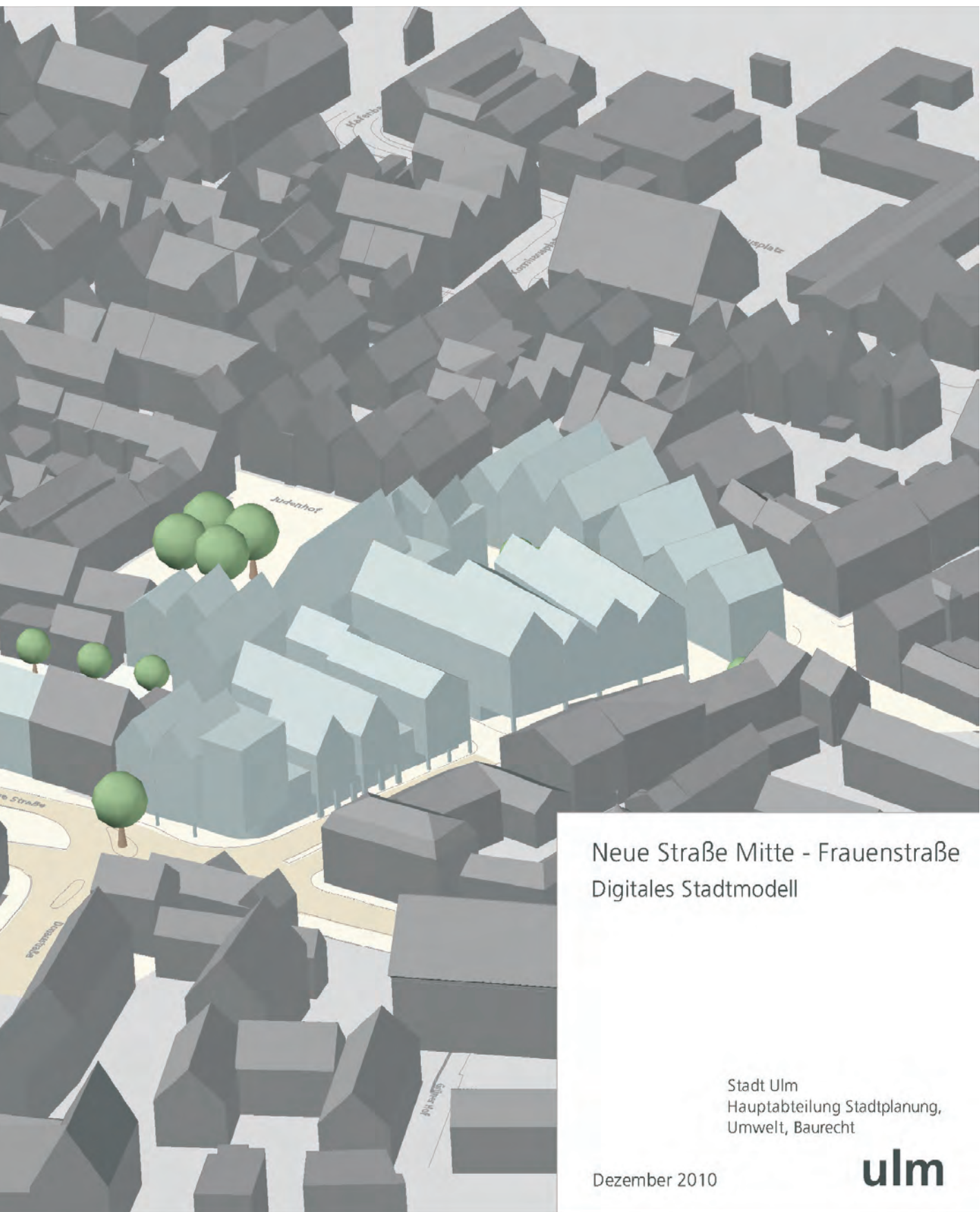
Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**







## Neue Straße Mitte - Frauenstraße Digitales Stadtmodell

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**

### ► Planbereich 3: Neue Straße Ost - Münchner Straße

#### Chancen und Defizite

Der Planbereich 3 beinhaltet den östlichen Altstadtrand, d.h. den östlichen Abschnitt der Neuen Straße, den Verkehrsknoten am Kongresszentrum sowie die Münchner Straße. Die Neue Straße sowie der Ausbau der Münchner Straße entstanden im Zeitgeist der 50er und 60er Jahre, als der individuellen Mobilität höchste Priorität eingeräumt wurde. Die Neue Straße hat zwar die einstige Verkehrsbedeutung verloren, der östliche Straßenabschnitt und die Kreuzungsbereiche wurden bislang aber nicht an die veränderte Situation angepasst. Die Straße ist unangemessen breit, in Teilen noch vier-spurigig. Insbesondere der Knoten Neue Straße/Basteistraße mit seinen mehrspurigen Abbiegebeziehungen, den zahlreichen Verkehrsinseln, den Restgrünflächen und Unterführungsbauwerken sowie den mangelhaften Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer ist der zentralen Lage zwischen Altstadt und Donau nicht angemessen.



Abb. 99: Knoten Münchner Straße/Basteistraße

Im Unterschied zur Neuen Straße ist die Bedeutung der Münchner Straße im gesamtstädtischen Verkehrsnetz nach wie vor sehr groß. Auch hier ist der Straßenraum auf die Belange des Individualverkehrs ausgerichtet; die Belange von Fußgängern und Anwohnern werden hingegen vernachlässigt. Historisch waren in dem Plangebiet großmaßstäbliche robuste Nutzungen untergebracht. Im sogenannten ‚Schlumbergerplan‘ von 1808 erkennt man Spitalhof,

Bauhof sowie Zeughauskaserne. Im Stadtplan von 1926 sind Pionierkaserne, Schlachthaus und städtische Elektrizitätswerke, Vorläufer der SWU, dazugekommen. Infolge des erweiterten Platzbedarfs für den Verkehr wurden beim Bau der Neuen Straße die vorhandenen Blockkanten aufgebrochen, versetzt oder sogar aufgehoben. Dies führte zu einer Reihe von Bruchstellen im städtebaulichen Gefüge: die Gebäuderückseiten des einstigen Blockinnenbereichs südlich der Gideon-Bacher-Straße liegen nun offen zum Straßenraum der Neuen Straße, die Bebauung am Ausgang der Gideon-Bacher-Straße schließt unvermittelt mit einer Brandwand ab.

Der Baublock an der Gänslande/Berblinger Straße steht isoliert, seitdem die Neue Straße den städtebaulichen Zusammenhang durchschnitten hat und ein zweiter östlich anschließender Baublock dem Platzbedarf der Kreuzung Neue Straße/Münchner Straße geopfert wurde.

Südlich der Sammlungsgasse, just im Verlauf der mittelalterlichen Befestigungsanlage, wurden Sport- und Spielanlagen eingerichtet; diese perforieren die historisch bedeutsame Raumkante am südöstlichen Rand der Altstadt. Diese lückenhafte Bebauung setzt sich auch entlang der Münchner Straße fort. Heute stellt sich der östliche Altstadtrand als ein indifferenter, verkehrsdominierter Straßenraum dar, der nurmehr von den Fragmenten der ursprünglichen städtebaulichen Ordnung flankiert wird.

Zwischen Gänstor und Schiffberg sind beträchtliche Abschnitte der mittelalterlichen Stadtmauer erhalten geblieben. Dieses bedeutende Kulturdenkmal ist über weite Teile stark eingewachsen und im Stadtraum kaum erlebbar.

## Planung

### ► Baustein 1 – Neue Straße

Kernziel der Planung ist es, die Neue Straße auf einen der innerstädtischen Lage entsprechenden Querschnitt zu reduzieren und die städtebaulichen Brüche zu heilen. Ein Rückbau der Neuen Straße auf zwei Fahrspuren mit Angebotsstreifen in der Mitte würde den notwendigen Platz schaffen.

Projekt	Zeitraum	Akteur	Kostenträger
Umbau Neue Straße	mittelfristig	Stadt	Stadt

Abb. 100: Maßnahmen zu Baustein 1

### ► Baustein 2 – Städtebauliche Neuordnung

Die Wohnanlage der UWS (Gideon-Bacher-Straße 12-16) könnte ergänzt werden durch Anbau an die Brandwand zur Neuen Straße.



Abb. 101: Neue Straße/Gideon-Bacher-Straße

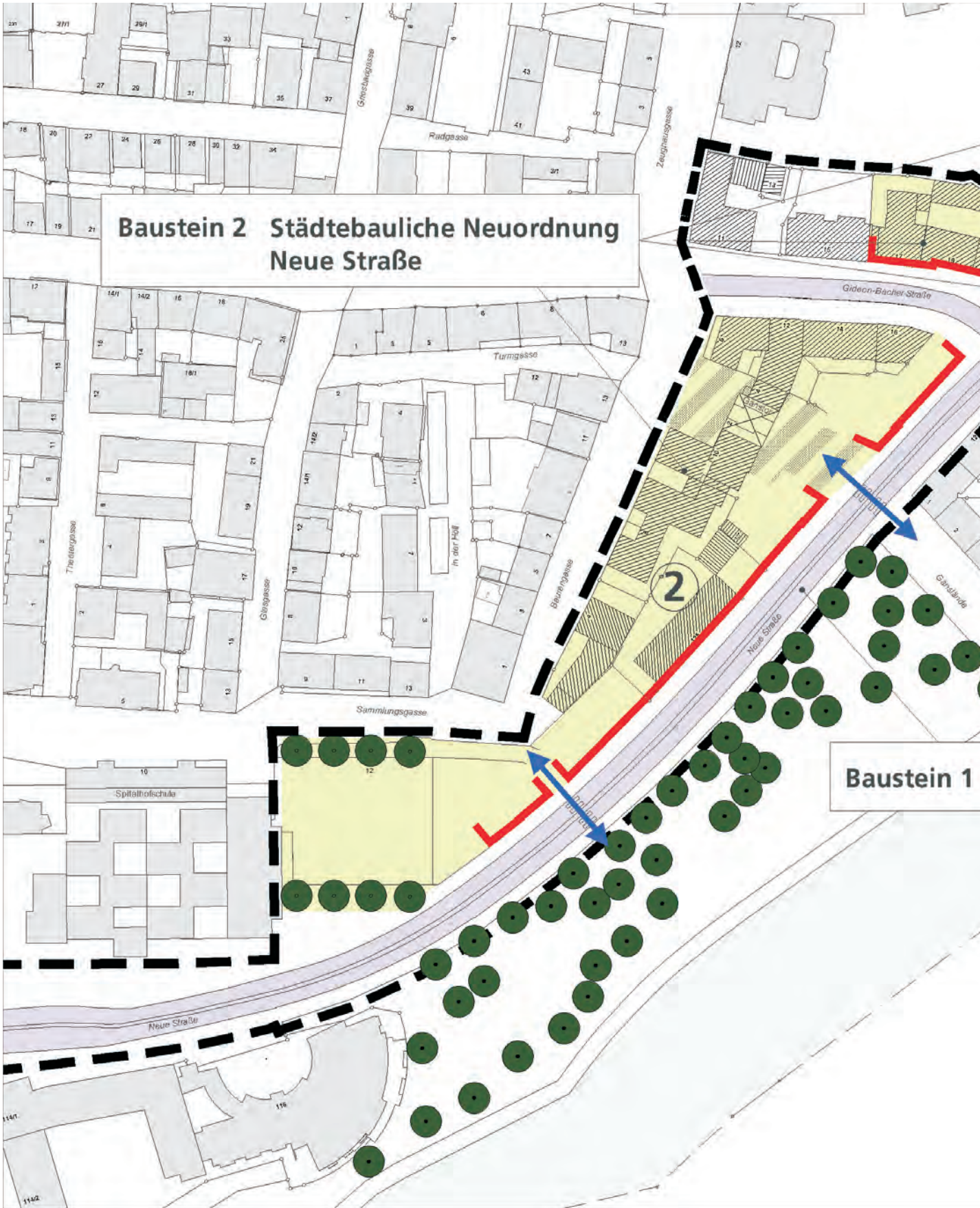
Auch die Parkplatzfläche mit Abfallcontainern südwestlich der „Bierakademie“ (Baurengasse 10) könnte der historischen Situation entsprechend wieder bebaut werden. Insgesamt könnte auf diese Weise rund um den Löwenbrunnen eine angenehme Wohnsituation entstehen. Die historische Funktion des Gänstors als Zugang zu den südöstlichen Stadtquartieren soll durch die Neuordnung und Fassung der vorgelagerten Freifläche wieder erlebbar werden: Die flankierenden Gebäude rücken das Tor ins Zentrum und definieren zugleich einen neuen Gassenabschnitt, der die Gassen der Altstadt mit der Gänslände verbindet.

Weiter westlich steht ein Haus aus den 30er Jahren. Es folgen erneut Lücken in der Bebauung. Hier wäre zukünftig sehr schönes Wohnen mit Blick auf die Donau realisierbar. Der Kinderspielplatz, der sehr eingeklemmt und wenig attraktiv liegt, könnte ohne Probleme in die großzügige Grünanlage der Adlerbastei verlegt werden. Voraussetzung dafür ist eine sichere Wegführung von der Baurengasse über die Neue Straße.

Darüber hinaus soll an der südlichen Ecke der Kreuzung ein Baufeld reaktiviert werden. Hier bestand bis zum 2. Weltkrieg -komplementär zum angrenzenden Baublock an der Berblingerstraße- eine Wohnanlage. Diese wurde nach dem Krieg nicht mehr aufgebaut, das Grundstück ist heute Verkehrsfläche/Parkplatz. Würde dieses Baufeld reaktiviert, könnte am Brückenkopf der Gänstorbrücke ein markanter Sonderbaukörper, etwa ein Bürogebäude entstehen. In dessen Vorfeld würde ein repräsentativer, baumüberstandener Stadtplatz geschaffen. Dieser Platz bestand vor Kriegszerstörung und Wiederaufbau an dieser Stelle und bildete quasi den Auftakt zu den anschließenden Quartieren. Im Kataster von 1926 ist dort der Bismarckbrunnen eingetragen.


Projekt	Zeitraum	Akteur	Kostenträger
Wohnanlage Gänstor	mittelfristig	UWS/ Investor	UWS/ Investor
Wohnanlage Spitalhof	mittelfristig	Investor	Investor
Neuanlage Spielplatz	mittelfristig	Stadt	Investor

Abb. 102: Maßnahmen zu Baustein 2





### Neue Straße Ost Strukturplan (Chancen/Defizite)

-  Entwicklungsschwerpunkte bis 2020
-  z.B. ① Bausteine
-  Platzgestaltung
-  Baumstandorte
-  Planung Fußwegeverbindungen
-  Planung Blockkanten



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht





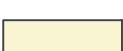
Dezember 2010







### Neue Straße Ost Masterplan

-  Bestand Gebäude
-  Abbruch Gebäude
-  Planung Gebäude
-  Private Freiflächen
-  Öffentliche Freiflächen
-  Bestand Bäume
-  Planung Bäume
-  Verkehrsberuhigte Bereiche/  
Fußwege
-  Straßenverkehrsflächen



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**







## Neue Straße Ost Digitales Stadtmodell

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**

► **Baustein 3 – Münchner Straße**  
 Kernthema dieses Bausteins ist der ökonomische Umgang mit den Flächen, auf denen heute Mobilität stattfindet. Allein der Knoten Gänstor hat eine Fläche von ca. 10.000 m<sup>2</sup>. Mit der vorliegenden Planung soll die Verkehrsfläche auf das notwendige Maß zurückgeführt und frei werdende Flächen zur besseren Fassung der Straßenräume herangezogen werden. Der Knoten ist verkehrlich hoch belastet. Überlegungen, die Kreuzung zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen und so Flächenpotenziale für städtebauliche Entwicklungen zu gewinnen, funktionieren verkehrstechnisch nicht. In einer Verkehrsuntersuchung wurde nachgewiesen, dass ein Kreisverkehrsplatz die Verkehrsmenge in Spitzenstunden nicht bewältigen könnte. Gleichwohl sind auch unter Beibehaltung der bestehenden, signalgesteuerten Kreuzung Flächenoptimierungen möglich: etwa durch behutsame Verlagerung der Kreuzungsgeometrie nach Nordosten oder durch Verzicht auf überflüssige Fahrstreifen, wie z.B. im doppelspurigen Bypass Neue Straße/Gänstorbrücke. Zudem sind dringend ebenerdige Fußgänger- und Radfahr-Querungsmöglichkeiten vorzusehen.

Die Verkehrsuntersuchung hat desweiteren ergeben, dass die Münchner Straße zwischen den Verkehrsknoten Basteistraße/Neue Straße und Willy-Brandt-Platz generell auf zwei Fahrspuren plus Angebotsstreifen rückgebaut werden kann. Lediglich am Zulauf zu den beiden Kreuzungen ist die Auffächerung der Fahrspuren auf das heutige Maß erforderlich. Die Verringerung der Fahrspuren eröffnet Chancen zur Umgestaltung des östlichen Altstadtrandes: breitere Vorzonen und Gehwege sowie eine durchgehende Baumreihe zwischen Fahrbahn und Wohnbebauung würden die Wohnqualität deutlich verbessern. Diese Maßnahmen könnten in weiterer Folge zu privaten Investitionen in den Gebäudebestand und zur Schließung der vorhandenen Baulücken führen. An der Ostseite der Münchner Straße könnte zudem der Gehweg auf Straßenebene bis zur Einmündung der Basteistraße verlängert werden.

Im Verlauf der Münchner Straße sollen Teile der erhaltenen Stadtmauerreste wieder erlebbar gemacht werden. Der Mauerabschnitt gegenüber dem Basteicenter mit dem Durchlass in die östliche Altstadt soll vom Bewuchs befreit, saniert und durch Aufwertung der vorgelagerten Grünfläche in Szene gesetzt werden.

An der Einmündung des Schiffbergs in die Münchner Straße soll eine verbuschte öffentliche Fläche mit neuer Qualität versehen werden: Hier treffen die Grünstrukturen des historischen Stadtgrabens (Heimstraße, Schiffberg) mit den zu ergänzenden Baumreihen an der Münchner Straße zusammen und schließen damit den Grüngürtel um die Altstadt. Von diesem Gelenkpunkt aus soll eine neue Fußgängerquerung über die Münchner Straße angelegt werden, die an eine bereits in Planung befindliche Treppenanlage zur Bachstraße anbindet und zugleich den Promenadenweg auf der Stadtmauer vom Seelengraben kommend verknüpft.



Abb. 104: Schiffberg, Vorschlag Platzgestaltung

Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Grünanlage Müncher Straße und Verbindung Bachstraße	2011-2012	Stadt/ Investor	Stadt/Inverstor
Vorentwurf Umbau Münchner Straße inkl. Kreuzung Basteistraße und Freilegung der Stadtmauer	2014/2015	Stadt	Stadt
Umbau Münchner Straße inkl. Kreuzung Basteistraße	nach 2015	Stadt	Stadt
Schaffung einer niveaugleichen Fußgänger-/Radfahrverbindung am Gänstorknoten sowie an der Gänstorbrücke	mittelfristig	Stadt	Stadt

Abb. 103: Maßnahmen zu Baustein 4

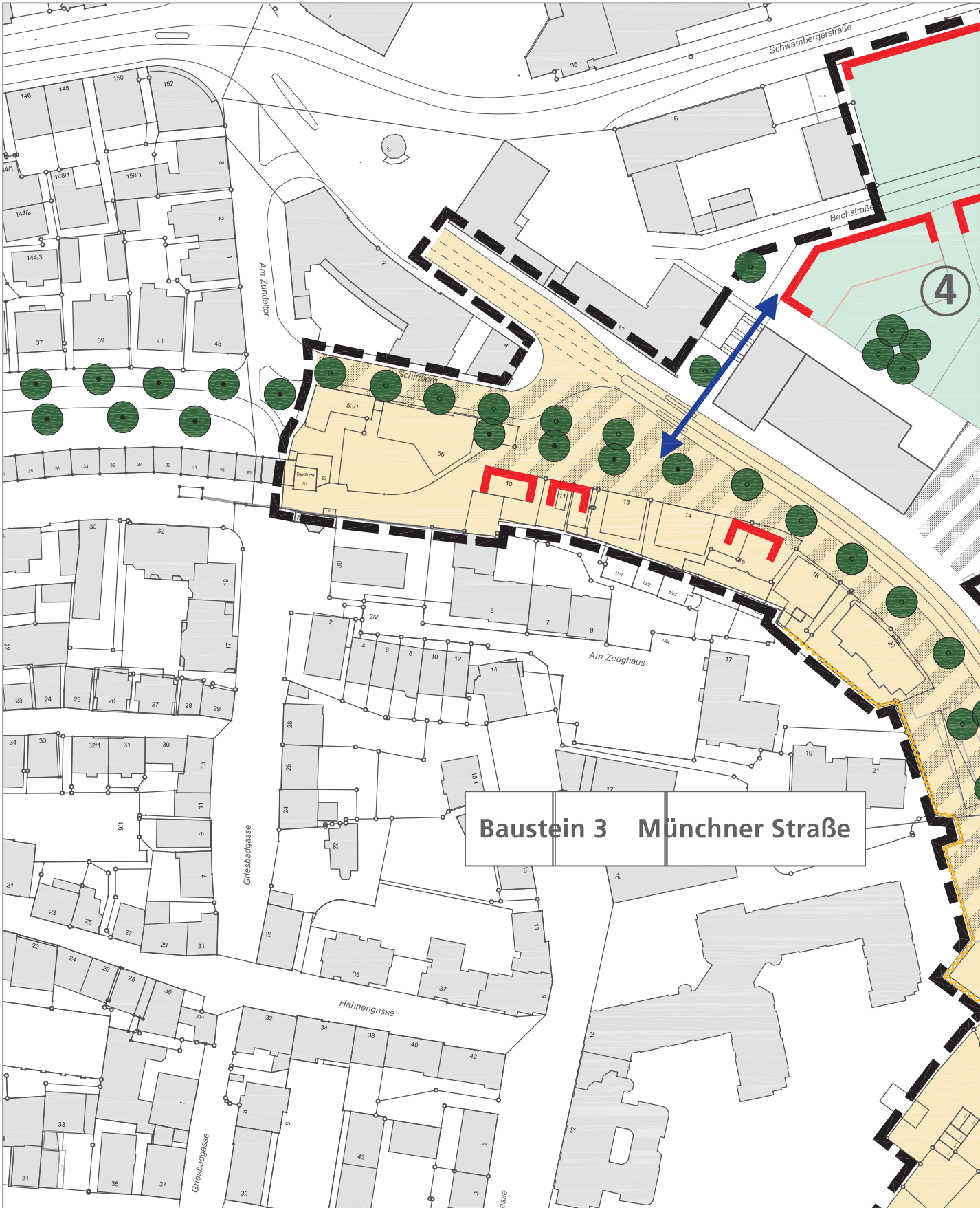
► Baustein 4 – Bachstraße / Wichernstraße  
 Der fast 4.000 m<sup>2</sup> große Behördenparkplatz an der Wichernstraße ist eine kurzfristig verfügbare Grundstücksressource für den innerstädtischen Wohnungsbau. Für die wegfallenden Parkplätze können Ersatzparkplätze in der Tiefgarage Nord des Kongresszentrums angeboten werden. Das südwestlich angrenzende Grundstück an der Münchner Straße wurde bereits 2010 mit einem Bürogebäude bebaut. Dieser Neubau bietet rückwärtig perfekten Lärmschutz, so dass ruhig und in nächster Nähe zu ÖPNV, Nahversorgung, Schulen und Kindergärten gewohnt werden kann. Die unter Denkmalschutz stehenden Kelleranlagen der Festung des 17. Jahrhunderts sowie der Brauereikeller des 19. Jahrhunderts sind ergraben und werden dauerhaft erhalten. Langfristig besteht das Ziel, den nördlich anschließenden Parkplatz der Polizei ebenfalls zu überbauen. Insgesamt würde das von Dienstleistung geprägte Quartier von einer Durchmischung mit Wohnungsbau profitieren. Ziel ist eine dichte, innerstädtische Bebauung auf mindestens zwei Parzellen mit einer gemeinsamen Tiefgarage.



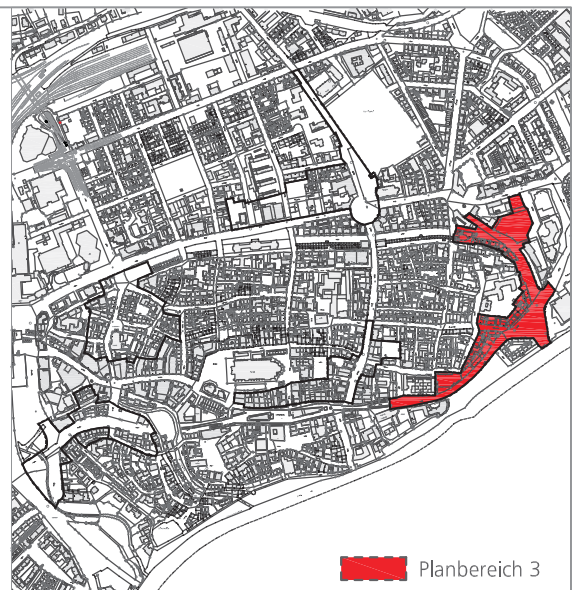
Abb. 105: Bachstraße/Wichernstraße, Parkplatz

Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Gutachterverfahren Wohnquartier Bachstraße/Wichernstraße	2011	Investor/ Stadt	Investor
Bebauungsplan	2011/2012	Stadt	Investor

Abb. 106: Maßnahmen zu Baustein 4



**Baustein 3 Münchner Straße**



Münchener Straße  
Strukturplan (Chancen/Defizite)

-  Entwicklungsschwerpunkte bis 2020
-  z.B. ③ Bausteine
-  Platzgestaltung
-  Baumstandorte
-  Planung Fußwegeverbindungen
-  Planung Blockkanten
-  Sanierung Stadtmauer



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht








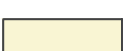

Dezember 2010







### Münchner Straße Masterplan

-  Bestand Gebäude
-  Abbruch Gebäude
-  Planung Gebäude
-  Private Freiflächen
-  Öffentliche Freiflächen
-  Bestand Bäume
-  Planung Bäume
-  Verkehrsberuhigte Bereiche/  
Fußwege
-  Straßenverkehrsflächen



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**







## Münchner Straße Digitales Stadtmodell

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**

## Planbereich 4: Kornhausplatz

### Chancen und Defizite

Das Quartier rund um den Kornhausplatz befindet sich in der nordöstlichen Altstadt unweit des Münsters. Im Zentrum steht der beherrschende Baukörper des Kornhauses; gegenüber befindet sich die Ulmer Volkshochschule, die seit kurzem unter Denkmalschutz steht. In unmittelbarer Nachbarschaft stand einst das Bürglersche Haus, ein bedeutender Patrizierhof aus reichsstädtischer Zeit. Während in den Bereichen südlich und westlich des Kornhauses die historischen Gassenstrukturen und beträchtliche Teile des historischen Gebäudebestands erhalten sind, bricht in den nördlich und östlich angrenzenden Bereichen infolge von Kriegszerstörung und Wiederaufbau die für die Altstadt charakteristische Gassen- und Parzellenstruktur ab.

Insbesondere der Komplex der Friedrich-List-Schule negiert die Charakteristik des Altstadtquartiers, indem er die Grenze zwischen Gebäude und öffentlichem Raum aufhebt, Gassen und Hofbereiche ineinander fließen lässt und Raumkanten aufweicht. Das flächige Ausgreifen der einzelnen Schultrakte, die quartiersfremde Maßstäblichkeit der Gebäude und die mangelhafte Definierung der öffentlichen Räume ma-



Abb. 107: Kornhaus



Abb. 108: Volkshochschule



Abb. 109: Listschule

chen die Schulanlage zu einem Fremdkörper im Quartier.

Darüber hinaus weist die Nachkriegsbebauung insbesondere in der Greifengasse erhebliche Defizite auf: durchgehende Garagenzeilen in der Erdgeschosszone, eine zu geringe Bauhöhe und Dachneigung werden der innerstädtischen Lage nicht gerecht. Schließlich weist das Quartier eine Reihe von kriegsbedingten Baulücken und Brachflächen auf, die mit wenig attraktiven Zwischennutzungen belegt sind.

### Planung

#### ► Baustein 1 – Listschule

Kernziel der Planung ist es, die durch den Schulkomplex genutzte Grundfläche zu reduzieren und wegfallende Nutzflächen durch Nachverdichtung anderer Teile des Schulkomplexes zu kompensieren. Konkret sollen die die Kornhausgasse flankierenden Teile der Friedrich-List-Schule aufgegeben und die frei werdenden Grundstücksflächen einer altstadtgerechten Neuentwicklung zugeführt werden. Anstelle der monostrukturierten Funktionsbauten soll eine Reihe moderner Stadthäuser für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen entstehen, die die charakteristische Nutzungs- und Parzellenstruktur, die Kubaturen und die Dachformen des umgebenden Altstadtquartiers aufnehmen. Die Naturkundliche Sammlung könnte wieder an gleicher Stelle in neuen Gebäuden oder aber an anderer geeigneter Stelle im Stadtgebiet, z.B. im Tiergarten, angesiedelt werden.

Die Friedrich-List-Schule soll entlang der Rosengasse einen neuen Trakt erhalten, der die zu kompensierenden Nutzflächen für den Schulbetrieb aufnimmt. Die große Chance besteht darin, auf diese Weise den Schulbau besser zum öffentlichen Raum der Rosengasse ausrichten und in den städtebaulichen Kontext einbinden zu können. Das Schulgebäude ist heute insbesondere unter energetischen Gesichtspunkten dringend sanierungsbedürftig; in den kommenden Jahren stehen ohnehin grundlegende Maßnahmen mit baulichen Eingriffen in die Grundsubstanz der Gebäude an. Im Zuge dessen könnte die beschriebene Neustrukturierung des

Schulkomplexes umgesetzt werden. Die Baumaßnahmen könnten durch die Veräußerung der attraktiven Grundstücke an Kornhaus- und Greifengasse gegenfinanziert werden.

Der motorisierte Verkehr im Planbereich beschränkt sich schon heute weitgehend auf Quell-/Zielverkehr durch private und gewerbliche Anlieger. Lediglich das Kornhaus und die Friedrich-List-Schule ziehen überörtliche Besucher an, die aber bereits an den Quartiersrändern durch die guten öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten (Parkhaus Müller, Kornhausgarage) abgefangen werden. Das strukturelle Defizit von Parkmöglichkeiten für Anwohner und gewerbliche Anlieger ist im öffentlichen Raum nicht aufzufangen; eine Quartiersgarage unter den neu zu entwickelnden Stadthäusern könnte für Entlastung sorgen. Ein quartiersverträgliches Mindestmaß an Parkplätzen für Anwohner und Kunden der Geschäfte soll im Straßenraum aber erhalten bleiben.

Mit Ausnahme einiger Gassenabschnitte (Breite Gasse, Pfluggasse, Hoheschulgasse) sind die öffentlichen Räume im Planbereich dringend sanierungsbedürftig. Insbesondere der Kornhausplatz hat hinsichtlich der Gestaltung und des Erhaltungszustandes erhebliche Defizite. Die Sanierung des Kornhausplatzes ist insofern vorrangig, als die darunter liegende Tiefgarage große bautechnische Mängel aufweist.

Ziel wird es sein, die Platz- und Gassenflächen möglichst homogen zu pflastern, trennende Elemente der Verkehrsführung zu reduzieren, Bordsteine abzusenken oder zu entfernen und die oberirdischen Stellplätze neu zu ordnen. Der Kornhausplatz, Standort wichtiger öffentlicher Einrichtungen, soll urbane Aufenthaltsqualität erhalten und sich gestalterisch von den angrenzenden Schulhofflächen lösen.

Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Sanierungs- und Neubau-konzept Listschule	2011	Stadt	-
Umbau Listschule	mittelfristig	Stadt	Stadt/Land
Sanierung Tiefgarage	?	Stadt	Stadt
Rahmenplan/Gutachterverfahren für neu zu entwickelnde Grundstücke an der Kornhausgasse	ab 2011/2012	Stadt	Stadt
Vorhabenbezogener Bebauungsplan	mittelfristig	Stadt	Investor
Neubau Wohn-/Geschäftshäuser Kornhausgasse	mittelfristig	Investor	Investor
Neugestaltung öffentliche Freiflächen: Kornhaus-,	mittelfristig	Stadt	Stadt

Abb. 110: Maßnahmen zu Baustein 1

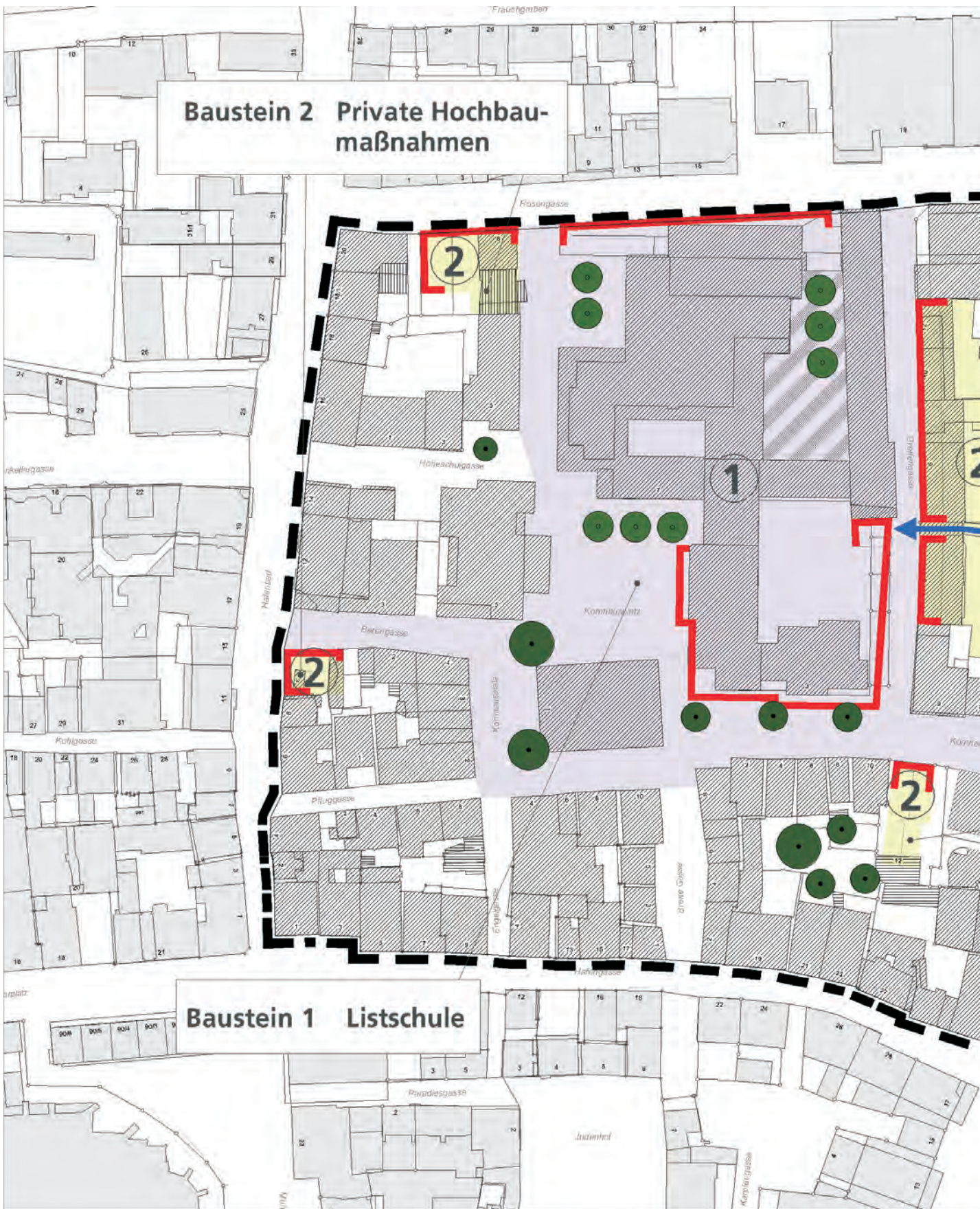
▶ Baustein 2 – Private Hochbaumaßnahmen  
Die Grundstücksbrachen Hafensbad 10, Kornhausgasse 12 und Rosengasse 6-8 sowie die unattraktiven Häuser entlang der Greifengasse befinden sich in privater Hand und entziehen sich der direkten Einflussnahme durch die Stadt. Nichts desto trotz bleibt deren Neuentwicklung ein wichtiges Ziel der Stadtplanung, das es umzusetzen gilt.

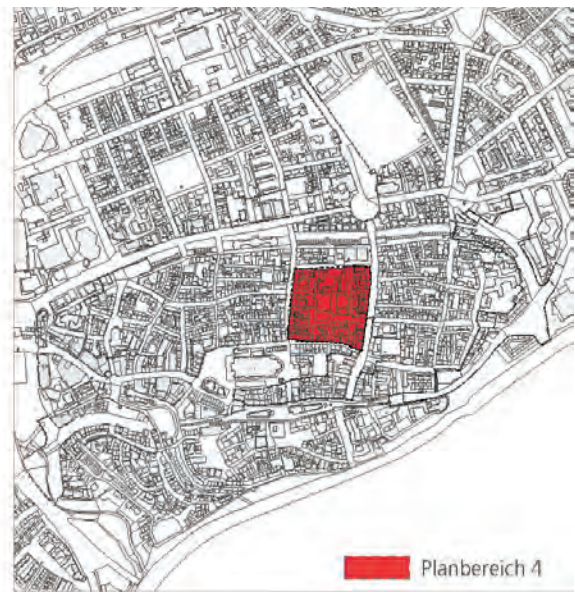
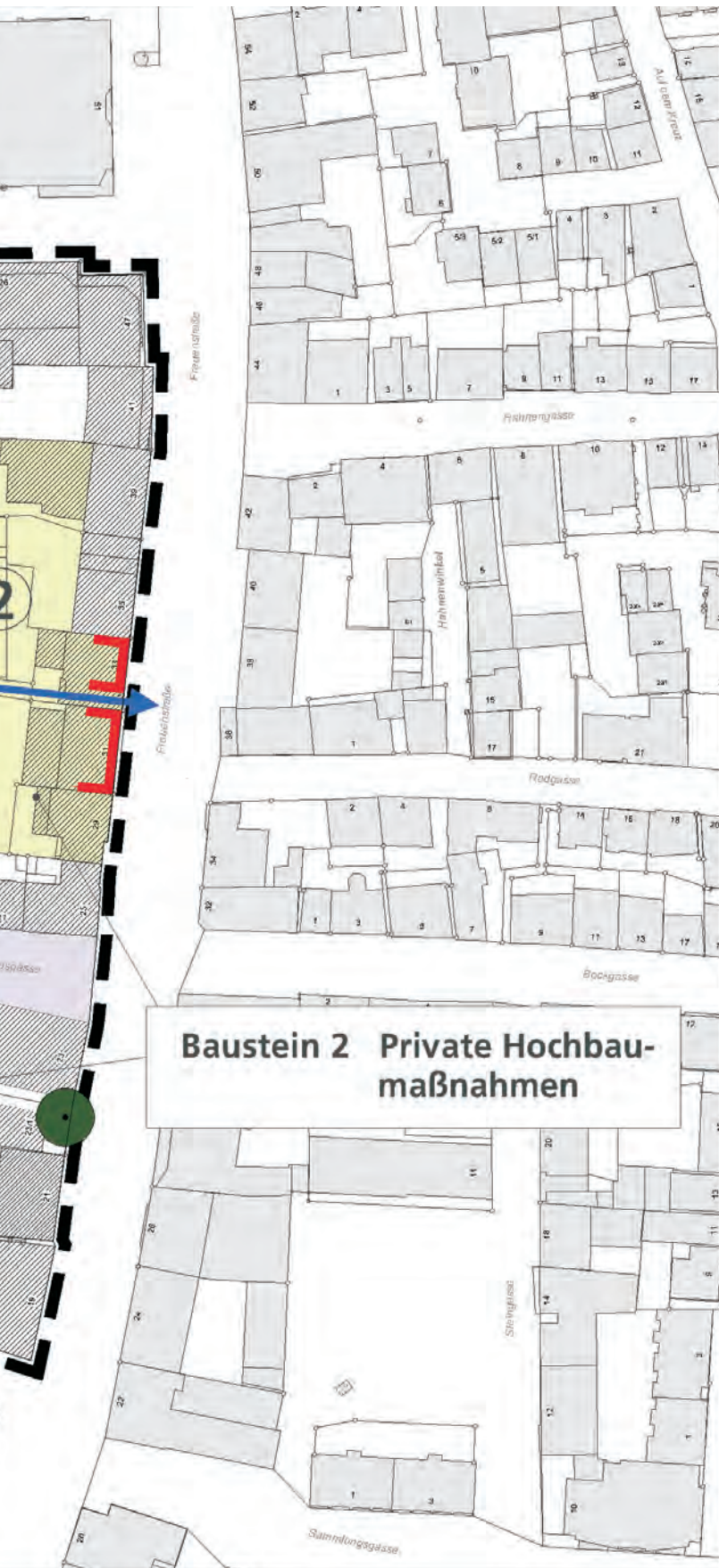
Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Schließung Baulücken in der Rosengasse, Kornhausgasse, Ecke Hafensbad/Bären-gasse	mittelfristig	Investor	Investor

Abb. 111: Maßnahmen zu Baustein 2



Abb. 112: Greifengasse





**Kornhausplatz**  
 Strukturplan (Chancen/Defizite)

-  Entwicklungsschwerpunkte bis 2020
-  z.B. 2 Bausteine
-  Platzgestaltung
-  Baumstandorte
-  Planung Fußwegeverbindungen
-  Planung Blockkanten



Stadt Ulm  
 Hauptabteilung Stadtplanung,  
 Umwelt, Baurecht





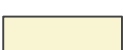
Dezember 2010







### Kornhausplatz Masterplan

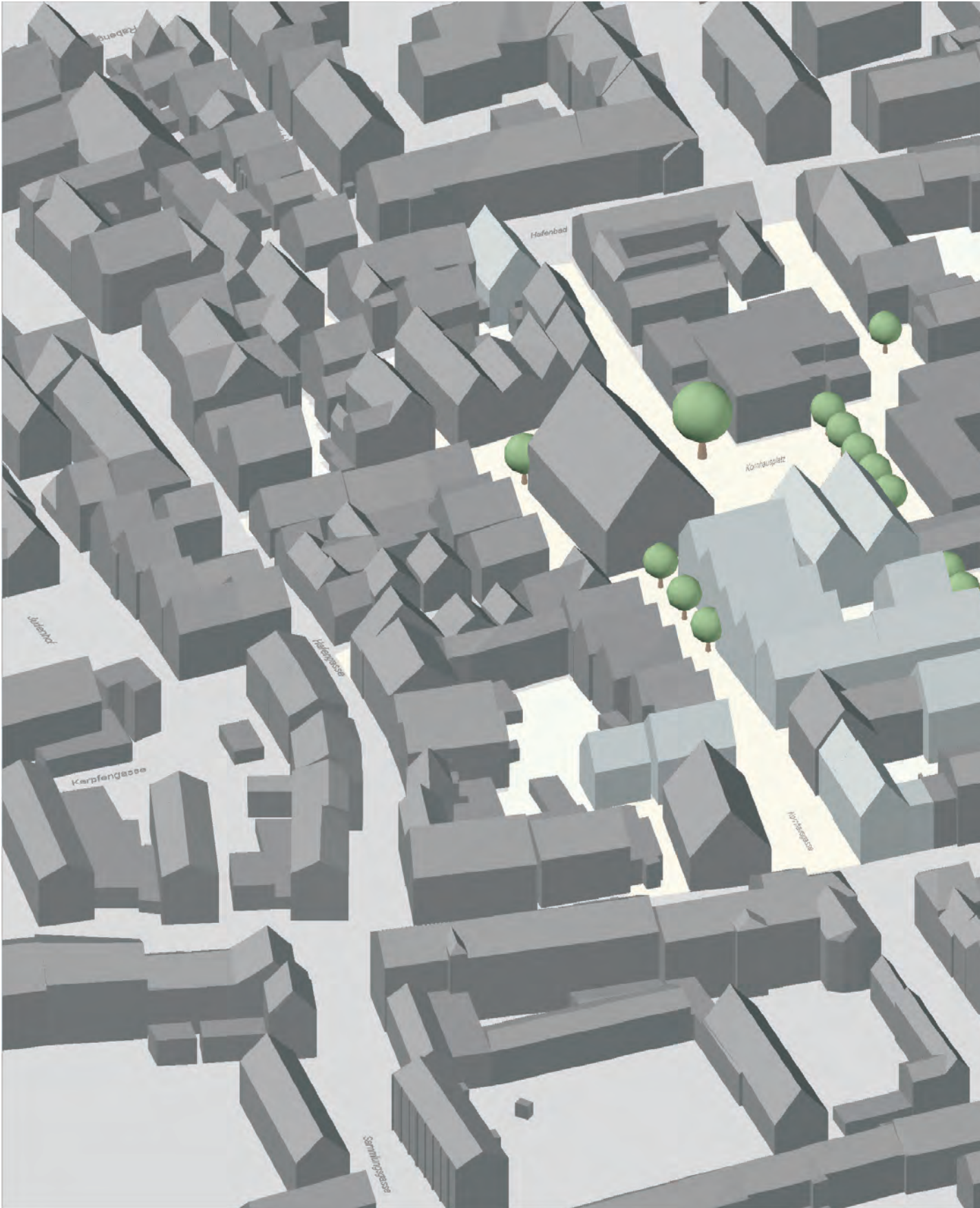
-  Bestand Gebäude
-  Abbruch Gebäude
-  Planung Gebäude
-  Private Freiflächen
-  Bestand Bäume
-  Planung Bäume
-  Verkehrsberuhigte Bereiche/  
Fußwege



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**







## Kornhausplatz Digitales Stadtmodell

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**

## Planbereich 5: Wengenviertel

### Chancen und Defizite

Der Titel „Wengenviertel“ bezeichnet das Quartier der nordwestlichen Innenstadt, das sich um die Wengengasse und die Wengenkirche erstreckt. Dieser Bereich wurde gegen Ende des 2. Weltkriegs nahezu vollständig zerstört und in den 1950er Jahren in Anlehnung an den alten Stadtgrundriss wieder aufgebaut, wobei die Gassen im Geiste der Zeit begradigt und aufgeweitet wurden. Das Wengenviertel weist heute signifikante strukturelle, funktionale und gestalterische Defizite auf. Gebäude, Wohnumfeld und öffentlicher Raum entsprechen weder funktional noch gestalterisch den Anforderungen, die in der Innenstadt - nahe dem City Bahnhof-Projekt - erwartet werden. Das Quartier mit seiner eher kleinteiligen Baustruktur, seiner Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe sowie seinem noch relativ hohen Anteil an innerstädtischem Wohnen droht in der Entwicklung zurückzubleiben.

Nachdem in den vergangenen Jahren die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum gewachsen ist und dieser Trend sich aller Voraussicht nach weiter verstärken wird, besteht heute die große Chance, ein bislang untergenutztes Quartier wie das Wengenviertel wirtschaftlich tragfähig als innerstädtischen Wohnungsschwerpunkt aufzubauen. Auf diese Weise soll am Rand der Geschäftsstadt in bester Lage mittelfristig ein lebendiges Quartier mit neuen urbanen Qualitäten entstehen. Planerische Aufgabe der kommenden Jahre wird also sein, das Wengenviertel einerseits als Wohnstandort zu etablieren, der andererseits aber auch für ergänzende gewerbliche/dienstleistungsorientierte Nutzungen -insbesondere in den Erdgeschosszonen- attraktiv ist. Zur Umsetzung dieser Ziele ist geplant, das Wengenviertel als Sanierungsgebiet (s. S. 24-25) auszuweisen. Der Antrag zur Aufnahme in ein Städtebauförderprogramm wurde bereits gestellt, eine Zusage durch das Land steht allerdings noch aus.

### Planung

#### ► Baustein 1 – Wengengasse

Das nördliche Ende der Wengengasse, einst Standort des Neutors, ist bis heute einer der

wichtigen Eingänge in die nördliche Altstadt. Hier treffen Wengengasse, Keltergasse, Stern-gasse und Neuer Graben aufeinander. Der Knoten muss neu gestaltet, die Verkehrsfläche auf das notwendige Maß reduziert werden. Insbesondere der Eingang ins Quartier von der Olgastraße aus bedarf der stadträumlichen Neuordnung.

Mit zwei anstehenden Neubauvorhaben wurden bereits wichtige Weichen gestellt: auf dem Parkplatz am Eingang des Neuen Grabens wird ein Geschäftshaus mit Penthousewohnungen entstehen (sog. Projekt „Wengentor“), im gegenüberliegenden Einmündungsbereich von Kelter- und Wengengasse wird ebenfalls ein Wohn- und Geschäftsgebäude errichtet. Für beide Vorhaben gibt es rechtskräftige Bebauungspläne. Weiterer städtebaulicher Aufwertungsbedarf besteht auf dem Grundstück östlich der Handwerkskammer („Bäregärtle“).

Die Gassen sollen ihrer zukünftigen Verkehrsbedeutung entsprechend angepasst und umgestaltet werden. Im Zuge der genannten Hochbaumaßnahmen wird der Kreuzungsbereich Olgastraße/Wengengasse um eine Fahrspur zurückgebaut; zudem wird der Einmündungsbereich Neuer Graben/Stern-gasse/Wengengasse neu geordnet. Die Wengengasse wird ihre Funktion als Quartierserschließungsstraße dauerhaft behalten; sie erschließt weitere Gassen im Quartier und hat Bedeutung für die Andienung der Kaufhäuser an Bahnhof- und Hirschstraße. Die Keltergasse wird zukünftig im Einbahnverkehr in Richtung Westen zu befahren sein. Von hier sollen die Parkplätze der geplanten Sedelhöfe erschlossen werden. Die Stern-gasse ist bereits heute verkehrsberuhigter Bereich, der Neue Graben hat ausschließlich Anliegerfunktion. Gene



Abb. 113: Stern-/Ulmergasse



Abb. 114: Wengengasse

rell sollen die Gassen der Altstadt weiter zu-  
gunsten einer besseren Verträglichkeit mit Fuß-  
gänger- und Radverkehr umgebaut werden.

Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Private Hochbaumaßnahme Wengentor	2011/2012	Investor	Investor
Private Hochbaumaßnahme Keltergasse/Wengengasse	2011/2012	Investor	Investor
Private Hochbaumaßnahme Olgastraße/Keltergasse („Bärengärtle“)	mittelfristig	Investor	Investor
Tiefbau Einmündungsbe- reich Olgastraße/Wengen- gasse/Keltergasse/Neuer Graben	2011	Stadt	Stadt/Investor

Abb. 115: Maßnahmen zu Baustein 1

### Baustein 2 – Irrgänge

Das Irrgänge war bis zur nahezu totalen Zerstö-  
rung 1944 dicht bebaut. Kernziel der Planung  
ist eine moderate Nachverdichtung des Quar-  
tiers unter Beibehaltung der kleinteiligen Parzel-  
lenstruktur. Die im Zuge des Wiederaufbaus auf-  
geweiteten und begradigten Gassen wie die  
Wengengasse, die Walfischgasse oder die  
Stern-gasse, sollen nach und nach auf die alt-  
stadttypischen Querschnitte zurückgeführt wer-  
den und mittels gezielter Visierbrüche die einsti-  
ge perspektivische Vielfalt zurückerhalten. Darü-  
ber hinaus soll die Qualität der Platz- und Kreu-  
zungsbereiche im Quartier verbessert werden.  
Die übrigen Blockkanten sollen in entsprechen-  
der Weise nachverdichtet werden, sobald sei-  
tens der Eigentümer Bereitschaft signalisiert  
wird. Aber auch der Jacob-Griesinger-Platz vor  
der Wengenkirche, das Dreikönigsplätzle sowie  
der Kreuzungsbereich Walfischgasse/Ulmer  
Gasse sollen durch räumliche Akzente (z.B. Ver-  
sprünge in den Baufluchten, Wechsel zwischen  
Giebel- und Traufständigkeit) neu fokussiert  
werden.



Abb. 116: Irrgänge



Abb. 117: Jacob-Griesinger-Platz

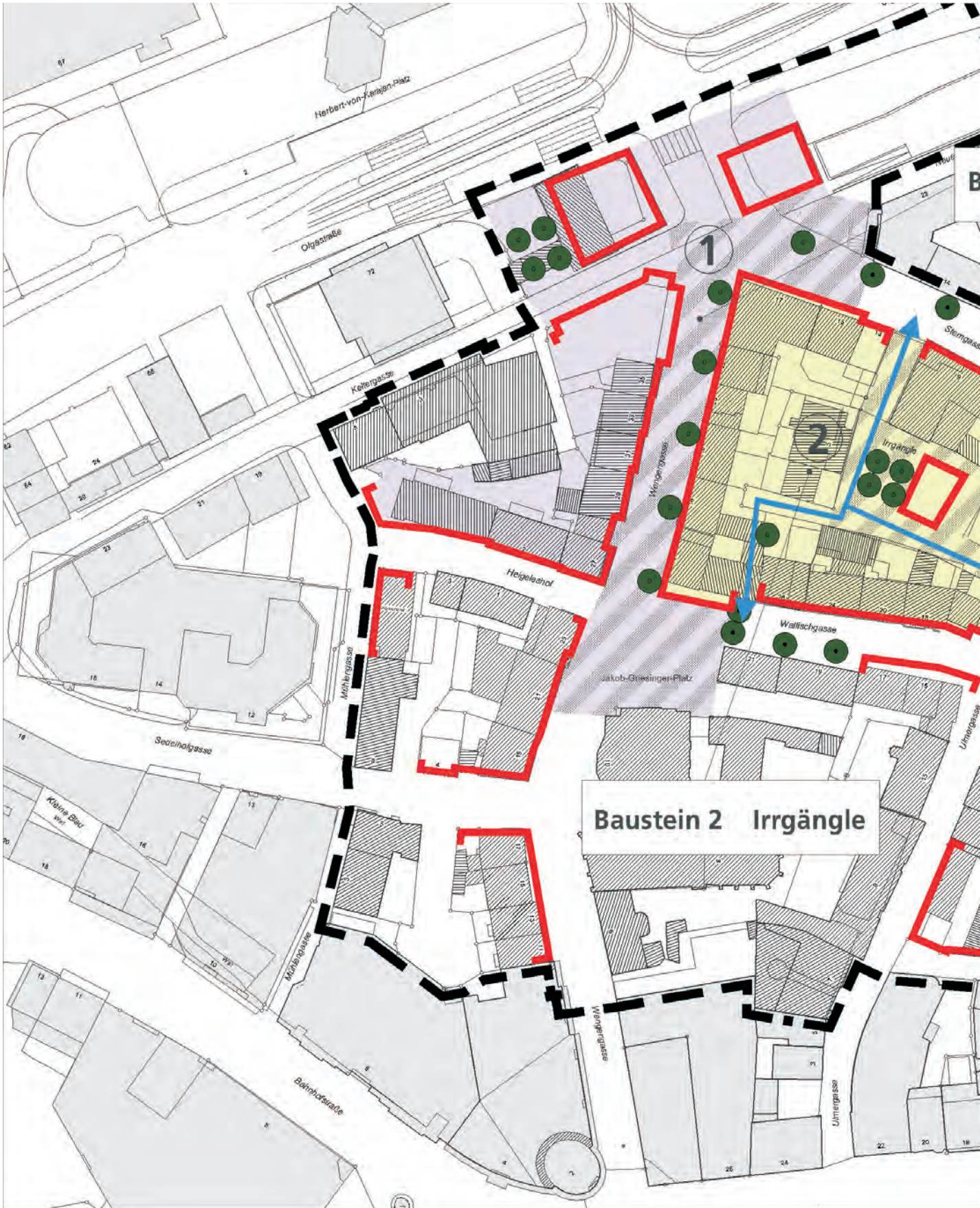
Schließlich soll noch besonderes Augenmerk  
auf die Rückseiten und Innenhöfe im Quartier  
gelegt werden. Die charakteristisch tiefen Par-  
zellen, die beispielsweise im Irrgänge an Vor-  
der- und Rückseite an den öffentlichen Raum  
grenzen, erfordern besondere Gebäudetypolo-  
gien, die einerseits attraktive Nutzungen er-  
möglichen und andererseits den öffentlichen  
Raum angemessen fassen. Öffentliche Passagen  
durch die Baublöcke wie das Irrgänge oder die  
Webergasse sollen durch adäquate bauliche Er-  
gänzungen/Korrekturen aufgewertet werden.

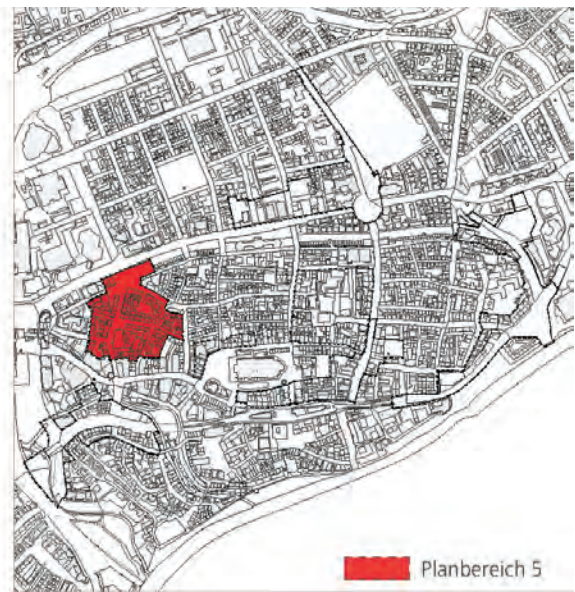
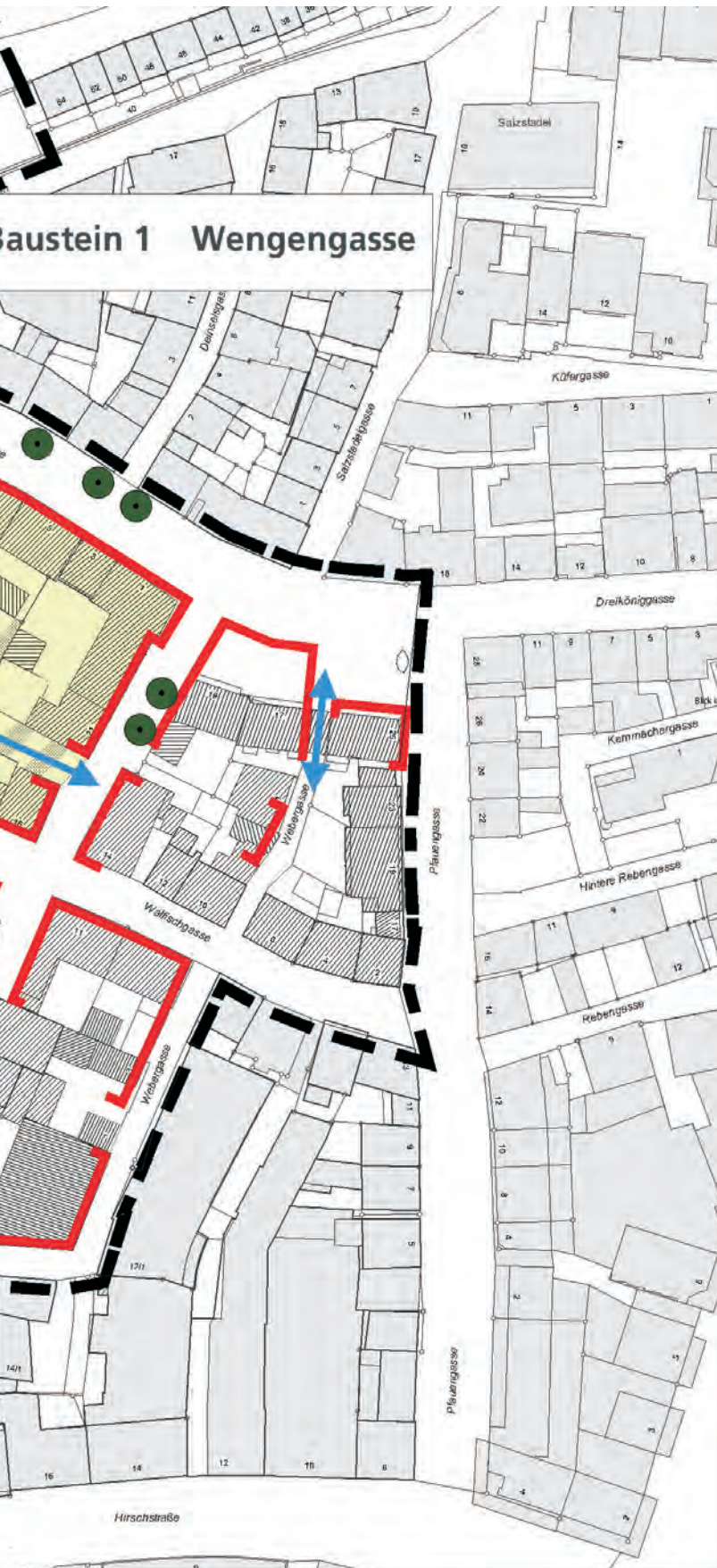
Der Blockinnenbereich Irrgänge könnte zu  
einem interessanten innerstädtischen Wohn-  
quartier umgeformt werden. Eine Quartiers-  
Tiefgarage unter dem Innenhof des Irrgänge  
würde dringend benötigte Stellplätze schaffen.  
Das Grundstück ist städtisch. Auf der Garage  
könnte ein Wohn- und Geschäftshaus errichtet  
werden, das mit den umliegenden Gebäuden  
einen kleinen Platz einfasst.

Öffentliche Plätze im Quartier sollen noch stär-  
ker als heute ortsspezifisch gestaltet werden:  
Der Jacob-Griesinger-Platz soll in seiner Funkti-  
on als Kirchplatz gestalterisch über die begren-  
zenden Verkehrsflächen hinweg an die Raum-  
kanten herangeführt werden; das Dreikönigs-  
plätzle soll verkleinert, räumlich besser gefasst,  
von Parkplätzen befreit und dadurch in seiner  
Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Die öf-  
fentlich zugänglichen Höfe im Bereich des Irr-  
ganges und der Webergasse sollen vom Cha-  
rakter reiner Andienungs- und Parkplatzflächen  
befreit und durch Maßnahmen zur Wohnum-  
feldverbesserung aufgewertet werden.

Projekt	Zeitraum	Akteur	Kostenträger
Hochbau/Quartiersgarage Irrgänge	2012/2013	Investor	Investor
Private Hochbaumaßnah- men	mittelfristig	Investor	Investor
Neugestaltung öffentliche Flächen	langfristig	Stadt	Stadt

Abb. 118: Maßnahmen zu Baustein 2





Wengenviertel  
Strukturplan (Chancen/Defizite)

-  Entwicklungsschwerpunkte bis 2020
-  z.B. ② Bausteine
-  Platzgestaltung
-  Planung Bäume
-  Planung Fußwegeverbindungen
-  Planung Blockkanten



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

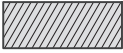


Dezember 2010







## Wengenviertel Masterplan

-  Bestand Gebäude
-  Abbruch Gebäude
-  Planung Gebäude
-  Private Freiflächen
-  Öffentliche Freiflächen
-  Bestand Bäume
-  Planung Bäume
-  Verkehrsberuhigte Bereiche/  
Fußwege
-  Straßenverkehrsflächen



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**







Wengenviertel  
Digitales Stadtmodell

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

ulm

► **Planbereich 6: Olgastraße - Frauenstraße**

**Chancen und Defizite**

Die Olgastraße war um 1900 eine vornehme Adresse. Villen angesehener Unternehmer, großzügige Geschoßwohnungsbauten und öffentliche Bauten hatten hier ihren Standort. Aus dieser Zeit stammen das Haus Wieland, in dem sich die Südwestpresse befindet, die ehemalige Reichsbankfiliale und Gewerbebank, heute Volksbank, das Landgericht und die St. Georgskirche. Zwischen dem Hauptbahnhof und der Keplerstraße war die Olgastraße mit viel öffentlichem Grün sowie privaten Gärten als Boulevard großzügig gestaltet. Eine Rekonstruktion ist wegen der heterogenen Bausubstanz und der dominanten Verkehrssituation jedoch nicht möglich. Das Plangebiet weist eine Vielzahl von Baulücken und Arealen aus, die einzeln entwickelt werden können. Diese Mosaiksteine werden langfristig ein geschlosseneres und städtebaulich anspruchsvolles Stadtbild hervorbringen. Drei Eigentümer sind als wichtige Akteure gefordert: das Land Baden-Württemberg, die Neue Pressegesellschaft und die Stadt.

**Planung**

► **Baustein 1 – Justiz-Areal**

Das Hochhaus an der Olgastraße, Sitz der Staatsanwaltschaft, kann nicht wirtschaftlich saniert werden. Der Architektenwettbewerb für die Neubebauung des Areals wurde im September 2010 entschieden. Der erste Preis wurde an das Büro Schulz & Schulz aus Leipzig vergeben.



Abb. 119: Modell 1. Preis Architektenwettbewerb

Das Vorhaben soll in zwei unabhängigen Bauabschnitten neu bebaut werden. Das Justizhochhaus soll abgebrochen werden, sobald der Umzug der Staatsanwaltschaft in den 1. Bauabschnitt durchgeführt wurde.

Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Neubau Staatsanwaltschaft - 1. Bauabschnitt	ab 2012 mittelfristig	Investor	ppp
- 2. Bauabschnitt		Investor	ppp

Abb. 120: Maßnahmen zu Baustein 1

► **Baustein 2 – Humboldt-Kepler-Areal (Süd)**  
Das städtische Grundstück ist an der Olgastraße mit den beiden niedrigen Sporthallengebäuden unangemessen bebaut. Vor der Zerstörung stand an dieser Stelle ein dreigeschossiges Schulgebäude aus der Gründerzeit. Die östliche Halle an der Keplerstraße ist sanierungsbedürftig, die westliche Halle mittelfristig gut zu nutzen. Durch vertikal gestapelte Hallen könnte das Grundstück intensiver genutzt und frei werdende Flächen städtebaulich wirkungsvoller bebaut werden.

Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Baubeschluss Sporthallen	2011/2012	Stadt	Stadt
Rahmenplan Baustein 2	2012	Stadt	-

Abb. 121: Maßnahmen zu Baustein 2

► **Baustein 3 – Carl-Ebner-Straße/ Neithardtstraße**

Innerhalb des Bausteins 3 sind drei Bereiche abzugrenzen, die nacheinander entwickelt werden können:

- Grundstück Keplerstraße/Carl-Ebner-Straße:



Abb. 122: Keplerstraße

Das Grundstück liegt im Süden des Mehrgenerationenhauses Schaffnerstraße 18/1-3, das die UWS 2008 fertiggestellt hat. Es wird temporär als gebührenpflichtiger Parkplatz genutzt. Die Stadt Ulm hat ein Rückkaufsrecht, für den Fall, dass das Grundstück nicht bebaut wird. Die Bauverpflichtung wurde mehrfach verlängert, zuletzt bis 2012. Da Nutzung und Gestaltung höchst unbefriedigend sind, empfiehlt die Ver-

waltung, auf dem Grundstück eine Wohnanlage zu realisieren, vorzugsweise Mietwohnungen.

- Areal Keplerstraße/Olgastraße/Neithardtstraße/Carl-Ebner-Straße:



Abb. 123: Olga-/Keplerstraße

Die Tankstelle auf dem Grundstück Keplerstraße 2 ist städtebaulich nicht angemessen. Das Objekt wurde erst kürzlich saniert, eine Verlagerung der Nutzung konnte nicht erreicht werden. Die drei westlich anschließenden Grundstücke gehören der Neuen Pressegesellschaft. Die beiden unbebauten Grundstücke werden aktuell für Stellplätze genutzt, auf dem dritten Grundstück sind nur die Wohnungen im Obergeschoss genutzt. Es ist städtebaulich sehr wünschenswert, die hier immer noch bestehenden Kriegslücken mit einer dichten innerstädtischen Blockrandbebauung zu schließen.

- Areal Olgastraße/Frauenstraße/Schaffnerstraße/Neithardtstraße:



Abb. 124: Olgastraße 129

Schmuckstück in der Olgastraße ist die 1910 erbaute Wieland-Villa (s. Abb. 124), das wohl schönste Beispiel des Jugendstils in Ulm. Zu der Villa gehören auch die Brunnenanlage am Olgaplatz sowie die etwas später angefügte Galerie. Genutzt wird die Villa sowie das Gebäude Frauenstraße 77 z.Z. durch die Südwestpresse; Handlungsbedarf gibt es im rückwärtigen Teil des Firmenareals an der Neithardtstraße.

Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Rahmenplan Schaffner-/Kepler-/Olga-/Frauenstraße	2012	Stadt	Investor
Mehrfachbeauftragung Wohnungsbau Keplerstraße/Carl-Ebner-Straße	2012	Stadt/ Investor	Investor
Neubebauung Olga-/	nach 2015	Investor	Investor

Abb. 125: Maßnahmen zu Baustein 3

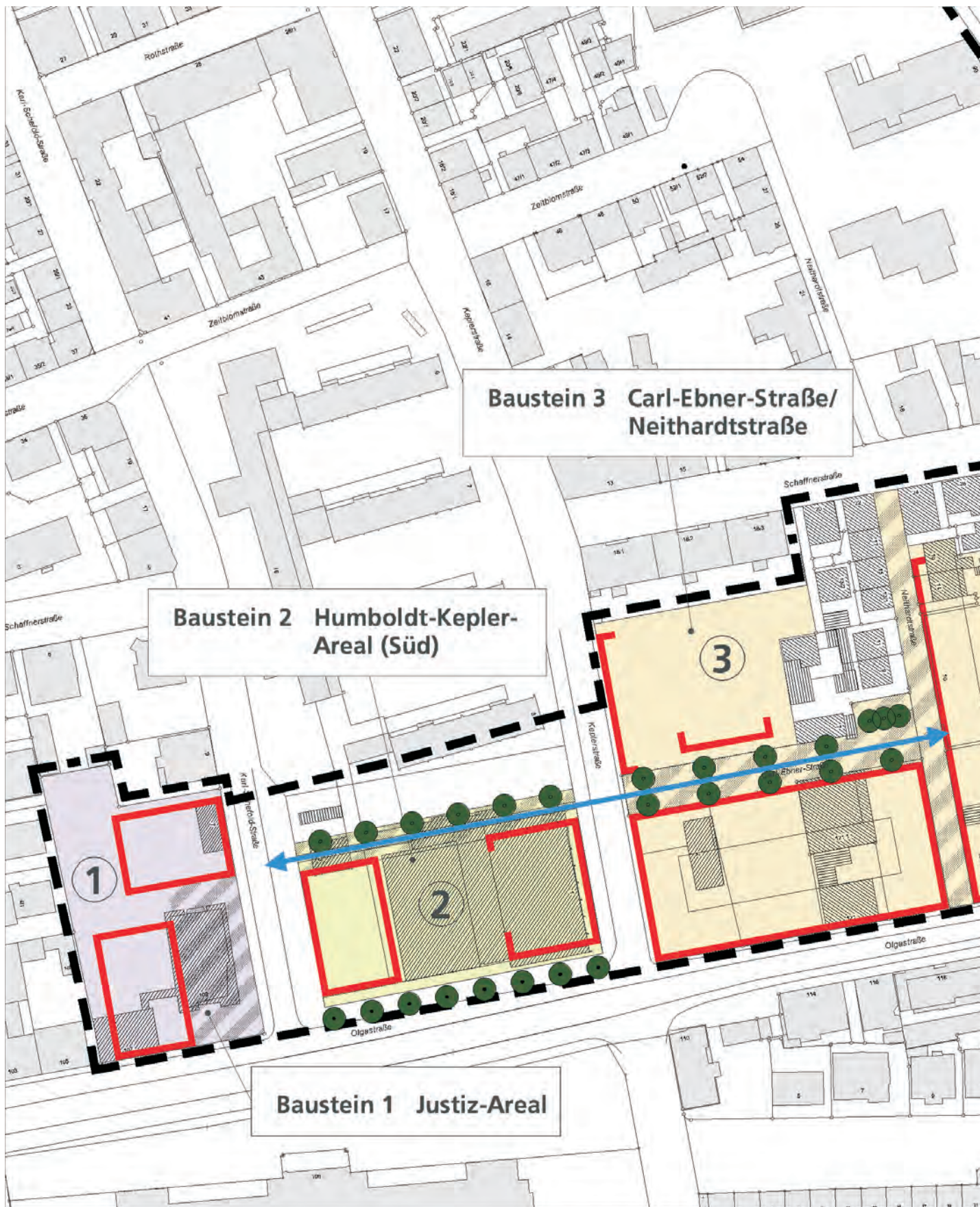
#### ► Baustein 4 – Olgaplatz

Der Olgaplatz ist der wichtigste Zugang in die östliche Altstadt. Historisch führte die Landstraße von Stuttgart über die Frauenstraße in die Stadt hinein. Der Platz, oder besser gesagt die Kreuzung, ist auch Mitte eines Quartiers, das sich zwischen Beethovenstraße bzw. Schaffnerstraße und Heimstraße entwickelt. Das Grün des Alten Friedhofs ist spürbar. Die Optimierung der Verkehrsabläufe hat die Fahrspuren aufgeweitet, die östliche und südliche Querung ist für Fußgänger unterirdisch. Bedeutende Baudenkmäler, St. Georgskirche, das ehemalige Haus Wieland und die beiden historischen Gebäude der Volksbank prägen den Ort positiv. Unterstrichen wird das gründerzeitliche Ensemble durch die Bauten an der Olgastraße, der Heimstraße und der Parkstraße. Lediglich das südwestliche Rondell bricht mit seiner unklaren Baukörperstellung die bemerkenswerte städtebauliche Gesamtsituation.

Die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Olgastraße als City-Ring ist eminent wichtig. Die Bedeutung der Frauenstraße konzentriert sich auf die Erschließung der Quartiere. Die Funktion einer Durchgangsstraße nach Neu-Ulm ist entfallen. Ziel sollte es sein, den Olgaplatz aufzuwerten, die Fußgänger ebenerdig queren zu lassen und die Fuß- und Radwegerverbindungen zwischen der Innenstadt und dem Alten Friedhof zu stärken.

Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Neugestaltung Olgaplatz - Vorbereitung und Planung	bis 2015 nach 2015	Stadt Stadt	Stadt Stadt

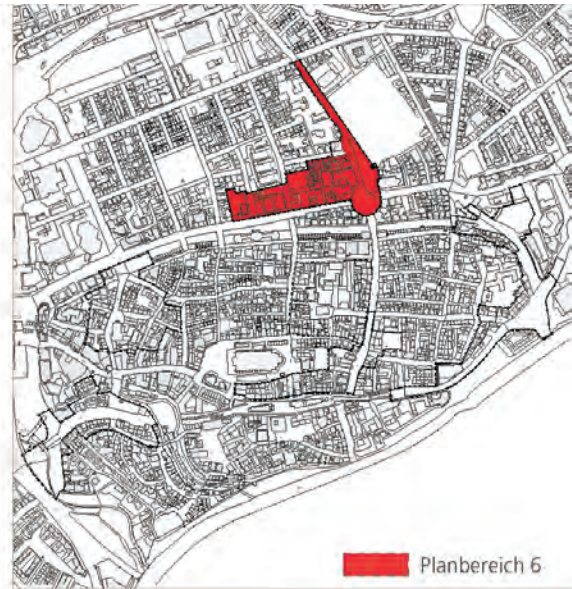
Abb. 126: Maßnahmen zu Baustein 4



**Baustein 3 Carl-Ebner-Straße/  
Neithardtstraße**

**Baustein 2 Humboldt-Kepler-  
Areal (Süd)**

**Baustein 1 Justiz-Areal**



Olgastraße / Frauenstraße  
Strukturplan (Chancen/Defizite)

-  Entwicklungsschwerpunkte bis 2020
-  z.B. ② Bausteine
-  Platzgestaltung
-  Baumstandorte
-  Planung Fußwegeverbindungen
-  Planung Blockkanten



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010







### Olgastraße / Frauenstraße Masterplan

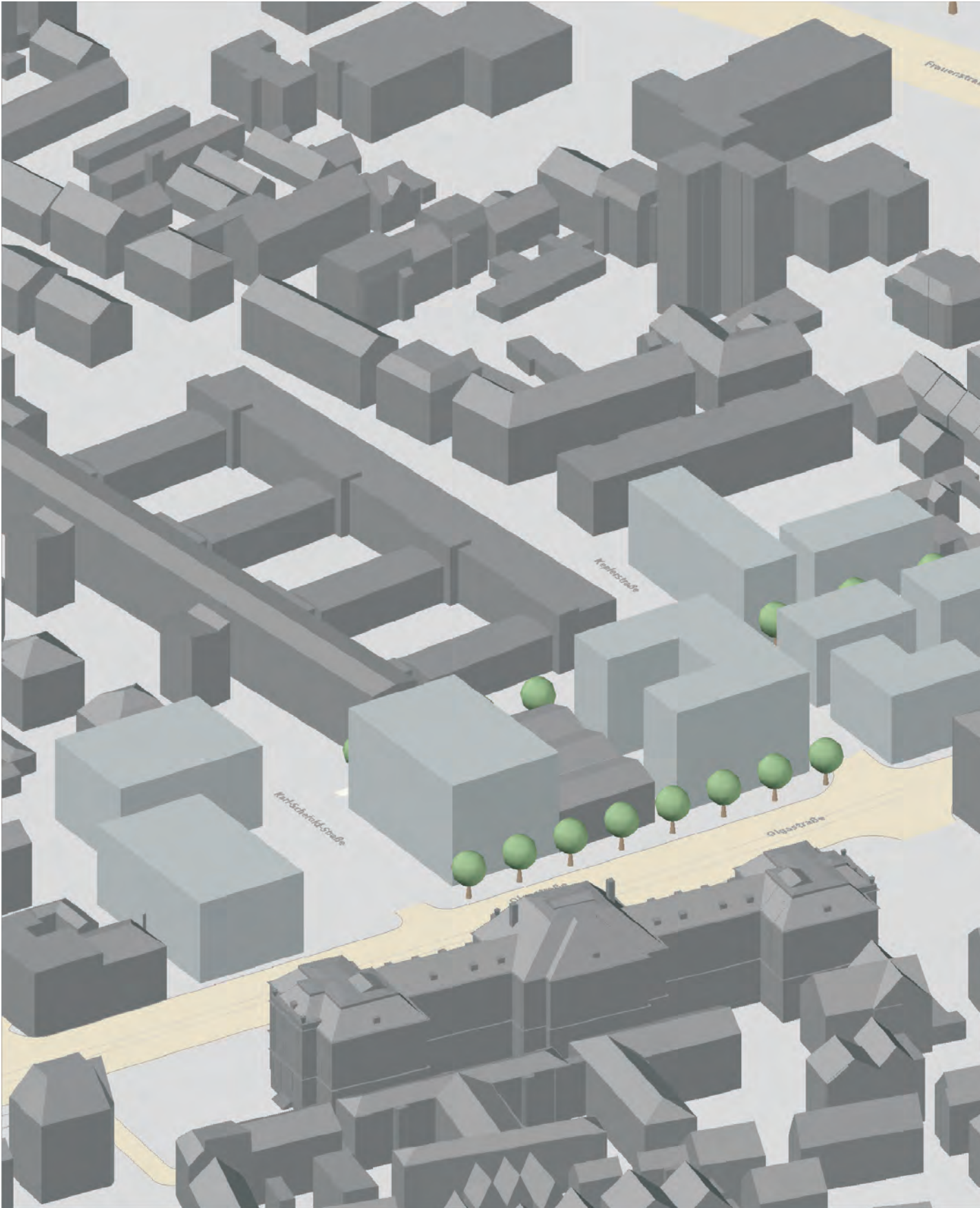
-  Bestand Gebäude
-  Abbruch Gebäude
-  Planung Gebäude
-  Private Freiflächen
-  Öffentliche Freiflächen
-  Bestand Bäume
-  Planung Bäume
-  Verkehrsberuhigte Bereiche/  
Fußwege
-  Straßenverkehrsflächen



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

**ulm**







Olgastraße - Frauenstraße  
Digitales Stadtmodell

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

ulm



## ▶ Planbereich 7: Nördlicher/Westlicher Münsterplatz

### Chancen und Defizite

Vor der Zerstörung im 2. Weltkrieg war der Münsterplatz eingefasst von einer lückenlosen Randbebauung aus Gebäuden aller Stilepochen angefangen vom Mittelalter bis zum Historismus. Lediglich die abzweigenden Gassen bildeten schmale Öffnungen in der ansonsten geschlossenen Platzwand. Die Gebäude hatten teilweise eine beträchtliche Höhe: insbesondere am westlichen Münsterplatz und am Eingang zur Hirschstraße standen bedeutende Gebäude des Historismus mit bis zu sechs (gründerzeitlichen!) Geschossen und steilen Dachaufbauten. Aber auch am nördlichen Münsterplatz befand sich mit dem Schad'schen Patrizierhaus ein Gebäude von beeindruckendem Ausmaß. Mit seiner vielfältigen und hoch aufragenden Randbebauung strahlte der Platz urbane Eleganz aus.

Der Wiederaufbau des zerstörten Münsterplatzes nach 1945 blieb deutlich hinter der einstigen Qualität zurück. Die westliche Platzwand wurde aufgebrochen; gleichförmige Giebelhäuser von zumeist geringer architektonischer Qualität wurden ‚auf Lücke‘ gestellt. Anstelle der vormals vielgestaltigen Fassaden unterschiedlichster Epochen wurde ein gleichförmiges Raster über die Gebäude gelegt. Die Gebäudehöhe blieb unter dem, was vor 1944 einmal Bestand hatte. Das Volumen und die Qualität dieser Bebauung sind aus heutiger Sicht der zentralen Bedeutung des Stadtraumes für die Ulmer Innenstadt nicht angemessen.

Noch bescheidener ist die Bebauung an der Nordseite des Münsterplatzes: Die Gebäude sind lediglich dreigeschossig und stehen traufständig zum Platz. Ein vom Gemeinderat 1995 beschlossener Rahmenplan für den Münsterplatz sah bereits Abbruch und Neubau der Eckbebauung Platzgasse/nördlicher Münsterplatz vor. Dieser Rahmenplan geht auf den preisgekrönten Entwurf von Richard Meier im Münsterplatz-/bzw. Stadthaus-Wettbewerb zurück. Im Jahr 2001 wurde in Fortschreibung des damaligen Innenstadtprogramms für die Grundstücke Münsterplatz 9 und 10 eine fünfgeschossige Bebauung vorgeschlagen, die den Maßstab der westlichen Platzfront aufgreift. Die beiden Par-

zellen sollten -unterteilt in realisierbare Bauabschnitte- zusammengefasst werden. Im östlichen Anschluss war eine giebelständige Bebauung vorgesehen.

### Planung

▶ Baustein 1: Städtebauliche Neuordnung  
Weder für den westlichen noch für den nördlichen Münsterplatz bestehen derzeit konkrete Planungen. Die Gebäude sind durchweg in privater Hand. Veränderung ist nur durch Investitionsbereitschaft der Eigentümer zu erreichen. Die Chance zur mittelfristigen Veränderung besteht darin, dass in dieser bevorzugten Innenstadtlage eine bessere Grundstücksausnutzung, d.h. größere Bauvolumina, in Aussicht gestellt werden können. Ein Rahmenplan mit konkreten Überlegungen zu Gebäudehöhen und Lückenschließungen könnte entsprechende Investitionsanreize schaffen.

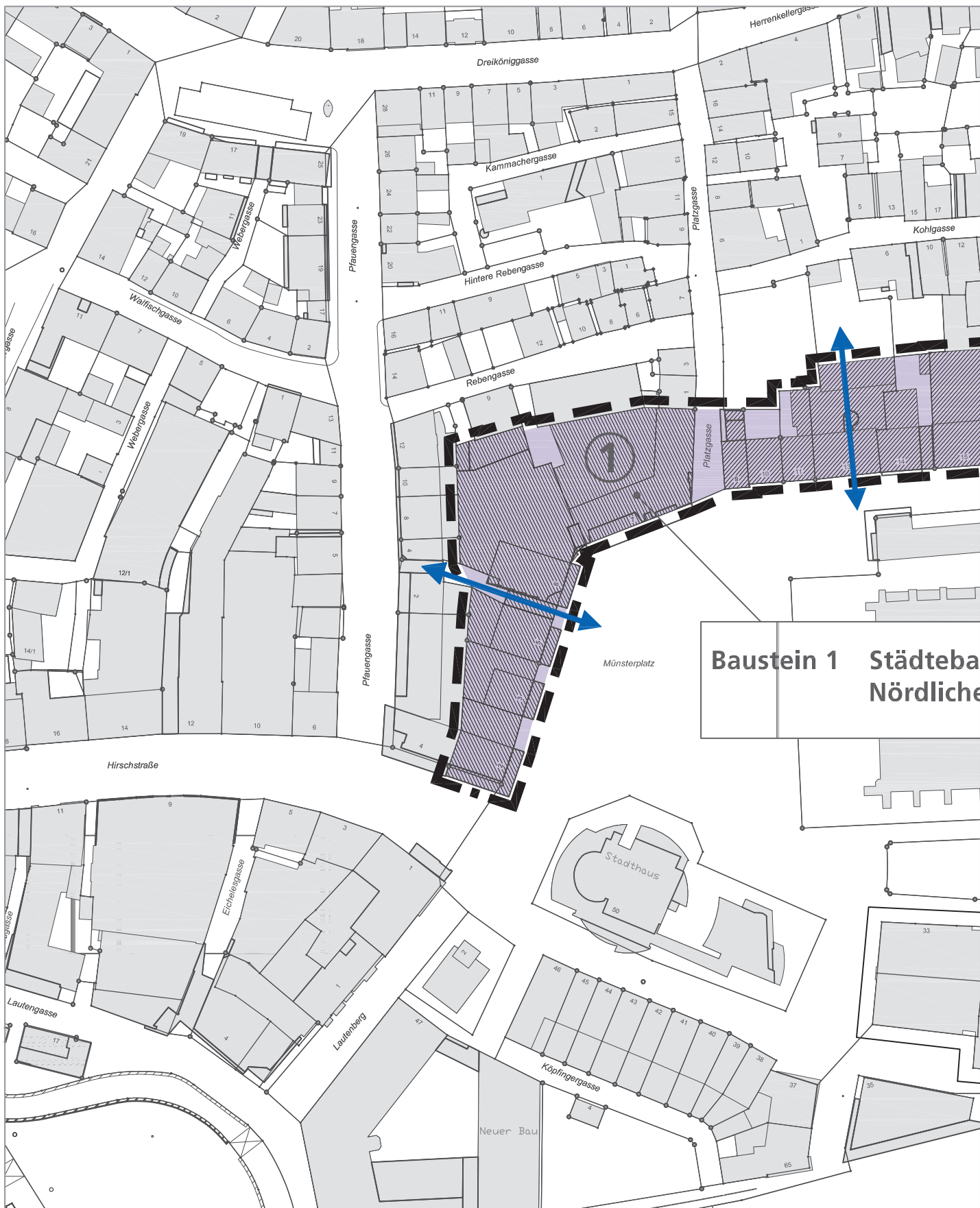
Zur besseren Vernetzung des Münsterplatzes mit den dahinter liegenden Gassen soll das Thema der Passagen weiterverfolgt werden. So soll die bestehende, wenig attraktive Passage zwischen Münsterplatz und Pfauengasse aufgewertet werden. Außerdem wird angestrebt, den neu gestalteten Innenhof im Bereich Kohlgasse 4 über den Durchgang im Bereich Münsterplatz 14 an den nördlichen Münsterplatz anzubinden.

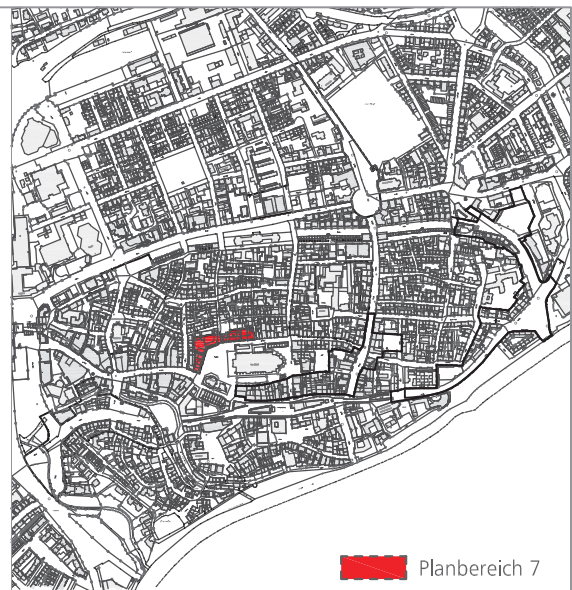
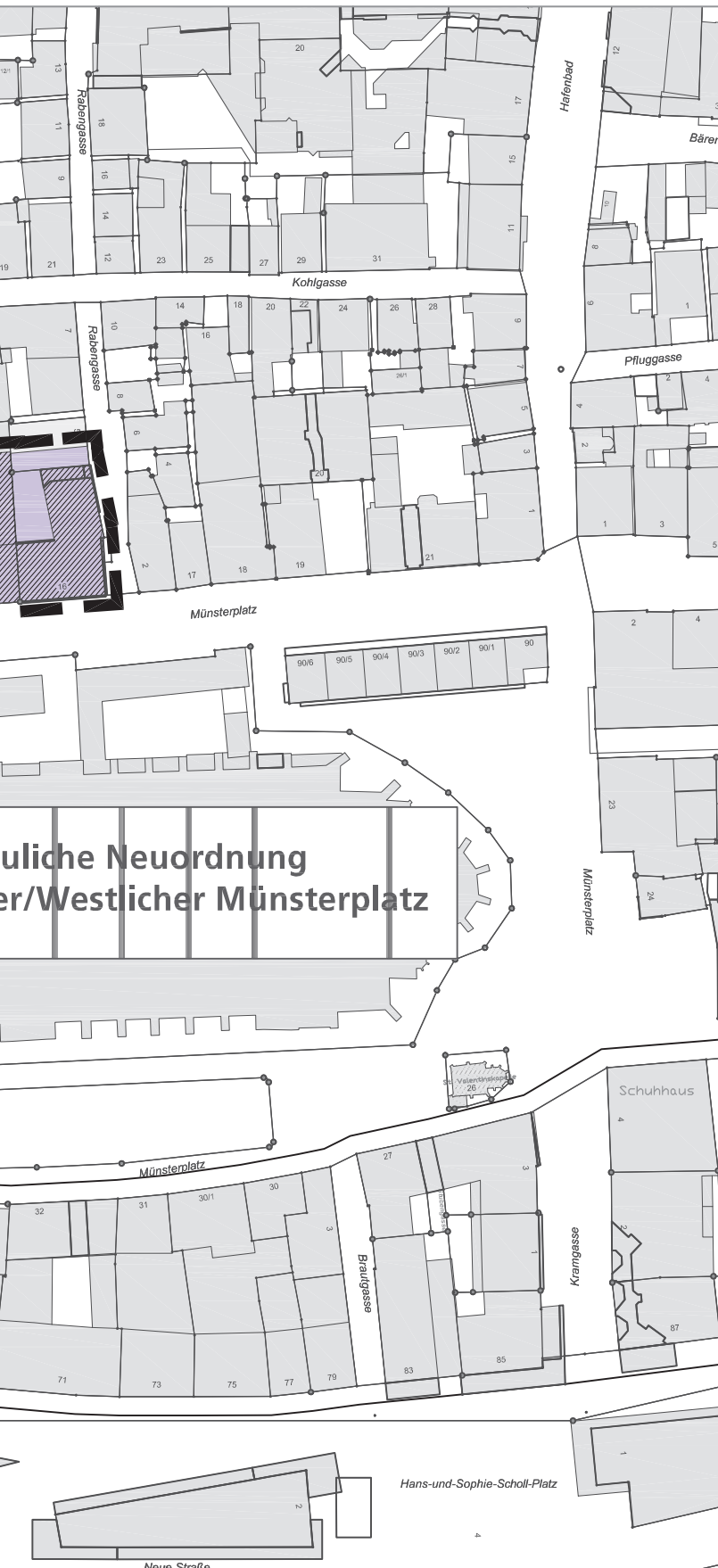


Abb. 127: Nördlicher Münsterplatz





Projekt	Zeitraum	Akteure	Kostenträger
Rahmenplan nördlicher/westlicher Münsterplatz	mittelfristig	Stadt	-
Neugestaltung Passagen	mittelfristig	Stadt	-

Abb. 128: Maßnahmen zu Baustein 1





### Nördlicher Münsterplatz Strukturplan (Chancen/Defizite)

-  Entwicklungsschwerpunkte bis 2020
-  z.B. ① Bausteine
-  Planung Fußwegeverbindungen
-  Planung Blockkanten



Stadt Ulm  
Hauptabteilung Stadtplanung,  
Umwelt, Baurecht

Dezember 2010

