

Stadt Ulm

Anlage 4 zu GD 140/24

Planbereich	Plan Nr.
120.2	35

Bebauungsplan

„Wendeanlage Donaustadion“

Begründung im Vorentwurf

Aufgestellt:

Pfullingen, den 03.04.2024

citiplan GmbH
Wörthstraße 93
72793 Pfullingen

Bebauungsplan „Wendeanlage Donaustadion“

Stadt Ulm

Begründung

A. Grundlagen

1. Erfordernis der Planaufstellung und Ziele der Planung

Das Land Baden-Württemberg hat vor dem Hintergrund der Verkehrswende bis 2030 das Ziel den ÖPNV zu stärken, das Angebot auszuweiten und die Nachfrage zu erhöhen. Das Gesamtziel der ÖPNV Strategie enthält die Verdopplung der Nachfrage des ÖPNV im Vergleich zu 2010 bis 2030. Das Erreichen dieses Ziels möchte die Stadt Ulm mit der SWU Verkehr GmbH unterstützen, welche hierfür zusätzliche Straßenbahnzüge (Avenio M-Züge) beschafft hat, die Verlängerung der Bestandsfahrzeuge plant und die Taktung der Straßenbahn in Ulm erhöhen möchte. Darüber hinaus wird am Donaustadion künftig Ladetechnik für die Umstellung auf E-Busse erforderlich. Um diese Ziele umsetzen zu können, wurden die Bestandssituationen geprüft. Die Straßenbahnlinie 1 wies hierbei zum Teil erheblichen Sanierungsbedarf und Mängel in Bezug auf die Betriebsabwicklung auf.

Folgende baulichen und verkehrlichen Missstände machen einen Umbau im Bereich der Wendeanlage notwendig (SWU Verkehr GmbH, 07.03.2023):

- Fehlende Barrierefreiheit an Steig A und B, keine Überwachung des Fahrgastwechsels in Bogenlage möglich
- Bahnsteiglänge von Steig B nicht ausreichend für die Zukunft
- Bahnsteigbelag und technische Ausrüstung ist zu ersetzen
- Weichen und Teile der Gleistrasse sind stark verschlissen
- Signaltechnische Defizite und betrieblich umständliche Wendefahrten
- Unnötige Gleiskreuzungen mit Radverkehr und Fußgängern
- Fehlende Fußgängerquerung über Talfinger Straße
- Zugang von Haltestelle zu Stadion / Friedrichsau nur untergeordnet vorhanden
- Keine Ladetechnik für Elektrobusse

Die SWU Verkehr GmbH setzt derzeit ein Maßnahmenbündel unter dem Titel Grunderneuerung und den Umbau der Straßenbahnlinie 1 um. Die erste Umbaumaßnahme, ist die Wendeanlage Donaustadion, für welche dieser Bebauungsplan aufgestellt werden soll.

Um die notwendigen Umbaumaßnahmen und somit auch die Verkehrsführung mit einem Rechtsrahmen städtebaulich zu sichern, ist die Aufstellung des Bebauungsplanes „Wendeanlage Donaustadion“ erforderlich.

Ziel des Bebauungsplans „Wendeanlage Donaustadion“ ist die Neuordnung der Verkehrsstraße im Bereich Friedrichsstraße / Basteistraße / Tailfinger Straße / Stadionstraße im Zuge des Umbaus der Straßenbahnstrecke der Linie 1 und in Hinblick auf die Verkehrswende.

Der Bebauungsplan ersetzt eine Planfeststellung nach § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

2. Bebauungsplanverfahren

Der Bebauungsplan „Wendeanlage Donaustadion“ ersetzt eine Planfeststellung nach § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Entsprechend wird das Verfahren nach § 30 Abs. 1 BauGB im sogenannten Vollverfahren durchgeführt.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen wird folglich dieser Bebauungsplan aufgestellt und als Satzung beschlossen. Als Grundlage für den Bebauungsplan fungiert die Rahmenplanung (Gestaltungsplan, Entwurfsplanung) der Wendeanlage Donaustadion, welche durch die SWU Verkehr GmbH erstellt wurde.

3. Übergeordnete Planungen / Flächennutzungsplan

Der rechtsverbindliche Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Ulm stellt das Plangebiet als Grünfläche / Sportanlagen dar. Innerhalb des Geltungsbereiches bestehen bereits versiegelte Straßenflächen. Im Rahmen des Umbaus werden die Grünstrukturen jedoch so angepasst, dass verglichen mit der Bestandssituation ca. 50 m² unversiegelte Fläche mehr im Plangebiet bestehen. Die Verortung und Aufteilung der bestehenden Grünflächen wird weitestgehend erhalten, Grünflächen planungsrechtlich als Flächen für Verkehrsgrün festgesetzt und abgängige Bäume im Geltungsbereich ersetzt. Im Bebauungsplan werden zudem keine Festsetzungen hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung getroffen, die auf der Planungsebene des Flächennutzungsplans dargestellt werden. Somit kann der Bebauungsplan „Wendeanlage Donaustadion“ aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden.

4. Verbindliche Bauleitplanung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans überlagert teilweise den folgenden Bebauungsplan und setzt dessen Vorschriften in diesem Bereich außer Kraft:

- Plan Nr. 120.2/14 (Basteistraße) gen. am 16.04.1925 Nr. 598

Der Geltungsbereich wird zudem so gesetzt, dass zu den angrenzenden Bebauungsplänen, wo möglich, keine Restflächen bestehen bleiben.

B. Beschreibung des Plangebiets

1. Lage des Plangebiets

Das Plangebiet befindet sich ca. 1,7 km nordöstlich des Ulmer Münsterplatzes und lässt sich somit als zentralgelegen beschreiben. Südwestlich des Geltungsbereiches ist das Donaustadion verortet.

2. Nutzungen in der Umgebung des Plangebiets

Nordwestlich des Plangebiets bestehen zwei- bis viergeschossige Gebäude, welche Gewerbenutzungen beinhalten. Im Norden liegen zwei- bis dreigeschossige Wohngebäude, welche mit rückwärtigen Gartenbereichen an das Plangebiet angrenzen. Im Südosten liegt das Donaustadion und im Süden weitere Sportanlagen, wie ein Kunstrasenplatz und Tennisanlagen. Südwestlich des Plangebiets ist die Friedrichsau Grundschule.

Die maßgeblichen Nutzungen in der Umgebung sind:

Im Norden:	Wohnen
Im Osten:	Donaustadion
Im Süden:	Sportanlagen
Im Westen:	Gewerbe, Grundschule

3. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans „Wendeanlage Donaustadion“ umfasst ca. 2,02 ha. Seine Abgrenzung ist in der Planzeichnung, Maßstab 1:500, durch die entsprechende Signatur gemäß der Planzeichenverordnung eindeutig festgesetzt.

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke 381/1 (teilweise), 867 (teilweise), 2446 (teilweise) und 2452 (teilweise).

4. Aktuelle Nutzungen innerhalb des Plangebietes

Die Fläche innerhalb des Geltungsbereiches umfasst größtenteils Verkehrsflächen. Bereits im Bestand sind im Geltungsbereich die Wendeanlage der Straßenbahnlinie 1, Teile ihrer Gleisführung sowie die Straßenbahn-Haltestelle Donaustadion vorhanden. Ebenfalls führen sowohl Teilbereiche der Friedrichsaustraße, Bassteistraße, Talfinger Straße, Stadionstraße als auch Rad- sowie Fußwege durch das Plangebiet. Einige Bereiche sind Bestandsgrünflächen mit einem prägenden Baumbestand.

C. Städtebauliches und verkehrliches Konzept

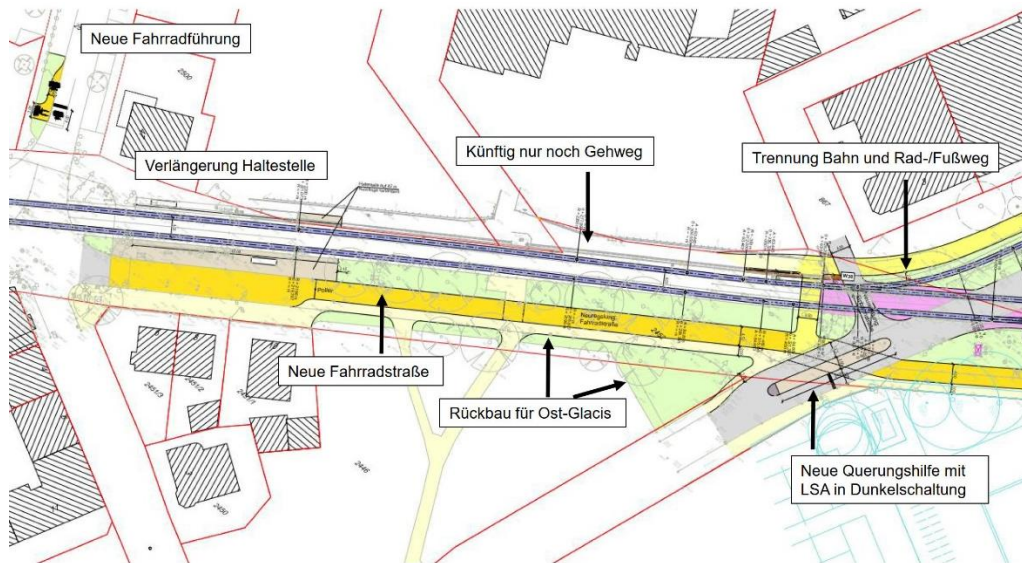
Im Rahmen der Verkehrswende wird der Fokus in Verkehrsräumen neu gelegt – Der Fuß- und Radverkehr rückt in Kombination mit dem ÖPNV in den Vordergrund. Dies spiegelt sich in der ÖPNV Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg wieder, laut welcher sich im Vergleich zum Jahr 2010 die Nachfrage des ÖPNV bis zum Jahr 2030 verdoppeln soll. Um dieses Ziel zu erreichen, entwickelte die Stadt Ulm eigene Maßnahmenpakete. Eines davon umfasst die Vorbereitung der bestehenden Straßenbahnlinien auf die künftig angestrebte erhöhte Nutzung. Wie in Teil A Punkt 1. erläutert, ist ein Bestandteil davon die Ertüchtigung bestehender Straßenbahnlinien. Besonders relevant ist die im Personenbeförderungsgesetz vorgeschriebene vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV seit 2022, die erfordert, dass von allen Bahn- und Bussteigen ein barrierefreier Zustieg in das Fahrzeug möglich ist. Die im Geltungsbereich verortete Straßenbahnlinie 1 soll für eine optimierte Nutzung ertüchtigt werden. Neben der Optimierung der Straßenbahnanlage selbst, wird die Neuordnung der Straßenverkehrsflächen angestrebt. Fuß- und Radwege werden in ihrem Ausmaß und ihrer Lage ebenfalls optimiert. Ein Teilbereich der Friedrichsaustraße wird in diesem Zuge zur Fahrradstraße umgeplant und baulich daran angepasst. Wegeverbindungen und insbesondere auch das Erreichen der Straßenbahnhaltestelle sollen mit diesen Maßnahmen für Nutzende attraktiver gestaltet werden. Der im Geltungsbereich befindliche Verkehrsknoten wird durch verschiedene Maßnahmen und unter Berücksichtigung bestehender baulicher und verkehrlicher Missstände zukunftsweisend neu geordnet:



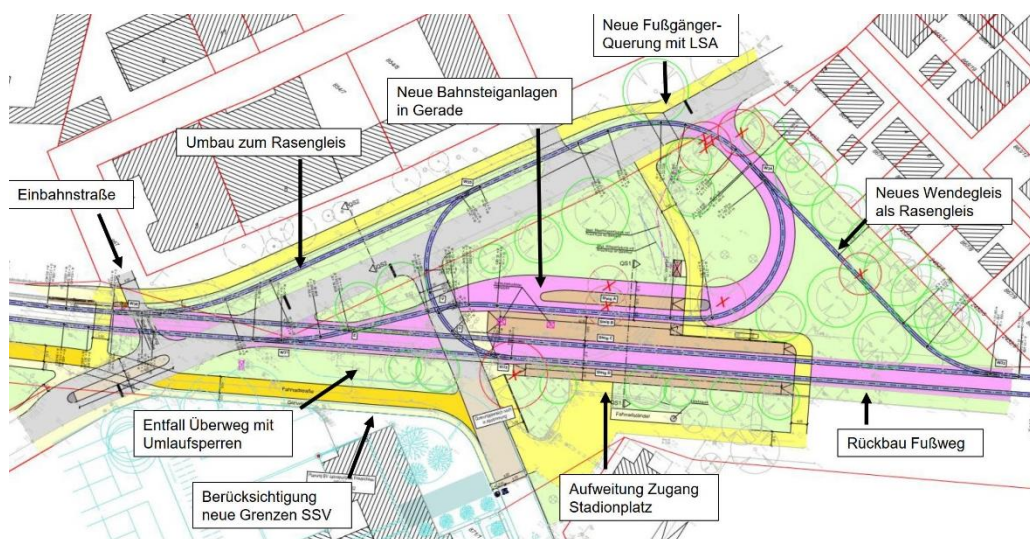
Umbaumaßnahmen

Für die Neuordnung der im Plangebiet liegenden Verkehrsflächen werden verschiedene Maßnahmen in den Abschnitten West und Ost umgesetzt. Neben dem konkreten Umbau der Wendeanlage werden Straßenquerungen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen und Bestandssituationen in der Wegführung und ihrem Ausmaß optimiert, Verkehrsflächen zugunsten von Grünanlagen rückgebaut und eine Fahrradstraße umgesetzt.

In den folgenden Grafiken sind die einzelnen Maßnahmen räumlich verortet dargestellt ist:



Detail Abschnitt West



Detail Abschnitt Ost

Grünordnung

Da der Umbau der Wendeanlage in die bestehenden Grünflächen mit Baumbestand eingreift, wurde eine Freiraumplanung entwickelt, welche aufzeigt, wie die künftige Gestaltung aussehen wird, welche Bäume erhalten, ergänzt und in seltenen Fällen beseitigt werden müssen (maßstäbliche Planung in Anlage 6).

Die Planung wurde so optimiert, dass möglichst wenig Freifläche versiegelt wird und möglichst wenig Bäume dem Umbau weichen müssen. Umweltplaner haben die Bäume vor Ort begutachtet, um den Umgang zu begründen. Mehrere Bäume können lediglich zurückgeschnitten werden, während zehn Bäume am heutigen

Standort nicht erhalten werden können. Ein Baum kann versetzt werden. Jedoch können alle Bäume vor Ort (im Geltungsbereich) kompensiert werden. Im Plangebiet werden nach Fertigstellung des Umbaus ca. 50 m² mehr an unversiegelter Fläche vorliegen.

D. Planinhalt

Der Bebauungsplan ersetzt eine Planfeststellung des Umbaus der Straßenbahnlinie nach § 28 PbefG. Vorrangig werden daher die zum Betrieb der Straßenbahn notwendigen Flächen (Straßenbahntrasse, Bahnsteige, Wendeanlage, etc.) und die angrenzenden, in der Planung einbegriffenen Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Festsetzungen, welche klassischerweise in einem qualifizierten Bebauungsplan geregelt werden (bspw. Art und Maß der baulichen Nutzung), kommen nicht zur Anwendung.

1. Verkehrsflächen

In der Planzeichnung des Bebauungsplans „Wendeanlage Donaustadion“ werden folgende flächenhafte Festsetzungen der Verkehrsflächen unterschieden: öffentliche Straßenverkehrsflächen, Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fahrradstraße“, „Fuß- und Radweg“, „Verkehrsgrün“ und „Straßenbahnanlagen“.

Die Abgrenzungen innerhalb der einzelnen Verkehrsflächen sind als Hinweislinien und somit nicht als Festsetzung dargestellt, um die nachträgliche Anpassung an örtliche Gegebenheiten zu ermöglichen. Weitere Hinweislinien ohne Rechtskraft sind für das Verständnis der Planung in die Planzeichnung integriert. Die genauen Abgrenzungen innerhalb der Straßenverkehrsflächen sind daher von der rechtlichen Verbindlichkeit ausgenommen, um eine Flexibilität in der baulichen Umsetzung der technischen Planung zu ermöglichen.

Unabhängig von der Zweckbestimmung sind in allen Verkehrsflächen bauliche Anlagen zulässig, die dem Zweck „Verkehrsanlage“ entsprechen. Dies dient einer hohen Flexibilität in der Umsetzung der Planung. Pro baulicher Anlage ist eine maximale Grundfläche von 110 m² zulässig. Diese Flächengröße orientiert sich an der durch die SWU Verkehr GmbH geplanten baulichen Anlage für ein WC, Trafostation, Ladetechnik und GUV im Bereich des „Verkehrsgrüns“ nördlich des Donaustadion. Die bauliche Anlage ist in Form von Hinweislinien in der Planzeichnung verortet.

Öffentliche Straßenverkehrsfläche

Öffentliche Straßenverkehrsflächen werden in den Bereichen der bereits heute bestehenden Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr festgesetzt. Für Fußgänger und Radfahrer erweiterte Bereiche, welche nicht von motorisiertem Verkehr befahren werden dürfen, werden entlang der südlichen Geltungsbereichsgrenze aufgrund ihrer Planungsrelevanz ausgenommen und mit einer besonderen Zweckbestimmung festgesetzt.

Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen dienen dem Individualverkehr als auch dem ÖPNV – vor allem dem Stadtbusverkehr. In Bereichen der Wendeanlage ist eine Befahrbarkeit durch den Stadtbusverkehr notwendig, weshalb diese Flächen als Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden. Der Ausschluss der Befahrbarkeit durch den Individualverkehr ist verkehrsrechtlich zu regeln.

Innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche ist die dem Zweck dienende Errichtung von Anlagen der technischen Infrastruktur, insbesondere die Anlage von Straßenbahnanlagen zur Querung der Straßenverkehrsflächen, zulässig. Ebenfalls zulässig ist die Errichtung von Verkehrsgrün, um die in der technischen Planung vorgesehene Grünplanung in der Umsetzung zu sichern.

Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fahrradstraße“

Die Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fahrradstraße“ wird in dem Bereich der Friedrichsaustraße festgesetzt, welche zur Fahrradstraße rückgebaut wird. Der Querschnitt wird um zwei Meter zu Gunsten der südlich gelegenen Parkfläche (Ost-Glaxis) reduziert. Hier werden Fahrradfahrende künftig Vorrang haben und der motorisierte Verkehr untergeordnet sein.

Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“

Für eine übersichtliche Darstellung der flächenhaften Festsetzungen werden die besonderen Zweckbestimmungen von Fußwegen und Radwegen zusammengelegt und somit Flächen „Fuß- und Radweg“ entlang der südlichen Grenze des Geltungsbereichs festgesetzt. Der motorisierte Verkehr ist in diesen Bereichen ausgeschlossen.

Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Straßenbahnanlage“

Die Flächen für Straßenbahnanlagen umfassen neben der Straßenbahntrasse und der neuen Wendeanlage auch die Bahnsteige sowie Teilbereiche der dazwischenliegenden Grünflächen. Die zuvor vier bestehenden Bus-/Bahnsteige werden zusammengelegt und barrierefrei ausgeführt. Zudem werden die Haltestellen auf den künftig 42,5 m langen Zug in ihrer Lage angepasst. Die Wendeanlage wird dahingehend umgebaut, dass eine Wendemöglichkeit ohne Rangierfahrten von/nach Böfingen kommend entsteht.

Die Straßenbahnanlagen definieren sich gem. § 16 Abs. 4 BOStrab als besondere und unabhängige Bahnkörper. Innerhalb dieser Flächen gilt die Straßenverkehrsordnung nicht.

Innerhalb der Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung "Fahrradstraße", "Fußweg- und Radweg" und "Straßenbahnanlagen" ist die dem Zweck dienende Errichtung von Anlagen der technischen Infrastruktur, insbesondere der Anlage von Fuß- und Radwegen sowie Radabstellanlagen, zulässig, um die öffentlichen Fuß- und Radwege miteinander zu verknüpfen und eine gute Erreichbarkeit der Straßenbahnhaltestelle zu gewährleisten. Ebenso zulässig ist die Querung von Straßenverkehrsflächen, um bestehende Ein- und Ausfahrten und

weitere bestehende Fahrbahnanschlüsse weiterhin zu ermöglichen. Das Erstellen von Verkehrsgrün ist in allen Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zulässig, um die in der technischen Planung vorgesehene Grünplanung in der Umsetzung zu sichern.

Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“

Städtebaulich gliedernde Grünflächen werden im Bebauungsplan als Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ festgesetzt.

Innerhalb der Straßenbegrenzungslinie eingeteilte Flächen entsprechen der durch Gemeinderat am 07.03.2023 zugestimmten Planung der SWU Verkehr GmbH. Vertiefende Bestimmungen, wie die Festlegung der Fahrradstraße, Straßenüberquerungen und in den Flächen der Straßenbahn verlaufende Fußwege werden verkehrsrechtlich geregelt und sind daher nicht Bestandteil dieses Bebauungsplans.

Innerhalb der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Verkehrsgrün" ist die dem Zweck dienende Errichtung von Anlagen der technischen Infrastruktur, insbesondere der Anlage von Fuß- und Radwegen, zulässig, um die öffentlichen Fuß- und Radwege miteinander zu verknüpfen und eine gute Erreichbarkeit der Straßenbahnhaltestelle zu gewährleisten.

2. Grünordnerische Festsetzungen

#Umweltbericht in Bearbeitung

2.1 Öffentliche Grünfläche

Die öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ wird festgesetzt, um die Erweiterungsfläche der bestehenden Parkanlage „Ost-Glaxis“ zu sichern.

Innerhalb der öffentlichen Grünflächen ist die dem Zweck dienende Errichtung von Anlagen der technischen Infrastruktur, insbesondere der Anlage von Fuß- und Radwegen, zulässig, um die bestehende Durchwegung der Parkanlage zu sichern und an die angrenzenden Straßenverkehrsflächen anknüpfen zu lassen.

2.2 Pflanzgebote

Es werden Pflanzgebote festgesetzt, um durch den Umbau wegfallende Bestandsbäume adäquat an anderer Stelle im Geltungsbereich zu ersetzen und um den Begrünungsanteil innerhalb des Geltungsbereichs zu erhöhen.

Die anzupflanzenden Bäume sind an einer anderen Stelle im Geltungsbereich herzustellen, sofern eine Anpassung an die örtliche Situation notwendig ist. Da das

städtische Unternehmen SWU Verkehr GmbH für die Umsetzung der Planung zuständig ist, wird die exakte Platzierung der Baumstandorte nicht rechtsverbindlich festgesetzt.

2.3 Pflanzbindungen

Es werden Pflanzbindungen festgesetzt, um ortsbildprägende und besonders erhaltenswerte Baumstrukturen zu erhalten. Um dies auch nach ihrem Abgang beizubehalten, sind die mit einer Pflanzbindung belegten Gehölze gleichwertig zu ersetzen.

3. Artenschutz

#InBearbeitung

4. Immissionsschutz

Lärmimmissionen

Die schalltechnische Untersuchung (21.03.2024, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, Anlage 7) stellt an dem Gebäude „Mathildenstraße 2“ eine wesentliche Änderung nach Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV fest, da hier die größte (rechnerische) Veränderung der Schallsituation aus dem Umbau der Wendeanlage vorhanden ist. Allerdings werden an diesem Wohngebäude die Immissionsgrenzwerte um 4 dB unterschritten, sodass keine Maßnahmen zum Schallschutz erforderlich werden. Gleiches gilt für alle weiteren umliegenden Wohngebäude, da dort ein noch geringerer Einfluss der Umbaumaßnahmen vorhanden ist.

Erschütterungsimmissionen und Sekundärluftschall

Die Untersuchung zur Auswirkung der veränderten Erschütterungsimmissionen nach dem geplanten Umbau der Gleise im Bereich Donaustadion (05.03.2024, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, Anlage 8) ergaben keine wesentlichen Änderungen der untersuchten Immissionsarten Erschütterung und Sekundärluftschall. Es sind entsprechend keine zusätzlichen Maßnahmen notwendig.

5. Baugrunduntersuchung

#InBearbeitung

6. Kampfmittel

Im Vorfeld zur Bebauungsplanaufstellung wurde eine Kurzauswertung mit Gefährdungsabschätzung erstellt (Raabe Kampfmittelbeseitigung, 23.02.2024, Anlage 9).

Im Plangebiet kann die luftsichtige Gefährdung durch das Vorhandensein von blindgegangener großkalibriger Abwurfmunition nicht ausgeschlossen werden. Luftbildaufnahmen aus dem Jahr 1945 lassen schwere Schäden und unzählige

große Sprengbombenrichter erkennen. Aus diesem Grund müssen vor Umbaubeginn zwingende Arbeiten in der Kampfmittelbeseitigung ausgeführt werden. Dies wird in den Hinweisen aufgeführt, zieht jedoch keine planungsrechtlichen Festsetzungen nach § 9 BauGB mit sich.

E. Örtliche Bauvorschriften nach § 74 LBO

Es werden keine Örtlichen Bauvorschriften nach § 74 LBO festgesetzt.

F. Flächen- und Kostenangaben

1.1 Flächenbilanz

Gesamtfläche	20.194	m ²	100	%
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	4.871	m ²	ca. 24	%
Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Straßenbahnanlage“	5.034	m ²	ca. 25	%
Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fahrradstraße“ und „Fuß- und Radweg“	2.686	m ²	ca. 13	%
Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“	7.050	m ²	ca. 35	%
Öffentliche Grünfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkanlage“	552	m ²	ca. 3	%

1.2 Kosten

Für die Stadt entstehen durch die Bebauungsplanaufstellung keine unmittelbaren Kosten. Die SWU Verkehr GmbH kommt als Planungsträgerin für die Kosten auf.