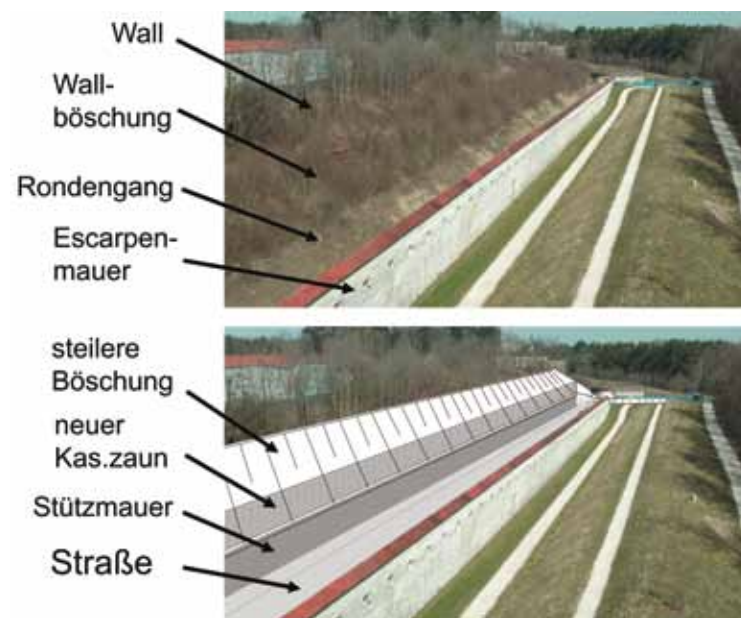


Variante U: lange Sackgasse von Norden

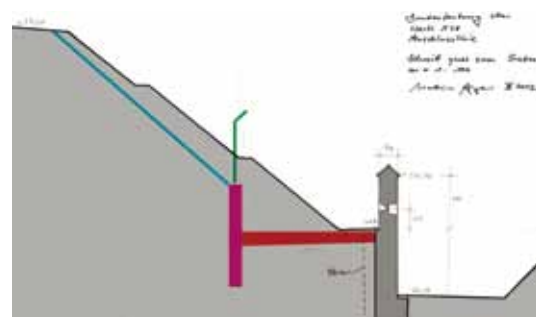
Kurzbeschreibung:

- Mitverwendung Kasernenzufahrt 750m nördlich der Burg
- Neubau 300 Meter Straße durch Seitentor der Wilhelmsfestung knapp innerhalb Kasernengrenze durch das Festungswerk „Anschlusslinie XVII“.
- Südende der Sackstraße auf aufgefülltem Frontgraben der Burg, dort begrenzte Zahl an Stellplätzen, Tiefgaragenzufahrt und kleine Wendepflanze.
- Zerschneidung des Festungswerks XVII in Längsrichtung. Wegen steiler Wallböschung 3m hohe Stützmauer und Abgraben gesamte Wallvorderseite. Abbruch 15m Escarpementmauer.



Probleme und Nachteile:

- Massive Zerstörung von Originalsubstanz: 8.000m² Festungsfläche, 10.000 Kubikmeter Wallanlage und 300 Tonnen Mauerwerk werden beseitigt (vgl. S. 6).
- Gefährdung der unterirdischen Gegenminenstollen der Wilhelmsburg bei Überbau mit Straße.
- Beseitigung von 8.000m² Grünfläche (vgl. S. 6).
- Die Stadt müsste ein Baudenkmal kaufen, nur um dieses zu zerstören - ein schlechtes Vorbild mit fataler Ausstrahlung. Weltkulturerbe würde Ulm bei solchem Vorgehen niemals mehr werden.
- Hohes Rutschungsrisiko durch Eingriff in derzeit beruhigten, aber höchst problematischen Boden (vgl. S. 6). Ein Einsturz der Escarpementmauer wäre über kurz oder lang zu erwarten.
- Unnötig teuer durch 300m Straßenneubau in technisch aufwändiger Weise (s.o.)
- Verwinkelte Zufahrt; Größen- und Tonnageneinschränkung für Fahrzeuge
- Langer Zufahrtsweg rückt die Burg von der Stadt her in weite Ferne (vgl. S. 1).
- Weitere Anbindung Innenhof durch geringe Durchfahrtshöhe Fronttor stark eingeschränkt. Änderungen hier unmöglich (vgl. S. 6). Prittwitzstraße weiterhin Lkw-Zufahrt Innenhof (vgl. S. 1).
- Tiefgaragenanbindung Innenhof bedingt so zwingend Zerstörung der rechten Front im UG
- Für Besucher der Burg völlig unnützlich, da auf der falschen Seite, entgegengesetzt dem Kehltor
- Keine zentrale Eingangs- oder Vorplatzsituation auf diese Weise umsetzbar
- Verlust der Chance zur nachhaltigen Öffnung der Burg in ihre Umgebung hinein.
- Blockierung des Frontgrabens, der sonst gewinnbringend in den Glacispark einbezogen werden könnte (vgl. S. 4).
- Verlust der Option, die Nordfassade durch Grabeneintiefung wieder zur Geltung zu bringen
- Keine Abhilfe für die Sackgassensituation Prittwitzstraße, die weiterhin beansprucht würde
- Keine Anbindung der Burg an den ÖPNV möglich
- Ruin aller Aussichten auf eine Landesgartenschau auf dem oberen Michelsberg



ERGEBNIS: 0 VON 12 PUNKTEN

Grundlegende Aspekte und Fakten



Relevante Bereiche Denkmalschutz.

Der obere Michelsberg ist in der geschützten Gesamtheit der Bundesfestung das größte zusammenhängende Ensemble. Wichtige Feststellung ist, dass zum Festungsbauwerk nicht nur Mauern, sondern auch alle Erdformen bis zum Ende des Glacis gehören. Auffällig ist die bis an die Flanke der Burg reichende Bauschuttfläche S, in deren Bereich die Originalität zerstört ist und die sich deshalb für eine nutzungsorientierte Gestaltung anbietet. Erkennbar auch der nicht eingefärbte, weil aufgefüllte Frontgraben. Diese Situation hat eine weitaus größere Chance auf Freilegung, als der Bereich an der Flanke.



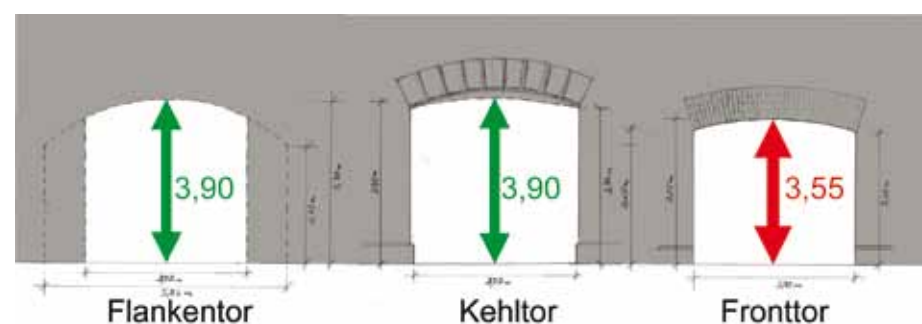
Relevante Bereiche Naturschutz.

Die Grünbereiche am oberen Michelsberg bestehen aus zwei wichtigen Typen: Glaciswald und offene Wiesenstrukturen. Die Glaciswälder sind bis zu 150 Jahre alt und bestehen an der Stuttgarter Straße wie entlang der Trommelwiese (dunkelgrün). Deutlich zeichnet sich die baumfreie Ausfallstraße ab. Hellgrün die Wiesen, aber auch weniger wertvoller, jüngerer Aufwuchs an Bäumen. Deutlich erkennbar die Bauschuttfläche S, deren Bewuchs als ohnehin mittelfristig abgängig nicht zum erhaltenswerten Grün gerechnet werden darf. Wenn dort eine verbindende Wiese entstünde, wäre das ein echter Zugewinn.

Erdbeben kamen beim Festungsbau häufig vor. Sehr stark war Werk XVII betroffen:

„... im Sommer 1847 zeigte sich eine bedeutende Ausbauchung, weshalb einwärts im Erdreich [...] Strebepfeiler angebracht wurden. Die Ausbauchung nahm 1847/48 zu, so dass auf einer Strecke von 39 Scharten 2 Fuß Überhang festgestellt wurde. Man entschloss sich, die freistehende Mauer bis zum Rondengang, dann zwischen Scharte 43 und 33 sogar bis zur Grabensohle abzubrechen. [...] Anschüttung und gewachsener Boden waren auf einer glatten Lehmschicht abgerutscht und hatten gegen die Escarpe gedrückt“ [Hellmut Pflüger nach Stadtarchiv Ulm C10 S 128]

Das Risiko ist bis heute vorhanden, es steigt dramatisch mit jedem Eingriff. Jüngstes Beispiel ist eine Rutschung im Fort Oberer Eselsberg Hauptwerk im Jahr 2011.

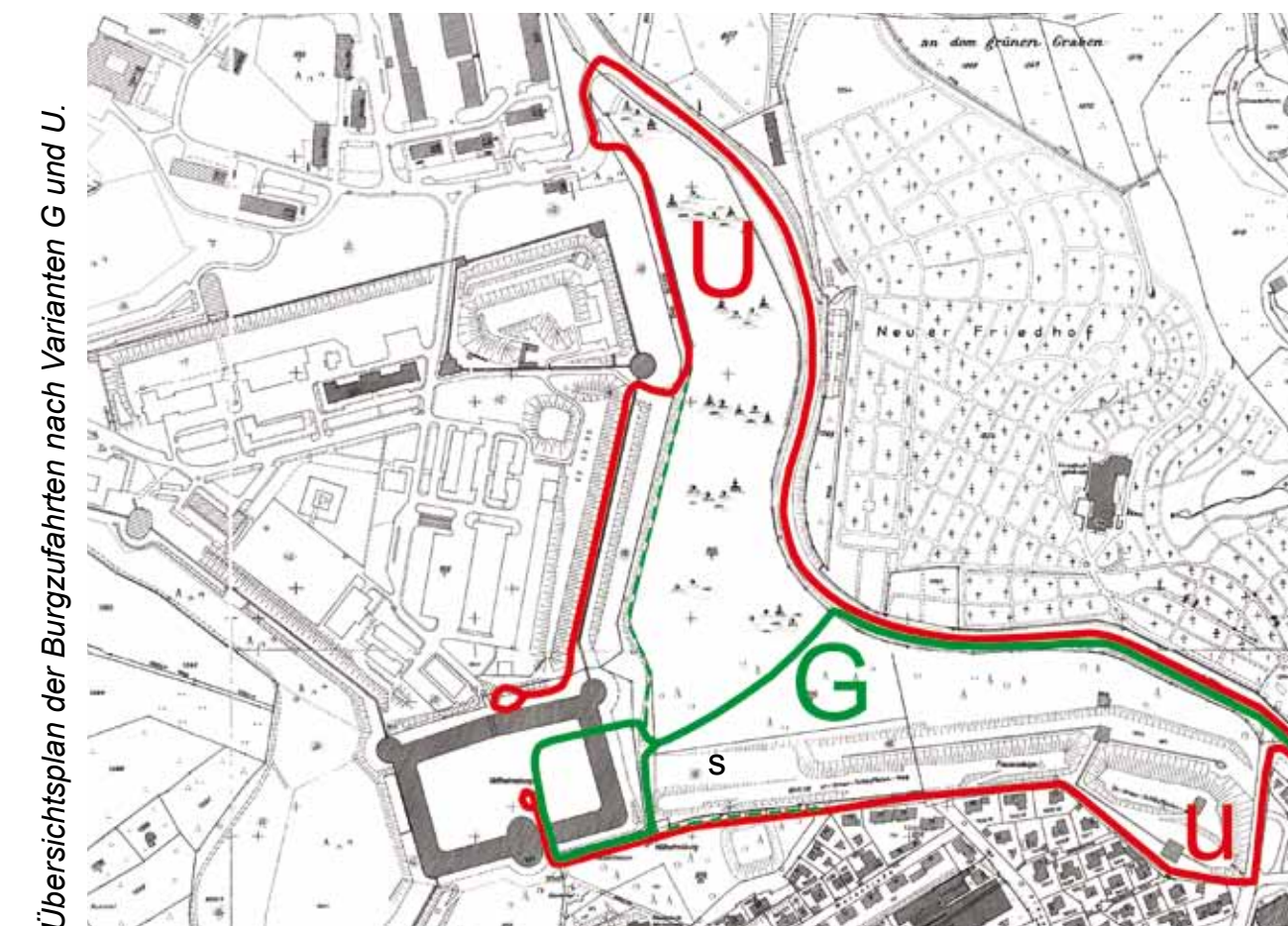


Vergleich der Tore der Burg.

Kehltor und Fronttor sind original überliefert und nicht veränderbar. Das „Flankentor“ ist erst nachträglich gebrochen worden und kann daher leicht neu eingefasst und auf die Kehltorgröße gebracht werden.

Wilhelmsburg

Gegenüberstellung zweier Möglichkeiten zur Erschließung und deren denkmalpflegerische und praktische Bewertung



Übersichtsplan der Burgzufahrten nach Varianten G und U.

Zielsetzung: 12 Punkte für Werk XII

Die Wilhelmsburg ist in ihrer Größe und Architektur einzigartig in Deutschland. Sie ist in vielerlei Hinsicht etwas ganz besonders Wertvolles. Eine Verbesserung der Erschließung der Burg zur intensiveren Nutzung dieser Werte ist daran auszurichten, dass

1. die Burg stärker und nachhaltig in das Leben der Stadt Ulm eingebunden wird
2. sie besser für Besucher aus Nah und Fern erfahrbar wird
3. Besucher sich der Burg in markanter Weise nähern und nicht auf versteckten Wegen
4. die Umgebung großzügig als zusammenhängende Parkanlage erschlossen wird
5. mindestens eine Burgseite mit gewisser optischer Tiefenwirkung erlebbar wird
6. die Zufahrten in mehr als einem Nutzungsszenario verwendet werden können
7. langfristige Möglichkeiten zur Verbesserung der Gesamtansicht erhalten werden
8. die vorhandenen Zufahrten und Strukturen intelligent genutzt werden
9. kein wesentlicher Eingriff in die denkmalgeschützte Bausubstanz erfolgt
10. keine erhebliche Zerstörung der Grünbereiche stattfindet
11. Unabhängigkeit von jeglichen Veränderungen in der Kaserne gegeben ist
12. eine optionale Tiefgarage unter dem Hof problemlos realisiert werden könnte

Variante G: kurzes Wegenetz im Osten Grundidee und Vorteile



Links:
Ansicht von Osten,
zur besseren Über-
sicht ohne Glacis-
wald dargestellt.

Unten:
Ansicht mit Glacis-
wald und Wallallee

Kurzbeschreibung:

- Öffnung der in voller Länge (200m) und Breite (10m) vorhandenen, originalen Ausfallstraße zwischen Burg und Stuttgarter Straße (1).
- Öffnung einer Zufahrt zum Innenhof in der östlichen Flanke der Burg unter Ausnutzung eines dort bestehenden Tores mit Überbrückung des Grabens (2)
- Aufwertung der Bauschuttfläche im Festungsgraben östlich der Burg durch Gestaltung als Magerwiese im Zusammenhang mit den angrenzenden Wiesenbiotopen und Verwendung als zentrale Mehrzweckfläche (3)
- Flexible Verkehrsführung, die an Sonderveranstaltungen angepasst werden kann (4)
- Verkehrsberuhigung und teilweise Begrünung der oberen Prittwitzstraße (5)
- Schaffung unauffälliger straßenbegleitender Parkplätze für Erholungssuchende und Touristen

Vorteile:

- Ein kurzer, markanter und universell verwendbarer Weg führt zur Burg - auf historischer Trasse
- Die Burg erhält einen nützlichen Vorplatz und der Innenhof der Burg wird mit erschlossen
- bestehende Wege und Strukturen werden genutzt - bei maximaler Flexibilität
- Spätere Verbesserungen am Gesamtbild der Burg bleiben möglich
- Keine Festungsarchitektur muss nennenswert zerstört werden
- Grünflächen werden nicht beseitigt, sondern aufgewertet
- Die Innenhof-Tiefgarage kann ohne Abbrüche realisiert werden
- Die Burg wird sichtbar, ohne dass dafür Glacis-Wald gerodet werden muss
- Der obere Michelsberg gewinnt als Naherholungsbereich deutlich hinzu
- Anbindung ÖPNV mit Haltestelle an Stuttgarter Straße, optionale Schleife nach oben.

ERGEBNIS: 11,5 VON 12 PUNKTEN

2

Variante G Details



3

Ausfallstraße von der Burgflanke zur Stuttgarter Straße von 1846.

Die Trasse besteht heute noch. Sie ist frei von Bäumen, volle 10 Meter breit. Der feste Unterbau der Straße ist unter einer dünnen Humusschicht erhalten, ebenso die seitlichen Gräben. Die Straße war bis 1945 durchgehend befahrbar. Sie wieder zu öffnen, ist einfach und sinnvoll.

Der Königsweg zur Burg.

Die Bauschuttfläche östlich der Burg (mit „S“ markiert auf S.1). Hier liegen rund 50.000 Kubikmeter Bauschutt. Überwucherte Betonbrocken und Eisenteile an der Oberfläche. Da muss ohnehin etwas geschehen. Herausbagern wäre natürlich das beste - aber sehr teuer. Geradezu genial die Lösung: planieren, befestigen. **Schmetterlingswiese anlegen. Spazierengehen, sonnenbaden, Drachen steigen lassen, picknicken.** Und bei Bedarf dient die Fläche teilweise als Parkplatz.

Das Flankentor. Hier besteht eine nachträgliche Toröffnung, die problemlos wieder in Betrieb genommen werden kann. Hier eine filigrane, aber belastbare Stahlbrücke einzufügen, ist freilich auch ein Eingriff. Doch eher begrenzt und reversibel. Und von großem Nutzen, da die Durchfahrt in den Innenhof in gleicher Höhe wie beim Kehltor möglich ist. Die optische Beeinträchtigung wird kompensiert, indem die Flanke der Burg durch Brücke und Zugang besser erlebbar wird und Perspektiven gewinnt. **Zusammen mit dem Kehltor ein Duett der Möglichkeiten.**

Variante G Flexibilität und Chancen



Spazierwege und Glacispark. Das Netz ist bereits angelegt. Mit geschickten Verknüpfungen gewinnt der Park. Zwei grüne Chancen: Querspange im Frontgraben der Burg und Schmetterlingswiese als Verbindung zum Gaisenberg. **Ausbaufähig, gartenschautauglich.**



Flexible Nutzungsvarianten der Zufahrten.

Die Ausfallstraße ist Rückgrat des Systems, aber nicht auf sich allein gestellt. Man kann sie in Verbindung mit der Prittwitzstraße nutzen und auch zusammen mit dem bereits befestigten Fahrweg von der Wilhelmsburgkaserne her. Der ÖPNV spielt dabei eine zentrale Rolle.

Beispiel 1: Nutzer wie Besucher fahren die Ausfallstraße hoch, beim Flankentor in den Innenhof, parken dort und verlassen die Burg durch das Kehltor. Von dort die Ausfallstraße zurück. Oder im Einbahnverkehr die Prittwitzstraße hinunter, dann parken Besucher auf dem nicht benötigten Fahrstreifen von Ausfallstraße und Prittwitzstraße und nur die Nutzer im Hof. Später vielleicht dort in einer Tiefgarage, wenn mehr Nutzer einziehen.

Beispiel 2: Nutzer fahren in den Innenhof und dann die Prittwitzstraße hinunter, Besucher jedoch nicht. Diese fahren bis zur Schmetterlingswiese, schauen sich den Infostützpunkt Bundesfestung an, gehen spazieren und fahren wieder über die Ausfallstraße heim.

Beispiel 3: Wenn das Ulmer Theater spielt oder im Innenhof eine größere Veranstaltung stattfindet, fahren die Besucher mit ÖPNV oder Shuttleverkehr an. Problemlos möglich dabei die Verwendung der Fahrstraße von Norden im Einbahnverkehr. Die Nutzer fahren in dieser Zeit durch das Kehltor oder bleiben zusammen mit den weiteren Besuchern auf der als Ausweichparkplatz verwendeten Schmetterlingswiese.

Alle diese Varianten sind frei kombinierbar. Stets sind drei Zufahrten zur Burg und zwei zum Innenhof verwendbar. Das schafft Sicherheit durch viele Rettungswege. Die Michelsberg-Anwohner haben dabei ihre Ruhe.



4