

Rahmenplan LGS RW 2028

Erläuterungsbericht



Klausurtagung Gemeinderat (nö)
Fr/Sa 26./27.03.2021
mit textlichen Ergänzungen zur
Gemeinderatssitzung am Mi 21. April 2021

Anlage 1 zur Vorlage Nr. 061/2021

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
Ergänzungen/Änderungen	4
1 Rückblick auf die Klausurtagung und Statusbericht in 2020	5
2 LGS Rahmenplan aktueller Stand März 2021	6
2.1 Allgemein	6
2.2 Historischer Grüngürtel	7
2.3 Historische Innenstadt.....	8
2.4 Neckar	9
2.5 Fazit.....	10
3 Neckarrevitalisierung	11
3.1 Pegelverlegung	11
3.2 Kraftwerk	11
3.3 Anstau - Gewässerökologie	12
3.4 Vorschlag Regierungspräsidium Freiburg (Gewässerdirektion).....	14
3.5 Entscheidungsmatrix - Wasserkraft.....	15
3.6 Gleiserwerb - Neckarrevitalisierung	16
3.7 Wasserqualität.....	16
3.8 Einschätzung ENRW	17
3.9 Städtebauliche Entwicklung / freiwerdende Flächen und Gebäude.....	17
3.10 Naherholungslandschaft Neckar	18
3.11 Neckarpark.....	18
3.12 Neckar bis zur Altstadt.....	19
3.13 Ausblick Landesstudie Gewässerökologie	20
4 MOBILITÄT I	21
4.1 Ringzughalt	21
4.2 Gleiserwerb Ringzughalt.....	21
4.3 Metropolexpress und Gäubahn.....	21
4.4 Bahnhof Rottweil – Standorterweiterung	22
4.5 Barrierefreie Verbindung Bahnhof-Innenstadt	23
5 MOBILITÄT II	25
5.1 Mobilitätsthemen Innenstadt	25
5.2 Standort - Verlagerung des Rendezvousplatz	26
5.3 Städtebaulicher Kontext - Stadteingang Nord - Parkierung.....	28
5.4 Multimodaler Knoten - Nägelesgraben	30

5.5	Friedrichsplatz	31
5.6	Mobilität im ländlichen Raum	32
5.7	Radverkehr und Landesgartenschau	33
5.8	Modellkommune Kompetenznetz Klima Mobil.....	34
6	Teilorte und Landesgartenschau	36
7	Ausstellungsjahr 2028.....	36
7.1	Allgemein.....	36
7.2	Besucherlenkung	36
8	Bürgerbeteiligung	37
9	Öffentlichkeitsarbeit.....	38
10	Kosten / Wettbewerb / Zeitplan	39
10.1	Kosten.....	39
10.2	Wettbewerb.....	42
10.3	Zeitplan	42
10.4	Projektübersicht / Bewertung des städtischen Projektinput (PI)	43
11	Projektorganisation	45

Einleitung

Der Erläuterungsbericht fasst die Entwicklungen der letzten Jahre, insbesondere der letzten Monate, im Planungsprozess der Landesgartenschau RW2028 zusammen. Auf dieser Grundlage müssen die notwendigen nächsten Schritte diskutiert und zur Entscheidung geführt werden.

Der LGS-Rahmenplan ist deutlich mehr als die Vorbereitung der investiven Daueranlagen für das Gartenschaujahr 2028. An vielen Stellen wird die sinnvolle Einbettung in die längerfristige Stadtentwicklung bereits berücksichtigt.

Auf diesem Hintergrund sollte aus diesem Bericht sowohl eine Roadmap für ein erfolgreiches Gartenschaujahr 2028, als auch ein wichtiger Beitrag für das Gesamtstädtische Entwicklungskonzept (GEK) entwickelt und fortgeschrieben werden.

Entscheidend bleibt, dass bis 2028 die Aufgaben für das Gartenschaujahr abgearbeitet werden und die Gäste erlebnisreiche Tage in Rottweil verbringen. Für Rottweil wird sich der Mehrwert auch in den Folgejahren bestätigen.

Ergänzungen / Änderungen

Gegenüber der Text-Fassung aus der Klausurtagung im März 2021:

In Kapitel **3 Neckarrevitalisierung** erfolgten im Kapitel 3.9 Änderungen. Die Kapitel 3.10 und 3.11 wurden hinzugefügt.

In Kapitel **4 Mobilität I** erfolgten in den Kapitel 4.3 und 4.5 Änderungen.

In Kapitel **5 Mobilität II** erfolgten in den Kapitel 5.2, 5.3 und 5.4 Änderungen. Das Kapitel 5.5 wurde hinzugefügt.

1 Rückblick auf die Klausurtagung und Statusbericht in 2020

Im Juli 2020 fand eine **Klausurtagung** des Gemeinderates der Stadt Rottweil zum Rahmenplan für die Landesgartenschau 2028 in Rottweil statt. Dabei wurden Bausteine der LGS 2028 sowie der städtebaulichen Entwicklung 2040 erarbeitet. Die Ergebnisse wurden in einem vorläufigen Rahmenplan zusammengeführt. Die Kostenermittlung der einzelnen Bausteine und Projekte ergab einen Budgetrahmen von 65 Mio. €.

Am Mi 29.07.2020 wurden die Ergebnisse und der Budgetrahmen im Gemeinderat (ö) bestätigt. Darin wurde die Verwaltung beauftragt, die Machbarkeit und Förderfähigkeit der einzelnen Maßnahmen zu klären. Ziel war es ein Vorentwurf des Rahmenplanes (einschließlich Finanzierungsübersicht) im 4. Quartal 2020 vorzulegen.

Im Gemeinderat (nö) am Mi 18.11.2020 sowie im Gemeinderat (ö) am Mi 09.12.2020 erfolgte ein Statusbericht, in dem wesentliche Entwicklungen seit Juli 2020 näher erläutert wurden:

- **Förderkonferenz im Oktober 2020**

Die Betrachtung der Möglichkeiten für die Landesgartenschau muss abgestimmt auf das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) erfolgen. Da die Neufassung erst am 30.09.2020 veröffentlicht wurde, wird mehr Zeit benötigt, um Planungsüberlegungen der Landesgartenschau abzugleichen und die Zuordnung von neuen Fördermöglichkeiten zu optimieren.

- **Neckarrevitalisierung**

Im Kernbereich des LGS-Geländes liegt ein Landespegel, der verlegt werden muss, um eine durchgängige naturnahe Gestaltung in einem über 800m langen Abschnitt zu ermöglichen. Das Land (Regierungspräsidium - Gewässerdirektion) regt in diesem Kontext an, die naturnahe Gestaltung in einem sehr viel größeren Maßstab zu denken. Im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie könnte eine gewässerökologische Aufwertung bis zur Prim-Mündung erfolgen.

- **Neuer Zeitplan**

Auf Grund dieser Entwicklungen wurde in der Gemeinderatsitzung am Mi 09.12.2020 vereinbart, dass der Vorentwurf des Rahmenplanes mit Kostenschätzungen, Förder- und Machbarkeitsaussagen drei Monate später im März 2021 im Gemeinderat vorgestellt werden soll.

2 LGS Rahmenplan aktueller Stand März 2021

2.1 Allgemein

Die Präzisierung und die Aktualisierung der Bausteine aus der Juliklausur 2020 finden sich nun in einem LGS-Rahmenplan wieder, der nicht nur auf das Gartenschaujahr 2028 blickt, sondern auch weit darüber hinaus in eine gesamtstädtische Stadtentwicklung von Rottweil. Der LGS-Rahmenplan setzt die Landesgartenschau 2028 als Prozess noch stärker in den Kontext einer integrativen Stadtentwicklung, der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept und der Chancen einer gewässerökologischen Aufwertung des Neckars. Mit den aktuellen Entwicklungen im Finanzhaushalt der Stadt Rottweil wurde der Fokus für die wirtschaftlichen Aspekte nochmals geschärft und sensibilisiert. Um alle Förder- und Synergiemöglichkeiten bestmöglich zu nutzen, wurden die Belange der Landesgartenschau, des Mobilitätskonzeptes und sonstiger Stadtentwicklungsaufgaben eng verknüpft, um möglichst viele Synergieeffekte zu generieren. Diese Verknüpfung kann nicht von außen durch externe Dienstleister gesteuert werden, sondern muss von Seiten der Verwaltung erfolgen.

Aus der gesamtstädtischen Betrachtung ergeben sich für die LGS RW2028 drei räumlich zusammenhängende Stadtbereiche:

1. **Historischer Grüngürtel**
2. **Historische Innenstadt**
3. **Neckar**

Mit dem Motor der Landesgartenschau können verschiedene für die Stadtentwicklung interessante Förderebenen kumuliert oder zumindest bestmöglich ergänzt werden.

Die Förderprogramme sind:

- **Landesgartenschau**
Katalysator und 5 Mio. € Fördervolumen („Natur in Stadt und Land“)
- **Mobilität**
LGVFG plus „Sonderprogramm Stadt und Land“, Rad- und Fußwege, Barrierefreiheit, Förderangebote für Planungen, Investitionen, Personalstellen
- **Wasserrahmenrichtlinie**
Gewässer 1. Ordnung, „Jahrhundertchance“, Landesbetrieb übernimmt Projektsteuerung, Umsetzung, Finanzierung bis zu 100%
- **Sanierungsgebiete „Stadtmitte“ und „In der Au“**
Städtebauförderung

Darüber hinaus gibt es weitere Förderbereiche im Bereich Denkmalschutz, Naturschutz, Gewässerökologie, Tourismus, LEADER oder ELR. Die jüngsten Entwicklungen bei der

Mobilität zeigen eine große Dynamik bei den Förderprogrammen. Die Berücksichtigung dieser Fördermöglichkeiten ist ein entscheidendes Aufgabengebiet über die gesamte Projektlaufzeit. Die nachfolgend aufgezeigten inhaltlichen Entwicklungen stehen oftmals in direktem Bezug zu neuen Förderchancen. In der Anlage werden im Vorentwurf des Rahmenplanes die Änderungen gegenüber den Bausteinen aus der Klausurtagung von Juli 2020 auch grafisch aufgezeigt.

2.2 Historischer Grüngürtel

Der historische Grüngürtel ist in Rottweil weitestgehend noch erkennbar und erstreckt sich auf einer Fläche von etwa 11ha. Dieser ist im Rahmenplan ein wichtiges stadtprägendes Element mit einem hohen Wiedererkennungswert und von großer Bedeutung für die Bürgerschaft. Tatsächlich lässt der gefühlte Naherholungswert an vielen Stellen zu wünschen übrig. In diesen Flächen liegt jedoch ein attraktives Freiraumpotential verborgen. Dieses soll durch eine ganzheitliche Freiflächenstrategie mit punktuellen Aufwertungen herausgearbeitet werden. Dabei kann ein dauerhafter Mehrwert mit verhältnismäßig geringen finanziellen Mitteln in der Fläche und mit überschaubarem Mehraufwand an Unterhalt und Pflegekosten erzielt werden.

In den Auslobungsunterlagen werden in den einzelnen Bausteinen deshalb eine gestalterische Ausrichtung und die zukünftige Pflegeintensität vorgegeben. Diese ist nicht flächengenau, aber die teilnehmenden Büros sollen ihre Ansätze und Ideen daran ausrichten. Damit verbunden ist auch die Einschätzung wie viele attraktive Veranstaltungsorte, Spielplätze, Park- und Grünflächen sowie kleine und große Plätze für Alt und Jung für Rottweil richtig und sinnvoll sind. Es entwickeln sich gerne Automatismen aus einer LGS-Bewerbung, die am wirkungsvollsten in der jetzigen Phase nochmals geprüft und eingeordnet werden.

Der Rosswasen, im Randbereich zum LGS-Gelände, verbindet als „Grüne Oase“ den historischen Grüngürtel mit dem Schulzentrum und der Charlottenhöhe. Die Stadt hat das Grundstück Rosswasen 33, im Zentrum des Rosswasens, erworben. Im Gebäude ist seit Februar 2021 vorübergehend die lokale Agenda untergebracht, die mit ihrer Umweltgruppe sowie Vertretern des NABU und BUND den Garten pflegen. Derzeit entstehen Ideen für eine dauerhafte Nutzung des Gebäudes mit Außenanlage (z.B. Grünes Klassenzimmer, naturnahes Gärtnern). Dieser Bereich dient als Ausgangspunkt für die Entwicklung des ganzen Rosswasens als ökologischer Naherholungsbereich. Der gesamte Rosswasen wird zusammen mit den Gartenbesitzern und Gartenpächtern entwickelt und so werden vorhandene Potentiale, Ideen und Ansätze genutzt; von möglichen Entdeckerpfaden über Baumzielplanungen bis hin zu Möglichkeiten der naturnahen Bewirtschaftung.

2.3 Historische Innenstadt

Die Nordumgehung, die Einführung der 20erZone und die Umwidmung der Bundesstraße innerorts zur Landesstraße waren wichtige Meilenstein zur verkehrlichen Beruhigung der historischen Innenstadt. Eine weitergehende Reduzierung des Motorisierten Individualverkehr (MIV) und des Parkplatzsuchverkehr, die Attraktivierung des öffentlichen Raums, die Neugestaltung des Friedrichsplatzes und die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs bleiben wichtige Ziele für eine nachhaltige Aufwertung und Stärkung der Innenstadt. Die Steigerung der Aufenthaltsqualität im historischen Ambiente führt zur Belebung der Stadtmitte, als zentraler multifunktionaler Ort der Begegnung.

Mit der Hängebrücke kommt eine neue touristische Attraktion dazu. Die Anbindung am Bockshof wird auch das Dominikaner Museum stärker ins Bewusstsein rücken. Die Verbindung zum Nägelesgraben, zum Friedrichsplatz, aber auch in den neuen Neckarwiesenspark, dem Kerngebiet der LGS, sind wichtige Verbindungen, die zu berücksichtigen sind.

Die Standortentscheidung für die Verlegung des Zentralen Umsteigepunkt (ZUP) weg vom Friedrichsplatz soll mit dem LGS-Rahmenplan erfolgen. Die Prüfung verschiedener Möglichkeiten hat große Vorteile für den Standort Nägelesgraben aufgezeigt. Unabhängig von dieser Standortentscheidung soll ein vertiefender städtebaulicher Blick auf das ganze Ensemble aus Nägelesgraben, Bockshof und Friedrichsplatz erfolgen.

Die Sanierung der mittelalterlichen Gassen im Münsterort schließt an diese Entreesituation an. Mit der Neugestaltung der Bruderschaftsgasse erfolgt der nächste, vertiefende Schritt im Oberflächengestaltungskonzept für den Münsterort. Es gilt den eigenständigen Charakter der Orte in der historischen Innenstadt zu sichern und einen zeitlichen Fahrplan bis 2028 für die notwendigen Bauabschnitte auszuarbeiten.

Die Verlagerung von einigen Anwohnerparkplätzen aus den mittelalterlichen Gassen zu gut erreichbaren Parkierungsflächen im Randbereich oder in Parkhäusern könnte zur Steigerung der Attraktivität und Belebung der historischen Innenstadt beitragen. Mehr Nachbarschaft, mehr Freiraumqualität im öffentlichen Raum und weniger Parksuchverkehr sind wichtige Ziele, die den Standort Innenstadt stärken und für mehr Frequenz sorgen.

Neben allen touristischen Attraktionen gilt es den Handel und die Gastronomie zu stärken, und die Aspekte einer vielfältigen Innenstadt mit Leben, Arbeiten und Wohnen zu stärken. Der Motor der Landesgartenschau soll hier spürbar werden und für eine multifunktionale und vitale Innenstadt sorgen, die sowohl Bürger als auch Touristen als Zielgruppe hat. Unterstützt werden diese Maßnahmen durch das Innenstadtmanagement.

Die Verlängerung des Sanierungsgebietes „Stadtmitte“ ist hierbei ein weiterer wichtiger Baustein, um die Innenstadt fit zu machen für die Zukunft.

2.4 Neckar

„Rottweil zum Neckar“ ist ein Motto aus der erfolgreichen Bewerbung. Hierbei gilt es das Neckartal, die freiwerdenden ENRW-Flächen und den Bahnhof besser an die Innenstadt anzubinden. Diese Anbindung soll auf der stadtzugewandten Gleisseite stattfinden. Die kostenintensive Verlängerung der Unterführung im Bahnhof auf die andere Gleisseite zum Neckar wird deshalb nicht benötigt. Die Überlegungen einer das Neckartal überspannenden Hochbrücke zwischen Spital und einer zukünftigen Quartiersentwicklung am Langen Berg werden im Rahmen der LGS2028 nicht weiterverfolgt.

Diese barrierefreie Anbindung vom Bahnhof zur historischen Innenstadt dient gleichzeitig als schneller Zugang in den Neckarwiesenspark aus der Innenstadt. Die Wegeführung vom Bahnhof ist eine landschaftlich wie stadtgestalterisch selbstverständlich wirkende Verbindung zu den Anknüpfungspunkten an der Hochtorbrücke und am Viadukt.

Zwei Aufzugsanlagen sollen den Zugang von diesen Punkten in die historische Innenstadt erleichtern. Vom Aufzug am Viadukt kann von dessen Zwischenebene der Weg bis zum Fußpunkt des Viadukts verlängert werden. Dort schließen verschiedene schmale Fußwege zur Schindelbrücke, in der Au, oder auf der anderen Straßenseite zum Neckar/Dreherschen Mühle an.

Der aufwändige Lückenschluss entlang der Straße Neckartal für Fuß- und Radverkehr zwischen Spittelmühle und Gewerbepark Neckartal kann angesichts der aktuellen Fördermöglichkeiten näher betrachtet werden. Damit könnte eine durchgehende Wegeverbindung entlang vom Neckar von Bühlingen bis in den Gewerbepark Neckartal erfolgen. Eine tolle Perspektive für die Naherholung der Bürger und mehr Lebensqualität in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt. Auf der anderen Seite muss der Neckartalradweg zur Burgruine Neckarburg in dieser Hinsicht hinsichtlich Notwendigkeit bzw. Priorisierung nochmals geprüft werden. In der beiliegenden Kostenübersicht ist dieser Radweg nicht mehr enthalten.

Mit der Verlagerung der ENRW sind die Überlegungen für den Neckars hinsichtlich der gewässerökologischen Entwicklungsmöglichkeiten bis hin zu einem Wegfall von Wehr und Wasserkraft weiterentwickelt worden. Im Themenblock Neckarrevitalisierung wird dieses für Baden-Württemberg einzigartige Modellprojekt erläutert. Es ist das Auftaktthema in der Klausur, weil der Neckar in dieser Größenordnung das Gewinnerthema für die LGS mit einer großen Außenwirkung sein wird. Für die Bürgerschaft bedeutet die große Lösung, die nur im Rahmen einer LGS gedacht und umgesetzt werden kann, einen enormen Mehrwert (Naherholungsgebiet, Hochwasserschutz, grüne Lunge, Biotopverbund). Die hohe Förderquote und die Projektbetreuung durch den Landesbetrieb (Gewässerdirektion) sind ebenfalls wichtige Argumente für diese große Lösung.

2.5 Fazit

Die Landesgartenschau ist der Motor, der alle Förderprogramme für Rottweil auf den Punkt bringen kann. Dabei gilt es das Große und Ganze im Blick zu behalten, die zeitnahen Umsetzungsmöglichkeiten zu nutzen und Planungs- und Finanzierungssicherheiten für 2028 zu fixieren.

Mit Blick auf diese Kosten- und Termsicherheit sind vor Fertigstellung der Wettbewerbsunterlagen wichtige Grundsatzentscheidungen zu treffen. Auf den nachfolgenden Seiten werden diese Grundsatz-Themen näher beleuchtet. In der Klausur stehen externe Fachleute und Vertreter vom Regierungspräsidium Freiburg (Gewässerdirektion) für Erläuterungen und Fragestellungen zur Verfügung.

Mit dem Prozess der Landesgartenschau eng verknüpft ist ein Wachsen in der Methodik der Bearbeitung. Ein Gesamtprojekt in dieser Komplexität und dieser terminlichen Verbindlichkeit ist eine Herausforderung.

Der in den letzten Jahren immer deutlicher sich formulierende Anspruch eine Landesgartenschau unter dem Aspekt einer nachhaltigen Stadtentwicklung, eines ökologischen Kulturwandels zu betrachten, kann in Rottweil gelingen.

Mobilitätswende, weniger Lärm, mehr Platz für Fuß- und Radverkehr, Rückbau von versiegelten Flächen, mehr Grün in der Stadt und auf Dächern, gewässerökologische Aufwertung, mehr Naherholungsmöglichkeiten im direkten Umfeld der Stadt, ... - es sind sehr viele Zahnräder, die bei einer Landesgartenschau in Rottweil ineinander greifen können.

3 Neckarrevitalisierung

3.1 Pegelverlegung

Im Kernbereich der Landesgartenschau liegt ein Landespegel zur Abflussmessung im Neckar, der verlegt werden muss, um eine naturnahe Gestaltung des Neckar zwischen Schindelbrücke (In der Au) und dem ENRW-Wehr in einem Abschnitt von 800m zu ermöglichen. Eine Machbarkeitsstudie ergab, dass eine Pegelverlegung an zwei Standorte möglich ist. Ein Standort liegt bei der Eisenbahnunterführung, der zweite Standort im Staubereich des ENRW-Neckarwehrs. Nachteil des Bestandspegels wie auch des ersten Alternativstandorts ist die beschränkte Erfassung einer großen Abflussbreite (von Niedrigwasser bis zu großen Hochwasserereignissen) und die Lage in einer Krümmung (Bestandspegel). Der Standort im Staubereich hätte eine geradlinige Anströmung mit verbesserter Messqualität und würde vor allem auch bei großen Hochwasserereignissen nicht durch ein flaches Hinterland umströmt werden. So könnten für die gesamte Abflussbreite gute Messergebnisse geliefert werden. Dies wäre für das Hochwassermanagement eine wesentliche Verbesserung. Von Seiten des Regierungspräsidiums wird dieser Standort klar favorisiert.

Bevor der Pegel rückgebaut werden kann, ist der neue Pegel zu planen und zu bauen (ca. 18 Monate, 1 Mio. €). Anschließend ist zum Abgleich der Messdaten der alte und neue Pegel 2 bis max. 3 Jahre parallel zu betreiben. Erst dann kann der alte Pegel abgebaut werden.

Der Pegel Rottweil ist Bestandteil der Hochwassermeldeordnung des Landes. Bei Hochwasserereignissen am oberen Neckar liefert er den Betroffenen (Feuerwehren, Kommunen, THW) direkt zu verwertende Daten, insofern ist Rottweil der erste Nutznießer. Aber auch für die Hochwasservorhersage des gesamten Oberen Neckars durch die Hochwasservorhersagezentrale ist der Pegel von zentraler Bedeutung.

3.2 Kraftwerk

Aus Gutachten, Fichter Water Transportation, Prof. Dr. Stephan Heimerl:

„Die Anlage - im Folgenden kurz WKA T 10 - liegt in Rottweil, Landkreis Rottweil, Baden-Württemberg, nordwestlich des Rottweiler Bahnhofs an der Straße In der Au. Sie nutzt den Neckar ohne Ausleitungsstrecke über eine rechtsseitige Entnahme am Wehr. Das Wasser wird direkt hinter dem Wehr nach der Nutzung in der WKA wieder dem Neckar zugeführt.

➤ **Rechtlicher Status und Grundstücksverhältnisse**

Die WKA T 10 wird auf der Basis einer befristeten Erlaubnis vom 13.07.2007 betrieben. Die Erlaubnis ist bis zum 31.12.2045 befristet. Sowohl das Wehr als auch das Kraftwerk einschließlich des Kraftwerksgrundstücks sind im Besitz der ENRW.

➤ **Kurzbeschreibung der Anlage**

Entsprechend der Genehmigung von 2007 ist das Stauziel auf 552,40 m ü. NN festgelegt. Hieraus ergibt sich ein Nutzgefälle von 3,41 m, das aber in der Genehmigung nicht fixiert ist.

Festgelegt in der Genehmigung ist die maximal nutzbare Wassermenge von 3,6 m³/s. Die Rechenreinigungsmaschine läuft i.d.R. im manuellen Betrieb 1 x täglich, bei großem Geschwemmselanfall (Herbst) im automatischen Betrieb. Das Treibgut wird über eine Spülrinne in das Unterwasser abgegeben.

➤ **Die WKA weist folgende technische Kenndaten auf:**

Ausbauwassermenge entsprechend Erlaubnis: 3,6 m³/s; Fallhöhe: 3,41 m

Turbine: 1 Francis-Turbine mit senkrechter Welle

Hersteller, Baujahr: Voith Heidenheim, 1973

Installierte Leistung (elektrisch): 110 kW

Generatorleistung: 110 kW

Auswertung 2013-2019 (7 komplette Jahre):

Durchschnitt / Jahresarbeit 359 [MWh/a

Durchschnitt / rechnerische Jahresvolllaststunden 3.263 h/a (...)

Bei der Anlage handelt es sich um eine einfache, funktionale WKA mit robuster Turbine, die in einem guten Zustand ist. Zum Zeitpunkt des Vor-Ort-Termins war die Anlage aufgrund zu geringer Wasserführung im Neckar außer Betrieb.

Das Krafthausgebäude ist einfach und funktional sowie entsprechend der Notwendigkeiten ausgestattet. Die Steuerungs- und Regelungstechnik ist im Wesentlichen auf dem aktuellen Stand, einzelne Komponenten sollen mittelfristig durch neuere Teile ersetzt werden. Die Betonbauwerke der Wehranlage und des Krafthauses sind in einem dem Alter entsprechenden guten Zustand. Auch die Stahlwasserbauteile sind in einem guten Zustand und werden offensichtlich regelmäßig instandgehalten.“

3.3 Anstau - Gewässerökologie

Aus Einschätzung, RP Freiburg Referat 33 Fischereibehörde:

„Im Zuge der Neuerteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis in 2007 wurde eine neue Fischaufstiegseinrichtung nach dem damaligen Stand der Technik erstellt. (...) Wegen der örtlichen Zwangspunkte konnte die Fischaufstiegseinrichtung nicht optimal ausgeführt werden: Der Schlitzpass liegt weder auf der Seite des Krafthauses und der Wiedereinleitung des turbinierten Wassers noch konnte der Einstieg nahe an den Fuß des Wanderungshindernisses (Wehranlage als Querbauwerk im Gewässer) gelegt werden.

Der Betriebsabfluss wurde nach dem damals geltenden Wasserkrafterlass so gering als möglich gewählt (1/6 MNQ). Es ist zudem anzumerken, dass selbst die beste Fischaufstiegseinrichtung ein Fließgewässerkontinuum nicht wieder in dem Maße herstellen kann, wie es ohne Querbauwerk bestehen würde. (.....) Der Neckar ist im Wehrunterwasser ein ausgeprägtes Fließgewässer mit entsprechend rheophiler (strömungsliebender) Fischfauna. Über den Schlitzpass aufgestiegene Fische erreichen einen sehr ausgedehnten Stauraum mit kaum wahrnehmbarer bis fehlender Strömung. Die Ausbauwassermenge der Anlage T 10 beträgt 3,6 m³/s, der mittlere Abfluss MQ am Kraftwerksstandort ca. 4,9 – 5 m³/s. Die längste Zeit eines Jahres wird der ca. 850 m lange Stauraum also nur mit geringer Fließgeschwindigkeit durchströmt. Das beeinträchtigt die Orientierungsmöglichkeit der Fische. Zudem wirkt der sehr große Stauraum als ausgeprägte Sedimentfalle – infolge der geringen Fließgeschwindigkeit sedimentieren selbst kleine Schwebstoffpartikel und verlegen im Stauraum das Lückensystem (Interstitial) der ansonsten anstehenden Kiessohle. Somit entfällt das Interstitial sowohl als Lebensraum für fließgewässertypisches Benthos (und damit entfällt auch typische Nahrung für Fließgewässerfischarten) als auch als Laichplatz für kieslaichende Fischarten (z.B. Barbe, Äsche, Forelle, Groppe, u.a. – also einen Großteil der autochthonen Fischfauna).

Zudem sind in diesem Stauraum Schwankungen zwischen Sauerstoffdefiziten (infolge von Abbauprozessen organischen Materials) und Sauerstoffüberschuss (infolge Photosynthese von Phytoplankton, Algen und submerser Flora) viel höher als in einem fließenden Gewässerabschnitt. In fast jedem der vergangenen Sommer haben sich auf der Wasseroberfläche des Stauraums mehr oder weniger ausgedehnte Fadenalgenteppiche entwickelt. Der einzige Vorteil des Stauraums in fischereilicher Hinsicht mag darin liegen, dass er wegen seinen größeren Wassertiefen für einige Fischarten als Wintereinstand dienen kann.

In fachlicher Sicht hat die Wasserkraftanlage T 10 als Flußkraftwerk überwiegend erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Fischfauna. Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass mit der Wasserkraftanlage T 11 Bruderschaftsmühle bereits wenige hundert Meter unterstrom die nächste Wasserkraftanlage (Ausleitungskraftwerk) im Neckar folgt. Bei dieser Anlage wird dem Neckar auf einer Länge von ca. 580 m ein Großteil des Wassers entzogen. Oberstrom folgt auf den Stauraum der Wasserkraftanlage T 10 ebenfalls nach wenigen hundert Meter die nächste Wasserkraftanlage, T 9 Lumpenmühle, ebenfalls ein Ausleitungskraftwerk, mit einer ca. 350 m langen Ausleitungsstrecke. Insgesamt sind in Rottweil von RW-Bühlingen bis RW-Neckarburg aktuell neun Wasserkraftanlagen in Betrieb. Fischerei- und gewässerökologische Belange sind also vielfach beeinträchtigt.“

3.4 Vorschlag Regierungspräsidium Freiburg (Gewässerdirektion)

Ausgehend von den Gesprächen über alternative Pegelstandorte hat der LBG den optimalen Standort geprüft und mit Blick auf die Gewässerökologie einen Vorschlag für ein großes Gesamtkonzept entworfen. Die Verlegung des Pegels aus dem Kerngelände der LGS heraus könnte zu einer großen gewässerökologischen Revitalisierung führen. Bislang ist der Gewässerabschnitt zwischen Schindelbrücke und Prim mit den Gewässerstrukturklassen 5 und 6 (stark verändert und sehr stark verändert) auf einer Bewertungsskala von 1 bis 7 ausgewiesen. Zielwert im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie ist eine Bewertung zwischen 1 und 3. Erst mit einer funktionierenden Struktur haben die weiteren Einzelkriterien wie Fische, Kleinlebewesen, Wasserpflanzen und Algen Chancen der Verbesserung. Infolge der Defizite ist der Neckar auf Rottweiler Gemarkung als Programmstrecke Struktur und gleichfalls als Programmstrecke Durchgängigkeit eingetragen. Laufentwicklung, Gewässerumfeld, Längs- und Querprofil sind die schlecht bewerteten Parameter, die es zu verbessern gilt. Konkret fordert die Wasserrahmenrichtlinie für den Oberen Neckar (Prim bis Starzel) noch Strukturmaßnahmen über 19,3km Länge.

Für die Verlegung des Pegels an den besten Standort wäre der Rückbau des Wehrs nötig und es müsste auf die Wasserkraft verzichtet werden. Nur bei einer Pegelverlegung an diesen Standort, der umfangreichere und bessere Messergebnisse als der Altstandort liefern wird, kann mit einer Kostenbeteiligung bei der Pegelverlegung gerechnet werden sowie mit einer möglicherweise kürzeren Laufzeitüberschneidung mit dem alten Pegel.

Mit dem Rückbau des Wehrs würde der naturferne 900m lange Wasserstau von der Wehranlage bis zur Prim-Mündung entfallen. Im Sinne der EU-Wasserrahmenrichtlinie könnte eine gewässerökologische Aufwertung mit Schaffung einer Durchgängigkeit als Fließgewässer bis zur Prim-Mündung erfolgen. Die Durchgängigkeit spielt nicht nur für Fische eine Rolle, sondern auch für Kleinlebewesen und den Geschiebetransport. Der Neckar könnte im Rahmen der LGS damit auf fast 2km-Länge gewässerökologisch durchgängig aufgewertet werden. Diese Größenordnung im Zusammenhang mit dem Wehrrückbau und der Wasserkraftnutzung ist ein Pilotprojekt. Es beinhaltet die Abwägung an dieser Stelle, die Wasserkraftnutzung zugunsten der gewässerökologischen Maßnahmen aufzugeben.

Ob zusätzlich ein Gewinn von Ökopunkten bzw. Retentionsraum der Stadt gutgeschrieben werden kann, wird von davon abhängen, ob die Stadt sich an den Maßnahmen finanziell beteiligt. Das bedeutet, dass falls sich das Land nicht zur kompletten Kostenübernahme von Ablöse und Rückbau bereit erklärt, könnte hier eine zumindest teilweise Amortisation erzielt werden. Ansprechpartner bei dieser Fragestellung ist das Landratsamt Rottweil.

3.5 Entscheidungsmatrix - Wasserkraft

Im Vorgriff auf die Klausurtagung fanden Gespräche, Abstimmungen und Diskussionen mit Experten und zuständigen Fachbehörden aus dem RP Freiburg und dem LRA Rottweil statt. Fichter Water Transportation (FWT), ein fachkundiges Büro aus Stuttgart, hat den Verkehrswert der Anlage ermittelt. FWT hat ebenfalls Möglichkeiten untersucht, welche gewässerökologischen Aufwertungen in Kombination mit einer Weiternutzung der Wasserkraft möglich sind. Es wurden drei Varianten untersucht:

➤ **Variante 1 / Rückbau Neckarwehr und Kraftwerk**

Umfasst den kompletten Rückbau der ENRW-Wehranlage einschließlich Wasserkraftkraftwerk. Damit ist eine durchgängige gewässerökologische Aufwertung mit voller Wassermenge zwischen der Schindelbrücke und der Prim-Mündung möglich.

➤ **Variante 2 / Rückbau Neckarwehr und Neubau Ausleitungskraftwerk**

Bei der Variante 2 erfolgt der Rückbau der Wehranlage in der Form, dass die Weiternutzung des Kraftwerksbereiches noch möglich ist. Hier werden jedoch Umbauten notwendig, da die Wasserzufuhr über eine Rohrleitung erfolgt. Die Wasserentnahme erfolgt wenige unterhalb der Prim-Mündung. Dort entsteht ein neuer, aber deutlich kürzerer Anstaubereich. Von dort führt ein neu zu verlegende Rohrleitung DN ca. 2.500 an der linken Neckarseite und über einen Düker auf die rechte Uferseite zum Kraftwerk. Eine naturnahe Gestaltung ist in diesem Abschnitt dann bis zum neuen Anstaubereich an der Prim-Mündung möglich, jedoch lediglich mit reduzierter Wassermenge wegen der Ausleitung für die Wasserkraftnutzung.

➤ **Variante 3 / Erhalt Neckarwehr und Kraftwerk, aber Verkürzung Anstaubereich**

Die Wehranlage und die Nutzung der Wasserkraft erfolgt im bisherigen Umfang. Um den Anstaubereich gewässerökologisch aufzuwerten, wird durch eine Sohlerhöhung die Länge zwischen Wehr und Stauwurzel verkürzt. Dadurch könnte der Anstau im Idealfall um etwa 400m verkürzt werden. Der anschließende Gewässerabschnitt bis zur Prim-Mündung könnte naturnah gestaltet werden.

Die Ergebnisse aus dieser Studie zeigen, dass in der Summe die Variante 1 und damit die Aufgabe der Wasserkraftnutzung für die Stadt Rottweil die größten Vorteile bietet. Neben dem ökologischen Mehrwert für ein durchgängiges Fließgewässer entsteht eine hochattraktive Naherholungslandschaft mit neu geordneten Wegeverbindungen für die Rottweiler Bürgerschaft.

In der engen Terminalschiene einer Landesgartenschau ist für die Entscheidung ebenfalls von großer Bedeutung, dass der Landesbetrieb (Gewässerdirektion) als Projektträger die Stadt Rottweil bei der Umsetzung nicht nur hinsichtlich Finanzierung wesentlich entlasten wird.

3.6 Gleiserwerb - Neckarrevitalisierung

Um die Neckarrevitalisierung und die Neuordnung der Wegeführungen sinnvoll umsetzen zu können, hat die Stadt Rottweil 2020 eine Grunderwerbsfrage an die Deutsche Bahn gestellt, die einen Gleiserwerb der Gleise 200 sowie 110-114 beinhaltet. Dabei handelt es sich um Gleise direkt am Neckar - vom Alten Gaswerk bis zu dem denkmalgeschützten historischen Werkgebäude.

Die Bahn hat auf Grundlage einer großen Abstimmungsrunde am 28.01.2021 in einem Positionspapier an das Ministerium dargelegt, dass die Bahn auf diese Gleise verzichten könnte. Bei einem positiven Bescheid kann der Kauf vorbereitet werden. Parallel finden bereits Voruntersuchungen zu Altlasten statt, insbesondere am Alten Gaswerk. Dort zeigt sich, dass auf Grund der Altlast freiraumgestalterische Lösungen gesucht werden sollten, die Eingriffe in den Untergrund möglichst geringhalten. Parallel werden die Vorgaben zu Bahndammstatik und Bahndammmentwässerung abgestimmt.

3.7 Wasserqualität

Über die letzten Jahrzehnte ist eine stetige Verbesserung der Wasserqualität im Neckar erfolgt. Mit der Landesgartenschau kann nun eine große umfängliche gewässerökologische Aufwertung im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie des Neckars erfolgen. Dabei wird die Gewässerstruktur im und am Gewässer verbessert, naturnah gestaltet und die Gewässerrandstreifen optimiert. Die stetige Verbesserung der Klärtechnik und der Kontrollen sind hilfreich. All diese Maßnahmen sind der Wasserqualität zuträglich, dennoch kann keine Badegewässerqualität im Sinne der Richtlinien entwickelt werden. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass das Fließgewässer Neckar vielfältigen anthropogenen Belastungen unterliegt und als Vorfluter genutzt wird. Hinzukommen Einschwemmungen nach Regenereignissen etwa aus Kanalisation oder abgeschwemmter Dünger aus der Landwirtschaft. Diese Einträge lassen sich auch künftig nicht gänzlich vermeiden.

„Der Oberlauf des Neckars mit seinen wichtigsten Zuflüssen Eschach und Prim weist insbesondere in Niedrigwasserperioden einen sehr hohen Anteil an gereinigtem Abwasser aus Kläranlagen auf. Da die meisten dieser Anlagen bislang über keine gezielte Elimination von Fäkalkeimen aus dem Abwasser verfügen, kann eine Wasserqualität, wie sie für Badegewässer erforderlich ist, nicht erreicht werden.

Durch die in den nächsten Jahren geplante Errichtung der vierten Reinigungsstufe auf der Kläranlage Schwenningen wird die Wasserqualität des Neckars entscheidend verbessert und auch die Belastung des Neckars mit Bakterien deutlich reduziert. Dadurch kommt der Neckar zumindest bei Trockenwetter im Sommer der Badegewässerqualität ein großes Stück näher.

Ganzjährig lässt sich diese jedoch auch in Zukunft nicht gesichert herstellen, da sich insbesondere die Belastungen nach Regenerereignissen durch die Abwasserentlastungen aus der Kanalisation und in geringerem Umfang durch abgeschwemmten Dünger aus der Landwirtschaft nicht in ausreichendem Maß vermeiden lassen (Dr. Karl Wurm, Gewässerökologisches Labor).“

Unbenommen von der Diskussion zum Badegewässer ist jedoch, dass der Erlebniswert für die Bürgerschaft wesentlich gesteigert und der Neckar wieder erlebbar wird. Somit kann die Ökologie des Fließgewässers gestärkt und der Neckar der Bevölkerung nähergebracht werden. Von Seiten der Regierungspräsidium Freiburg Referat 33 Fischereibehörde liegt folgende Einschätzung vor:

„Ein vollständiger und ersatzloser Rückbau der Wasserkraftanlage T 10 würde einer deutlichen Verbesserung der fisch- und gewässerökologischen Aspekte am jetzigen Kraftwerksstandort den Weg freimachen. Im ca. 900m langen Neckarabschnitt ließen sich alle Teilhabitate für die standorttypische Fischfauna verwirklichen (wie z.B. Laichplätze, Jungfischhabitats, Habitats für Adulte, Tiefenzüge / Wintereinstände, etc.).“

3.8 Einschätzung ENRW

Sollte im Zuge der LGS Rahmenplanung von Seiten der Stadt Rottweil die Entscheidung für einen Rückbau der Wehranlage einschließlich Wasserkraft erfolgen, so wird die ENRW Rottweil die finanziellen Ablösezahlungen vollumfänglich in regenerative Energie reinvestieren. Dies betrifft die bereits in der Öffentlichkeit dargestellten Maßnahmen am zukünftigen Standort in Neufra als auch ggf. Beteiligungen sonstiger Projekte der Energiewirtschaft.

3.9 Städtebauliche Entwicklung / freiwerdende Flächen und Gebäude

Die Standortverlagerung der ENRW war Voraussetzung für die Überlegungen im LGS-Kerngebiet am Neckar. Ein großer Teil der freiwerdenden ENRW-Flächen wird entsiegelt und als Freiflächen in die Revitalisierung des Neckar und die Gestaltung des Neckarpark integriert.

Für die teilweise denkmalgeschützten Gebäude muss ein Nachnutzungskonzept erstellt werden. Dabei soll das vorhandene Ensemble erhalten, belebt und arrondiert werden. Welche Möglichkeiten hier denkbar sind, wird eine Aufgabenstellung im Wettbewerb sein. Mit einer durchgängigen Neckarrevitalisierung bis zur Prim-Mündung kann das heutige Verwaltungsgebäude der ENRW ein zentraler Anziehungspunkt in der neugestalteten Flusslandschaft des Neckar werden. Heute schon wirkt das Ensemble wie eine Bastion am Neckarufer. Es gilt zu prüfen, ob bei der Aufgabenstellung, eine durchgängige Gewässersohle zu gestalten, die Betonbauwerke der Wehranlage integriert werden können. Dann könnte

der heutige Wartungssteg zu einer Fußgängerverbindung und einem Aussichtspunkt erweitert werden. Vorstellbar und wünschenswert wäre es, wenn sich durch das Gartenschaujahr initiiert in dieser eindrucksvollen Kulisse ein gastronomisches Angebot etablieren könnte.

3.10 Naherholungslandschaft Neckar

Durch die Chance einer durchgängigen Revitalisierungsmaßnahme verändert sich mit dem Abstau die Flusslandschaft. Der Neckarwasserspiegel würde oberhalb des Wehrbereiches durch den Abstau etwa 2,5m tiefer liegen, da sich die Wassertiefe auf durchschnittlich 50cm verringert. Diese neue wahrzunehmende Sohlentiefe am Wehr verzieht sich landschaftlich eingebunden und gewässerökologisch gestaltet bis zur Prim-Mündung. Die kanalartige Fassung des aufgestauten Neckar wird aufgelöst und es entstehen gefahrenfreie Zugänge zum Fließgewässer Neckar. Der schmale Asphaltweg am Fuß des „Schwarzen Felsen“ kann zurückgebaut werden, so dass die Felswand landschaftlich besser eingebunden wird. Dafür kann ein flussnaher Fußpfad in Gewässernähe angelegt werden. Weiter flussaufwärts befinden sich zwischen Neckar und östlicher Hangseite eine Abfolge von räumlichen Aufweitungen, die für die neue Flusslandschaft, die künftige Wegeführung und für abwechslungsreiche Aufenthaltsqualitäten weiteren Spielraum bieten. Neben dem gewässernahen Pfad entsteht von der Prim-Mündung flussabwärts auf der Bahnseite teilweise auf bisherigen Gleisstrecken der sogenannte Gleisweg, ein kombinierter Fuß- und Radweg. An der umgebauten Wehranlage lässt es sich von diesem Weg auf die andere Neckarseite zu den bisherigen ENRW-Verwaltungsgebäuden wechseln. An der Gartenschaubrücke wird der Übergang zur Stadtseite in den Stadtgraben und über den Neckar planerisch untersucht. Eine Anbindung des Weges an die vorhandene Unterführung wird vorgesehen. Bleibt man auf dem Radweg, führt dieser Weg über den Neckarpark zum Gartenschaugelände am Alten Gaswerk und weiter zur Schindelbrücke in der Au.

3.11 Neckarpark

Durch den Verzicht auf die Wasserkraftnutzung wird die Verlegung des Landespegel aus dem Kerngebiet des Gartenschaugelände in den Anstaubereich ermöglicht. Damit kann nun auch unterhalb des Wehrs im eigentlichen Kerngebiet die ursprünglich vorgesehene Gestaltung umgesetzt werden. Geschützt durch den Gleisweg, der deutlich erhöht auf einem Damm liegend die Fernverkehrsbahnstrecke zum Neckar abschirmt, liegt der Neckarpark am Fuß der mittelalterlichen Stadtkulisse.

Sowohl das Ensemble des ENRW-Verwaltungsgebäudes am Neckarwehr wie auch die zukünftige Veranstaltungsfläche am Alten Gaswerk, die für Theateraufführungen, Musikveranstaltungen uvm. geeignet erscheint, werden im Gartenschaujahr eine wichtige Rolle spielen. Mit abgestuften Neckarterrassen am Prallufer kann dieser neue

Veranstaltungsort unter dem Viadukt, mit möglichst geringen Eingriffen in die vorhandenen Altlasten im Untergrund, multifunktional für ein vielfältiges Freizeitangebot umgestaltet werden. Die gute Zugänglichkeit aus der Innenstadt wird mit den neuen Wegeführungen und den Aufzugsanlagen sicher gestellt. Durch die Gartenschau und die Veranstaltungsfläche am Alten Gaswerk sowie die neuen Wegeführungen, tritt ein stadtprägendes Bauwerk, das Viadukt, neu in Erscheinung. Es wird in Szene gesetzt und bildet eine einzigartige Kulisse für den neuen Neckarpark und für die dort stattfindenden Veranstaltungen.

Neue Brücken und Trittsteinquerungen verbinden die Veranstaltungsfläche mit den gegenüberliegenden Neckarwiesen. Dort finden sich Freizeitnutzungen mit Spiel- und Sportanlagen.

3.12 Neckar bis zur Altstadt

Der Neckar in Rottweil ist keine Aufgabenstellung, die sich lediglich auf den Kernbereich der LGS2028 begrenzen darf. Es macht deshalb Sinn, die an das zentrale Gartenschau Gelände anschließenden Gewässerabschnitte mit zu betrachten. Schon in der Bewerbung war der Neckarabschnitt von der Prim-Mündung bis zur Altstadt enthalten. In einer von Seiten der Stadt Rottweil im Februar 2021 veranlassten Voruntersuchung für den Abschnitt Schindelbrücke (in der Au) bis zur Prim-Mündung wurden die Abschnitte flussabwärts bis zur Ausleitung Kanal Dreherse Mühle und flussaufwärts bis Bühlingen mit aufgenommen. Es werden die Möglichkeiten der gewässerökologischen Verbesserung, der Schaffung von gewässerbegleitenden Fuß- und Radwegen und der Aufwertung als Naherholungsgebiet untersucht. Diese Voruntersuchung orientiert sich im Vorgriff bereits an den Kriterien einer Landesstudie Neckar, die sich in den Jahren 2022/23 mit der Gewässerökologie des gesamten Neckarlaufes beschäftigen wird. Räumliche Schwerpunkte in der Betrachtung des Neckarabschnittes zwischen der Prim-Mündung und der Altstadt sind die drei Neckarinseln:

➤ **Neckarinsel Lumpenmühle**

Die „Energie-Insel“ dient heute schon als pädagogische Station zum Thema Wasserkraft und Gewässerökologie; dazu könnten Aspekte der naturnahen Gestaltung und Naherholung kommen.

➤ **Neckarinsel Hochmaurenstraße**

Mit der Verlagerung des Industriestandortes gibt es Überlegungen wie auf den beiden Inselhälften gewässerökologische Notwendigkeiten, Wegeverbindungen und eine attraktive, Stadteingang bildende, Wohnbebauung sowie Freizeitnutzungen als „Urbane Insel“ kombiniert werden kann.

➤ **Neckarinsel Tuttlinger Straße**

Auf der „Natur-Insel“ soll möglichst belassen werden und kann ggf. durch einen Pfad mit Furt erschlossen werden.

3.13 Ausblick Landesstudie Gewässerökologie

Diese o.g. Voruntersuchung und alle sonstigen Betrachtungen am Neckar orientieren sich im Vorgriff bereits an den Kriterien einer Landesstudie Neckar, die sich in den Jahren 2022/23 mit der Gewässerökologie des gesamten Neckarlaufes beschäftigen wird.

- Ziel der Landesstudie ist es, die Gewässerstruktur so weit zu verbessern, dass ein guter ökologischer Zustand des Neckars erreicht werden kann.
- Das strukturelle Defizit beläuft sich auf einen Gesamtumfang von 31km Länge.
- Vorrangig werden Maßnahmen dort umgesetzt, wo vorhandene Restriktionen (Aufstau) zurückgenommen und die Durchgängigkeit verbessert werden. Es sollten längere zusammenhängende Gewässerstrecken die Strukturgüteklasse 1-3 erreichen können.

4 MOBILITÄT I

4.1 Ringzughalt

Ein wichtiger Bestandteil der Bewerbung war der Ringzughalt ‚Stadtmitte‘ unterhalb der historischen Innenstadt. Erste Überlegungen gab es schon vor Jahren, die dann in der Studie Zukunft Ringzug (sma) 2018 genauer gefasst wurden. Dabei wurde der Ringzughalt ‚Stadtmitte‘ als End- bzw. Startpunkt betrachtet. Gedanken zur Fortführung bis zum Gewerbepark Neckartal wurden auf Grund des nicht möglichen zweigleisigen Ausbaus der alten Tunnelanlagen nicht weiterverfolgt. In der Potenzialanalyse von 2020 wurden 670 Ein- und Aussteiger bemessen. Dabei wurde ein neues Baugebiet am Tafelberg mit 90 Personen pro Tag einkalkuliert. Die Analyse sagt aus, dass die Station für den Schülerverkehr nicht relevant ist (die Schüler steigen am Bahnhof in den Bus) und ohne direkte Anbindung zur historischen Innenstadt die Nutzerzahl um 200 Personen pro Tag sinkt. In der LGS-Bewerbung wurde hierfür die direkte Anbindung mit Schrägaufzug oder Aufzugskaskaden an den Spital-Garten favorisiert. Der investive Aufwand für die Anbindung an die Innenstadt liegt bei der Stadt Rottweil.

Im Frühjahr 2020 wurde vermeldet, dass die DB gemeinsam mit den Landkreisen in der Region und dem Land anstrebe, den "Ringzug 2.0" bis Dezember 2027 umzusetzen. Die Entscheidung zum Ringzug liegt bei den Landkreisen, die Umsetzung bei der Deutschen Bahn sowie den Landkreisen. Erst wenn die Entscheidung der Landkreise vorliegt, wird die Bahn die Umsetzung und die weitere Finanzierung prüfen.

4.2 Gleiserwerb Ringzughalt

Um den Ringzughalt zu ermöglichen, sowie die Anbindungen an den bestehenden Bereichen bestmöglich zu gestalten, hat die Stadt Rottweil 2020 eine Grunderwerbsfrage an die Deutsche Bahn gestellt, die einen Gleiserwerb der Gleise 57, 58, 254, 255 beinhaltet. Das Abstellgleis 57 wird zum Trassengleis für den neuen Ringzughalt ‚Stadtmitte‘, die Gleise 254 und 255 sind für den Ringzug als Verbindung und Rangierbereich zum Bahnhof bestellt. Das Gleis 58 wird bis zum Bahnwärterhäuschen gekürzt werden können.

Der Erwerb dieser Gleisflächen ist unabhängig von dem weiteren Verlauf der Ringzughaltentscheidung wichtig. Ohne Ringzughalt würden diese Flächen für die Neckarparkgestaltung, Abschirmung der Fernverbindungsgleisanlagen und für Wegeführungen genützt.

4.3 Metropolexpress und Gäubahn

Neben der Ringzugplanung gibt es weitere Entwicklungen im Schienenverkehr, die den Standort Rottweil betreffen. Vom Land Baden-Württemberg wird der Metropolexpress

geprüft, der eine neue überregionale Verbindung darstellen soll. Im Projekt „Ausbau und Elektrifizierung Ringzug 2.0“ ist die Elektrifizierung zwischen Rottweil und Villingen vorgesehen. Damit kann der Metropolexpress auch bis Villingen weiterfahren und ein Halt am Bahnhof in Rottweil wird vorgesehen. Die NVBW äußert sich wie folgt:

„Die Idee zum Metropolexpress wurde im Jahr 2014 geboren. Grundidee ist es ein Produkt einzuführen, dass im Kernbereich der Stuttgarter S-Bahn nur an großen Stationen hält und außerhalb des S-Bahn-Bereichs dann alle Stationen bedient. Der Metropolexpress soll im Kernbereich (bis zum nächsten großen Eisenbahnknoten) systematisch halbstündlich verkehren. Außerhalb des Kernbereichs verkehrt der MEX dann mindestens stündlich. Aufgrund der Angebots- und Siedlungsstruktur fährt der MEX auf der Gäubahn deutlich über den nächsten großen Knoten Horb hinaus und übernimmt teilweise die Aufgabe eines überregionalen Expressprodukts.“

4.4 Bahnhof Rottweil - Standorterweiterung

Derzeit werden für die Standortoptimierung des Bahnpunktes Rottweil Erweiterungsflächen für neue Gebäude untersucht. Grundvoraussetzung ist dabei die Anfahrbarkeit mit einem Schienenfahrzeug. Es kommen zwei Flächen in Betracht. Eine Fläche grenzt an den bestehenden Pendlerparkplatz an. Die von Seiten der Bahn jedoch favorisierte Fläche befindet sich östlich des historischen Werkgebäudes an der Zuwegung entlang des Neckar. Diese Erschließung ist nicht ausreichend dimensioniert und müsste umgeplant und ertüchtigt werden. Diese Überlegungen zur Standorterweiterung, die gleichzeitig eine wünschenswerte Stärkung des Standortes darstellen, müssen in enger Abstimmung mit den städtischen LGS-Planungen erfolgen. In der grünen Hofsituation des historischen Werkgebäudes will die Bahn eine provisorische Lösung mit Containern einrichten. Das historische Gebäude soll zukünftig nicht mehr von der DB genutzt werden. Die Eisenbahnfreunde sind hinsichtlich der Nachnutzung und Erwerb in Gesprächen mit der Bahn. Ein verlässliche Zeitschiene kann derzeit von der Bahn noch nicht kommuniziert werden. Die zeitlichen und inhaltlichen Abhängigkeiten sind allen Seiten bekannt. Es findet mit der Bahn hierzu ein regelmäßiger und konstruktiver Austausch wie auch beim Thema Gleiserwerb statt.

4.5 Barrierefreie Verbindung Bahnhof-Innenstadt

Im LGS Rahmenplan wird eine neue, barrierefreie, durchgängige Wegeführung, am Bahnhof parallel zu den Gleisanlagen startend, in den Stadtgraben, zum Viadukt aufgezeigt. Dieses neue und wichtige Bindeglied zwischen Bahnhof und Innenstadt kann attraktiv am Hangfuß zwischen Gleise und Bahnhofstraße in die Topographie und das Grün eingebettet werden. Die Wegeführung ist eine landschaftlich wie stadtgestalterisch wie selbstverständlich wirkende Verbindung zu den Anknüpfungspunkten in die Innenstadt an der Hochbrücke und am Viadukt. Diese Lösung berücksichtigt vorhandene Wege und Querungen.

Eine aufwändige Verlängerung der Bahnsteigunterführung am Bahnhof (in Richtung Neckar) oder die große Neckartalbrücke (vom Spital in Richtung Langer Berg) werden planerisch nicht weiterverfolgt.

Mit der neuen Herangehensweise reicht eine deutlich weniger aufwändigere Gartenschaubrücke aus, um schnell und komfortabel auf die andere Seite des Neckars, den Neckarwiesen, vom Stadtgraben aus zu gelangen. Zwei Aufzugsanlagen werden den Zugang von diesen Punkten in die historische Innenstadt erleichtern. Die Aufzugsanlagen befinden sich an der Hochbrücke und am Viadukt unterhalb vom Löwen und haben jeweils eine Zwischenebene auf halber Höhe. In Kombination mit Aufzugsanlagen an der Hochbrücke und am Viadukt entstehen neue vielfältige Alltagsverbindungen aus der Innenstadt in die Neckaraue und zum Bahnhof.

Die gute Anbindung an den Bereich Nägelesgraben/Bockshof/Hängebrücke und die stärkere Belegung in der unteren Hauptstraße sind Pluspunkte für den Viadukt-Aufzug. Vom Aufzug am Viadukt kann von dessen Zwischenebene der Weg bis zum Fußpunkt des Viadukts zum Platz am Denkmal für die Michaels-Kirche bei der ehemaligen Gärtnerei Zink verlängert werden. Dort schließen verschiedene schmale Fußwege zur Schindelbrücke, in der Au, oder auf der anderen Straßenseite zum Neckar/Dreherschen Mühle an.

Der bequeme, schnelle Weg zum Bahnhof erfolgt aus der Innenstadt, der Hochbrücktorstraße, über eine Aufzugsanlage, die abgesetzt von der Hochbrücke, mit einem Zugangssteg an die Grafengasse andockt. Die Anlage ist als Erleichterung in der fußläufigen Wegeverbindung zum Bahnhof von Bedeutung. Darüber hinaus entsteht ein barrierefreier Zugang in den Stadtgraben und das Neckartal, das mit der Gartenschau als Naherholungsgebiet aufgewertet wird. Der Aufzug hat ebenfalls wie beim Viadukt eine Zwischenebene, die einen direkten barrierefreien Wegeanschluss an die Gartenschaubrücke ermöglicht. Idealerweise wird im weiteren LGS-Planungsprozess geprüft, ob von dieser Zwischenebene ein Durchstich im äußeren Brückenpfeiler der Hochbrücke in Richtung Hochmaiegasse möglich ist. Mit diesen neuen Wegen ist künftig der kurze Besuch im Stadtgraben und am Neckar deutlich einfacher, attraktiver und insbesondere auch

barrierefrei für Jung und Alt machbar. Der Stadtgraben trotz seiner spannenden Topographie wird mit der Innenstadt verzahnt und damit einladender in der Bedeutung für die Einwohnerschaft und die Gäste.

Es entsteht mit dieser Wegeführung und den Aufzugsanlagen zusammen mit einer Optimierung der ÖPNV-Taktung in die historische Innenstadt eine dauerhafte attraktive Aufwertung des Bahnstandortes in Rottweil. Dies erfolgt parallel bzw. unabhängig von Entscheidungen bezüglich des Ringzughalts. Die Anbindung an das Spital mit Aufzugstechnik wird geprüft, falls der Ringzughalt gesichert zur LGS zur Verfügung steht. Ansonsten kann die Anbindung an das Spital auch mit Treppen und Wege attraktiv verbessert werden.

5 MOBILITÄT II

5.1 Mobilitätsthemen Innenstadt

Aus den Abstimmungen und Entwicklungen im Mobilitätskonzept sowie den Diskussionen im Gemeinderat mit konkreten Anträgen ergeben sich verschiedene Aufgabenstellungen für die Innenstadt und darüber hinaus, die von Seiten der Verwaltung soweit möglich in den LGS-Rahmenplan eingearbeitet wurden.

- Möglichkeiten für eine Verkehrsreduzierung in der historischen Innenstadt (CDU, interfraktionell, 2016)
- Mobilitätswende und neue Formen der Mobilität (GRÜNE, 2017)
- Mobilitätskonzept - Festlegung eines übergeordneten Ziels (SPD + FFR, 2019)
- Steigerung der Attraktivität der Kernstadt durch Reduzierung des Durchfahrts- und Parksuchverkehrs (FWV, 2019)
- Tempo 30 im Stadtgebiet (SPD + FFR, 2021)
- „Umgestaltung des Friedrichsplatz mit Verlagerung des ÖPNV-Rendezvousplatzes (FWV, 2019)
- Anbindung der Ortsteile im Zuge der Radwegekonzeption (CDU + OR Nk u. Ze, 2021)
- Parkierungsschwerpunkt Nord (Nägelesgraben) als Gegenpart zum Parkierungsschwerpunkt Süd (Parkhaus Zentrum)
- Stärkung des Radverkehrs
- Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs in die Innenstadt (Fuß, Rad, ÖPNV)
- Stärkung des ÖPNV

Die obengenannten Themen finden sich in diesem Bericht wieder und werden in der Klausur näher betrachtet. Neue Ergebnisse, wie die Untersuchung zur Sperrung des Friedrichsplatzes für den MIV, werden erläutert. Bei einer Sperrung stehen der daraus resultierenden lokalen Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt teilweise massive Überlastungen in anderen Stadtbereichen mit wesentlich mehr betroffenen Anwohnern gegenüber.

Diese Ergebnisse bedeuten jedoch nicht vom Ziel einer Reduzierung des Verkehrs am Friedrichsplatz abzurücken. Dabei soll weniger Verkehr zu einer Stärkung der Innenstadt, zu mehr Attraktivität und mehr Lebensqualität beitragen.

Deshalb gilt es nun Schritt für Schritt Maßnahmen umzusetzen, anstatt mit einer Sperrung die grundsätzliche Bereitschaft für eine Mobilitätswende zu gefährden. Nachfolgend einige Beispiele, die zum Teil schon in Angriff genommen wurden oder noch beraten werden müssen:

- Ausbau des Radwegenetzes, um den Radanteil am Modal-Split zu erhöhen und Verlagerung vom MIV zu ermöglichen, Förderung von Lastenfahrrädern
- Umsetzung des Parkleitsystems

- Verbot des Rechtsabbiegens von Bahnhofstraße auf die Hochbrücke
- Umdrehen der Fahrtrichtung der unteren Marxstraße
- Einrichten von Buskaps an der umzubauenden Haltestelle Friedrichsplatz (Überholen haltender Busse ist nicht mehr möglich)
- Verlagerung von Bewohnerparkplätzen aus der historischen Innenstadt an den Rand (Nägelesgraben, Kapuziner, Stadtgraben) etc.

Ein großer Vorteil dieses schrittweisen Vorgehens ist, dass Veränderungen im Mobilitätsverhalten, sowie Erfahrungen und Rückmeldungen aus der Bürgerschaft einfach mit einfließen können. Andererseits kann die Dynamik der technologischen Mobilitätswende auf diese Weise laufend integriert werden. Hier gehört auch das Einbinden des Lärmaktionsplanes dazu. Mit der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rats vom 25.06.2002 über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurden von der EU neue Wege zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm eingeleitet. Der Entwurf des Lärmaktionsplans mit Maßnahmen zur Lärminderung wird für die erneute Offenlage erarbeitet. Ziel ist es, ein gemeinsames Konzept festzulegen, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Die erforderlichen Maßnahmen, auch hinsichtlich möglicher Tempo 30 Zonen müssen in den Kontext der Mobilitätsthemen der Stadt gebracht werden. Die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans ist im Herbst 2021 eingeplant.

5.2 Standort - Verlagerung des Rendezvousplatz

Der Friedrichsplatz und dessen Funktion als Rendezvousplatz steht nicht nur angesichts von Mobilitätsfragen rund um die historische Innenstadt regelmäßig in der Diskussion. Allein, es fehlt bis heute ein Konzept wie die Funktion Rendezvousplatz, die Aufgaben eines Zentralen Umsteigepunktes, verlagert oder gelöst werden können.

Inhaltlich wurde deshalb der Neustart der Überlegungen im LGS-Rahmenplan mit einem Anforderungsprofil für einen alternativen innenstadtnahen Umsteigeplatz gestartet. Dabei sind auch die Vorgaben aus dem ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg zu berücksichtigen, das u.a. eine vollständige Barrierefreiheit vorsieht. Interessante Aspekte haben sich mit dem neuen Förderprogramm Multimodaler Knoten aufgetan, dass die Problemstellungen in Rottweil sehr umfänglich abdecken.

ZUP: Ziele / Anforderungen / Vorgaben / Fördermöglichkeiten / Flächenverfügbarkeit / Synergieeffekte:

- Die Überlegungen für einen neuen Zentralen Umsteigepunkt (ZUP) müssen die ersten Schritte aus dem Mobilitätskonzept mit Parkleitsystem und Bildung von Parkierungsschwerpunkten bestmöglich unterstützen und zu Verbesserungen führen.

- Der neue ZUP muss mindestens acht Bushaltepunkte/ Aufstellflächen räumlich zusammenfassen.
- Die Querung zwischen den Haltepunkten des ZUP soll möglichst gefahrenarm und barrierefrei für die Kunden möglich sein. Gefahrenarm bedeutet in diesem Zusammenhang, dass innerhalb des Umsteigens kein MIV-Verkehr gequert werden muss.
- Wetterschutz, dynamische Fahrgastinformationen
- Prüfung, ob eine multi- und intermodale Bündelung und Verknüpfung vorhandener und neuer Verkehrsträger, sowie weitere Vorgaben aus den Grundsätzen zur Förderung nachhaltiger Mobilität des Ministeriums für Verkehr, Baden-Württemberg mit Schaffung eines ZUP berücksichtigt werden können.

Erster Schritt war die Durchsicht der bestehende Planung Königsstraße / Neues Postamt aus dem Jahr 2012. Förderantrag LGVFG-Mittel wurde 2013 gestellt und im Mai 2014 bewilligt. Es erfolgte jedoch keine Entscheidung zur Umsetzung. Die Gesamtlänge der Bussteiganlage war auf der Ostseite für zwei 15 m-Busse und zwei 18m-Busse ausgelegt. Die Anlage auf der Westseite reichte für einen 15m-Bus und zwei 18m-Busse aus. Kriterien zur Wahl des Standortes war ein möglichst kurze Gesamtbaulänge der Anlage trotz dadurch eingeschränkter Flexibilität. Unabhängiges Ein- und Ausfahren wurde entsprechend als in der Regel nicht möglich beschrieben. Zur Schaffung der nötigen Querschnittsbreite wurde auf den bestehenden Linksabbiegestreifen in der Wilhelmstraße verzichtet.

Der Standort in der Königstraße besticht dadurch, dass es der einzige Punkt in der Stadt Rottweil ist, an dem alle Linien des Stadt- und Regionalverkehrs vorbeikommen. So wäre - theoretisch - ein Umstieg von allen Buslinien zu allen anderen Buslinien möglich. Dies funktioniert jedoch in der Praxis aus vielen Gründen nicht:

- Stadt- und Regionallinien kommen zwar am selben Punkt vorbei, aber nicht zur selben Zeit: Treffpunkt der Stadtbusse ist zur Minute 00 und 30, während die Regionalbusse, bedingt durch die Anbindung an die Züge am Bahnhof, teilweise zu andere Taktzeiten unterwegs sind. Eine örtliche Verknüpfung macht jedoch keinen Sinn, wenn keine zeitliche Verknüpfung vorhanden ist.
- Die 2012 geplante Anlage hätte in vielen Fällen innerhalb kurzer Zeit eine Überquerung der stark befahrenen Königstraße erforderlich gemacht. Am Friedrichsplatz ist dies derzeit der Fall. Jedoch ist dort sowohl die zulässige Höchstgeschwindigkeit als auch das MIV-Verkehrsaufkommen geringer als in der Königsstraße. Die Planung in der Königstraße sah nur vor und hinter dem ZUP Ampel-gesicherte Querungen vor. Es wäre in der Mitte des Platzes zu ungesicherten Fußgängerquerungen gekommen.

Mit den heute anzulegenden Kriterien kann die damalige Planung die Vorgabe der Barrierefreiheit und die dadurch resultierende Länge der benötigten Aufstellflächen nicht nachweisen. Als nächste Überlegung wurden Ruhe-Christi-Straße auf der östlichen Seite und Körnerstraße auf der westlichen Seite der Königsstraße als Erweiterungsfläche mitbetrachtet. Doch all diese Alternativen im Süden im Umfeld des Parkhaus Süd zeigen erhebliche Schwachstellen. Ein in sich schlüssiges Konzept hinsichtlich Funktionalität und Wirtschaftlichkeit konnte bisher nicht dargestellt werden.

Aus ersten Überlegungen, Skizzen und Abstimmungen der Verwaltung mit der Nahverkehrsberatung Südwest (Herr Jaißle) und dem Büro IGV (Herr Sautter) fand sich im Norden der Bereich Nägelesgraben als mögliche Variante. Die Anforderungen an die Fläche, die Funktionalität und Wirtschaftlichkeit für einen Zentralen Umsteigepunkt konnten mit ersten skizzenhaften Varianten gelöst werden. Das mögliche Verschieben der Taktung vom Friedrichsplatz, um einen Halt zum Kriegsdamm, wie auch das insgesamt räumlich gute Flächenangebot bestätigte auch der Betreiber vom Stadtbuss.

5.3 Städtebaulicher Kontext - Stadteingang Nord - Parkierung

Dieser Ansatz der Verlagerung des ZUP in den Bereich Kriegsdamm/Nägelesgraben zu prüfen, war der Anstoß eine ganzheitliche Aufwertung des Stadteingangs am Kriegsdamm und des gesamten Ensembles von der neuen Synagoge bis zum Friedrichsplatz weiter zu denken. Auch in Zukunft anstehende Entwicklungen wie z.B. die Nachnutzung der Alte JVA werden davon profitieren.

Mit einem ZUP entsteht eine attraktive städtebauliche Adressbildung am Kriegsdamm. Der über Jahrzehnte verfestigte Eindruck eines „Hinterhofs“ einer städtebaulichen „Rückseite“ könnte aufgelöst werden. Das Wasserspiel und die Kulisse mit alter JVA, Jugendherberge und historischem Grüngürtel werden eine neue Wahrnehmung erhalten.

Mit einem ZUP werden große ebenerdige Parkplatzflächen überbaut und entfallen. In früheren Entwurfsideen wurden diese Flächen parkähnlichen Freiräumen überplant. Schon bei diesen Überlegungen wurde die ressourcenschonende Verlagerung in ein Parkierungsgebäude dargestellt. Im damaligen Konzept war als möglicher Standort der ebenerdige Zufahrtsparkplatz des Culinara (EDEKA) vorgesehen.

In einer Machbarkeitsstudie wurde in Abstimmung mit dem Eigentümer dieser Standort untersucht. Im Unterschied zu einem städtischen Parkhaus sind die Vorgaben von Seiten EDEKA hinsichtlich Parkplatzbreiten, Zufahrten und Aufzüge auf die Ansprüche der Kunden und dem problemlosen Rangieren mit Einkaufswagen ausgerichtet. Ebenfalls unterscheiden sich die Bewirtschaftung, die Finanzierung und die Fördermöglichkeiten deutlich gegenüber einem städtischen Parkhaus auf städtischem Grund. Eine weitere Schwierigkeit besteht

darin, dass hier auf einem sehr effizient ausgenutzten ebenerdigen Parkplatz alleine schon eine zusätzliche Parkdeckebene erstellt werden muss. Damit ergeben sich in jedem Fall zwei zusätzliche Geschosse gegenüber anderen Standorten. Um eine effiziente Erschließung und Verbindung mit dem bestehenden Parkdeck herzustellen, müsste zudem die Zufahrt, vom Kreisverkehr weg, in den Bereich des Fußgängerüberweges sehr nahe zur Einmündung Schlachthausstraße verlegt werden. In Summe sind es zu viele Einschränkungen und Mehraufwendungen, die hier eine praktikable Lösung verhindern.

Im Weiteren wurden Alternativstandorte untersucht. Wichtig war die Nähe zu Innenstadt und zum neuen ZUP. Da der Reishalt in den ZUP integriert werden kann, ist diese Fläche erste Wahl für ein Parkierungsgebäude. Im Rahmenplan und in der Anlage werden unterschiedliche Lösungsansätze dargestellt. Neben dem Blick auf das Raumprogramm und die innere Erschließung ist hier die städtebauliche Einbindung in den historischen Grüngürtel und die Berücksichtigung der mittelalterlichen Stadtkulisse von großer Bedeutung. Die endgültige vertiefende Ausarbeitung wird in einem Wettbewerbsverfahren gesucht werden, das den Bereich von der Schlachthausstraße bis zum Kriegsdamm einschl. ZUP, Parkierung und Freiraum mit Spielplatz als Ganzes betrachtet.

Am Kriegsdamm sind die städtischen ebenerdigen Parkierungsflächen langfristig verpachtet und werden jedoch von der Stadt Rottweil bewirtschaftet. Dies muss in den weiteren Planungen berücksichtigt werden.

In Verbindung mit dem dynamischen Parkleitsystem können künftig alle Parkierungsmöglichkeiten im Nägelesgraben optimal genutzt werden. Auch das Parkhaus Kriegsdamm wird dadurch eine deutlich höhere Auslastung erfahren. Ein weiteres Ziel aus der Verbesserung in der Parkraumbewirtschaftung sollte sein, die Möglichkeit zu erhalten, Anwohnerstellplätze aus dem Münsterort in den Parkierungsschwerpunkt Nägelesgraben zu verlagern. Dann kann das vorhandene Potential genutzt werden, um mehr Freiraumqualität in die Gassen zu bringen. Dadurch entstehen mehr Aufenthaltsqualität, mehr Attraktivität für das nachbarschaftliche Miteinander, für Wohnen, Gastronomie, Handel und Arbeiten, für Tourismus.

Die Ansiedlungen von Culinary (EDEKA) und Müller Markt werden durch diese städtebaulichen Schwerpunktsetzung im Nägelesgraben gestärkt. Auch die westliche Spange von der Nägelesgrabenstraße mit der Schlachthausstraße/Waldtorstraße zum Schwarzen Tor kann davon profitieren. Die notwendige städtebauliche Entwicklung rund um das alte Feuerwehrgebäude kann damit neuen Schwung erhalten. Mit dieser Entwicklung am Rande der Innenstadt wird jedoch vor allem die Innenstadt selbst nachhaltig gestärkt.

5.4 Multimodaler Knoten - Nägelesgraben

Die Standortuntersuchung sowie die beiliegende ersten Skizzenansätze erfolgen in einem von Seiten der Stadt Rottweil beauftragtem „Qualifizierten Fachkonzept“. Dies ist ein neues Förderprogramm, mit dem die Planung von ganzheitlichen, integrativen, innovativen Mobilitätskonzepten gefördert werden. Der Antrag wurde im Dezember 2020 gestellt und im Februar 2021 mit einer förderunschädlichen Unbedenklichkeitsbescheinigung aus Freiburg versehen, bereits gestartet. Die ersten Ergebnisse sind hier in den Erläuterungsbericht bereits eingeflossen. In den Fördergesprächen wurde die Förderfähigkeit eines Multimodalen Knotens, wie in der Kostenfortschreibung dargestellt, grundsätzlich bestätigt.

In der Darstellung Rahmenplan wird berücksichtigt:

- 8 Bushaltestellen als 4 Doppelhaltestellen (der zuerst kommende Bus fährt jeweils vorne hin)
- Regionalbusse sollten wenige Minuten vor bzw. nach den Stadtbussen verkehren, um ein optimales Umsteigen zu ermöglichen.
- Ausgelegt auf 15m-Busse, einzelne 18m-Busse oder Buszüge im Schülerverkehr können ebenfalls halten
- Barrierefreie Anfahrbarkeit
- Zufahrt und Wenden der Busse über die Kreisverkehre möglich
- Fahrgassenbreite 7m (6,5m ist Minimum)
- Bussteigbreite 3/4m (2,5m ist Minimum)
- Dynamische Fahrgastinformation vorgesehen einschl. akustischer Ansagen für Sehbehinderte (zentrale Übersichtsanzeiger an den Zugängen von der Stadt, Einzelanzeiger an den jeweiligen Doppelhaltestellen)
- Reisebushalte zum Aus- und Einsteigen entweder südlich des ZUP (Zufahrt Kriegsdamm-Parkhaus) oder an der Nägelesgrabenstraße auf Höhe ZUP
- Parken der Reisebusse an der Stadthalle oder Berner Feld
- Zufahrt zum Parkhaus sowie zur Anlieferung Kriegsdamm-Parkhaus ist gewährleistet
- Ergänzende Infrastruktur (Fahrradverleih, Carsharing, Stadtinfo, WC, usw.)

Am Standort am Nägelesgraben besteht die Möglichkeit, einen ZUP mit ausreichend Platz für alle Busse anzulegen, ebenso mit der Möglichkeit umzusteigen, ohne mit dem MIV in Konflikt zu geraten. Die vorhandenen beiden Kreisverkehre ermöglichen eine gute funktionale Erschließung. Dadurch ist ausreichend Fläche vorhanden um das Parkhaus Kriegsdamm getrennt vom ÖPNV anzufahren und auch die Anlieferung für den Einzelhandel im Gebäude zu gewährleisten.

Die wenigen Regionallinien, die hier vorbeikommen, liegen fahrplantechnisch zwischen den Zeiten der Stadtbusse und brauchen daher keinen zusätzlichen Platz. Der Nachteil, dass hier

nicht alle in Rottweil verkehrenden Regionalbuslinien vorbeikommen, wird dadurch relativiert, dass diese ohnehin zeitlich nicht zu den Stadtbussen kompatibel wären, und außerdem dadurch, dass die Informationen heute zunehmend durch die Kunden online abgefragt werden, wo sie automatisch die beste Verbindung angezeigt bekommen (vorausgesetzt, die Fahrplandaten sind sauber eingepflegt). Tatsächlich treffen sich Stadt- und Regionalbuslinien an verschiedenen Haltestellen in der Stadt (z.B. Neues Postamt, Landratsamt, Schramberger Straße, Oberndorfer Str. usw.), wo im Einzelfall Umsteigemöglichkeiten bestehen. Der Knoten der Regionalbusse befindet sich am Bahnhof in Verbindung mit den Zügen. Diesen Knoten bedienen wiederum die Stadtbusse nicht, weil sie sonst wichtige, parallel zum Bahnhof liegende Teile der Stadt nicht bedienen könnten (Königstraße im Bereich Friedhof). Da die Regionalbusse vom Bahnhof in alle Richtungen durch die Stadt in die Region fahren, sind damit viele Gebiete der Stadt umsteigefrei mit dem Bahnhof verbunden.

Ein multimodaler Knoten am Nägelesgraben bietet neben dem neuen zentralen Umsteigepunkt in attraktiver Anbindung an die historische Innenstadt, Dominikaner Museum und Hängebrücke auch eine Optimierung im Stadtbusverkehr. Die Integration des Reisebuss-Drop-off in den ZUP bringt weitere Synergieeffekte auch für den Tourismus.

Am Parkierungsschwerpunkt Nord könnten neben der ÖPNV Anbindung ergänzende Angebote mit E-Mobilität und Carsharing genutzt werden. Sogenannte Mobilitätsstationen sind immer vernetzend zu betrachten, so dass dann auch weitere geeignete Standorte wie z.B. Bahnhof und Bruderschaftshöhe in Verbindung zum Multimodalen Knoten untersucht werden.

Die im Nägelesgraben zu überplanenden Bereichen sind bereits überwiegend versiegelt, so dass durch eine Neustrukturierung die Gesamtkonzeption des Grüngürtels stimmig ergänzt und gleichzeitig das Entree in die Innenstadt mit Blick auf den langen Berg entsprechend gestaltet werden kann.

5.5 Friedrichsplatz

Mit einer Entscheidung für eine Verlagerung des ZUP-Standortes kann der Friedrichsplatz bis zum Gartenschaujahr 2028, wie schon im Städtebaulichen Realisierungswettbewerb "Gestaltung des öffentlichen Raumes ROTTWEIL-MITTE" angestrebt, neugestaltet werden.

Aus der Auslobung des Wettbewerbs in 2008:

„Im Zuge der veränderten Verkehrsführung der Nordumfahrung B27 ist in der historischen Innenstadt der Stadt Rottweil ein reduziertes Verkehrsaufkommen im Bereich der Hochbrücktorstraße, Friedrichsplatz und Untere Hauptstraße festzustellen. Zudem sind die Forderungen des Verkehrsentwicklungsplanes zur Umgestaltung dieser

Straßenzüge und die Anforderungen aus der anstehenden und notwendigen Graugussanierung Anlass sich perspektivisch mit der Neuordnung und Umgestaltung dieses Bereiches auseinander zu-setzen.“

Als Ergebnis aus dem Wettbewerb wurden Hochbrücktorstraße und untere Hauptstraße grundlegend neugestaltet. Die Neugestaltung des Friedrichsplatzes kann nicht eins zu eins aus der damaligen Wettbewerbsplanung übernommen werden. Damals wurde im Wettbewerb zwar eine aufwändige Oberflächengestaltung aufgezeigt, die Busbuchten waren aber nahezu wie heute im Bestand angeordnet.

Die Wandlung des Friedrichsplatzes vom Verkehrsraum zum attraktiven Stadtplatz soll künftig die Menschen und ein vielfältiges Stadtleben noch stärker in den Mittelpunkt der Gestaltung setzen. Dabei gilt es zu prüfen, ob es möglich ist, auf eine Bushaltestelle auf dem Friedrichsplatz gänzlich zu verzichten. Bei einer Mittelung der Entfernung zwischen neuem ZUP/Nägelesgraben und Haltestelle Postamt wäre der künftig richtige Standort eine Haltestelle auf der Hochbrücktorstraße. Wie schon in der unteren Hauptstraße praktiziert, würde die Haltestelle ohne Busbucht am Rand der Fahrbahn hergestellt. Diese Haltestelle kann optimal angefahren werden. Fahrdynamisch ist dies ebenfalls günstiger für die Busse, da nicht in den fließenden Verkehr eingefädelt werden muss. Es ist eine Bevorzugung des ÖPNV, die gleichzeitig ein weiterer kleiner Schritt hin zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt darstellt.

Diese Entwicklung in der Hochbrücktorstraße schafft neues Potential an anderer Stelle. Ohne Bushaltestelle sind die gestalterischen Möglichkeiten für den Friedrichsplatz deutlich vielfältiger gegenüber den Anforderungen und Vorgaben aus dem Wettbewerb 2008.

5.6 Mobilität im ländlichen Raum

„Die Ideenschmiede Mobilität im Ländlichen Raum“ gefördert vom Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg aus 2020 geht den Fragen zur Mobilitätssicherung und -verbesserung nach.

Gerade mit dem Motor einer Landesgartenschau hat Rottweil die Chance durch die enge Abstimmung mit den Behörden für die LGS, durch die Auswahl als Modellkommune im Kompetenznetz Klima Mobil (Abs. 6.7) hieraus erste Ideen aufzugreifen und eventuell in Rottweil in einen Testlauf zu bringen.

Wie beim Thema Sperrung Friedrichsplatz gilt es das große Ziel im Blick zu behalten und mit konkreten, wenn auch kleineren, Schritten zu starten. Im Bereich ÖPNV hat die Nahverkehrsberatung Südwest mit den Überlegungen zum ZUP auch das Stadtbusnetz angeschaut und schnell umsetzbare Verbesserungen in einzelnen Linien gefunden. Eine

Verbesserung der Fahrgastinformation an den Haltestellen wird derzeit erarbeitet. Wichtig ist insbesondere die Verbesserung bei der ÖPNV-Anbindung des Bahnhofs.

In der Ideenschmiede einer zukunftsfesten Stadtentwicklung gibt es die einseitige Betrachtung des MIV nicht mehr – es gilt mit der Bereitstellung und Organisation passender Mobilitätsangebote für alle Bevölkerungsgruppen in der Stadt und dem Umfeld sich klima- und ressourcenschonender aufzustellen:

- Mehr Mobilität bei weniger Verkehr
- Standards in der Fahrgastinformation und Angebotskommunikation etablieren
- Kostentransparenz über Mobilitätsinvestitionen. Ein guter ÖPNV im Ländlichen Raum braucht politischen Willen und Finanzierungsmöglichkeiten. Rein monetäre Wirtschaftlichkeitsanalysen auf Basis der investiven und betrieblichen Kosten des jeweiligen Angebots und seines Nachfragepotentials greifen in der Regel zu kurz.
- Parkraummanagement kann durch Querfinanzierung die notwendigen Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr und anderer nachhaltiger Mobilitätsbausteine unterstützen.
- Soziale Assistenzdienstleistungen mit On-Demand Mobilität verbinden
- Schulverkehr neu organisieren und Taktung entzerren

5.7 Radverkehr und Landesgartenschau

In den Förderrunden mit dem Regierungspräsidium Freiburg (nach der Förderkonferenz im Oktober 2020 haben drei weitere Gesprächsrunden bisher stattgefunden) hat sich bestätigt, dass insbesondere Maßnahmen, die im Kontext mit Verbesserung und Stärkung des Radverkehrs stehen, sehr gut in den LGS-Rahmenplan eingebunden werden können. Die Aufnahme als Modellkommune KlimaMobil (nachstehend beschrieben) zeigt sich als weiterer Türöffner und Katalysator, um sich in der aktuellen Förderkulisse gut zu positionieren.

Mit der Voruntersuchung zum Radwegekonzept mit einem ersten Radwegelinienetz, das 2019 im Rat vorgestellt wurde, und auf dessen Basis 2020 die Fahrradstraße Körnerstraße auf den Weg gebracht wurde, folgt nun die Antragsstellung für ein weiteres Fachkonzept im März 2021 mit dem Inhalt einer Radwegekonzeption. Aufbauend auf die Darstellung der bestehenden Radwegeinfrastruktur, sollen die wichtigsten Radwegeverbindungen konzeptionell aufgezeigt und mit Maßnahmenvorschlägen zur Optimierung des Netzes versehen werden. Unter Berücksichtigung der Verkehrserhebungsdaten vom Oktober 2020 soll der Radverkehr für den Alltag, Touristen, Schüler und Pendler gestärkt werden. Wichtiger Aspekt für eine erfolgreiche umsetzungsfähige Konzeption stellt dabei die enge Einbindung des Radbeauftragten, der AK Radkultur und der Öffentlichkeit dar.

Damit wird die Voruntersuchung fortgeschrieben und vertieft weiterentwickelt. Ziel ist eine qualifizierte kommunale Radverkehrskonzeption, die sich im Wesentlichen mit folgenden Punkten an der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg orientiert:

- integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und Freizeitradverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen.
- baulastträgerübergreifende Betrachtung zur Anbindung der Ortsteile.
- Darstellung der erforderlichen Maßnahmen
- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien
- Grobe Kostenschätzung für eine qualifizierte Budgetplanung.
- Zielsetzung und Umsetzungsplanung nach Möglichkeit mit Aussagen zu Modal Split-Zielen, Finanzmitteln und Personalressourcen sowie Aussagen zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung
- Untersuchung von Fahrradparkanlagen an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs
- Verknüpfung mit dem ÖPNV, insbesondere B+R-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Öffentlichkeitsarbeit mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen sowie zur Werbung für das Radfahren
- Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten

Um breiter agieren zu können, sollen schon ergänzend Aspekte einer Fußverkehrskonzeption mitberücksichtigt werden. Im Zuge der LGS-Rahmenplanung werden folgende Lückenschluss-Maßnahmen konkretisiert werden:

- Barrierefreie Verbindung Bahnhof-Stadtgraben-Viadukt einschließlich Aufzugsanlagen
- Anbindung Berner Feld in die Historische Innenstadt und zum Neckar:
 - über B27 Rückbau - König-Karls-Brücke - Viadukt mit Einbeziehung in die Au und Drehersche Mühle
 - über Straße Neckartal mit Lückenschluss zwischen Spittelbrücke (im Bau) und Brücke Duttenhofer Straße (projektiert).

5.8 Modellkommune Kompetenznetz Klima Mobil

Die Stadt Rottweil wurde im August 2020 von einer Fachjury als Modellkommune im Rahmen des Bewerbungsauftrages des Kompetenznetzes Klima Mobil ausgewählt. Rottweil wird bei der Planung und Umsetzung des Modellvorhabens durch das Kompetenznetz und ein Konsortium – bestehend aus einem Fachplanungsbüro (INOVAPLAN), einem Kommunikationsbüro (BridingIT) sowie einer Agentur (Der.Punkt) unterstützt. Die Unterstützungsleistungen haben einen Gegenwert von etwa 45.000 € netto (kein städtischer

finanzieller Eigenanteil). Folgende hochwirksame Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr wurden identifiziert und werden innerhalb des Projektes mit der Stadt Rottweil bearbeitet:

- Modellhafte Attraktivierung der Radinfrastruktur durch eine Variantenbetrachtung der Straßenraumumverteilung im Bereich Marx- und Königstraße.
- Analyse und Kategorisierung von Quellen und Zielen im Radverkehr innerhalb des Stadtgebiets Rottweil; Ergebnisse dienen als Datengrundlage für strategische Empfehlungen zur Weiterentwicklung der (E-)Fahrrad-Infrastruktur sowie als Basis für weitere Planungen und Detaillierungen seitens Rottweils.
- Erstellung einer kreativen Imagekampagne für das Radfahren in Rottweil als geeignetes Alltagsverkehrsmittel, digital und analog.

Da die Vorgehensweise im Rahmen des Modellvorhabens eine enge Abstimmung zwischen dem RP Freiburg, dem Kompetenznetz Klima Mobil sowie der Stadt Rottweil bedingt, sind weitere Synergieeffekte aus dieser Zusammenarbeit im Mobilitätsbereich zu erwarten.

6 Teilorte und Landesgartenschau

Die erfolgreiche Bewerbung hat gezeigt, dass die Idee der Landesgartenschau von einer breiten Mehrheit in der Bürgerschaft getragen wird. Das bedeutet auch, dass die Landesgartenschau über das Stadtgebiet hinaus auch in den Teilorten spürbar bleibt.

Die Projekte im Kernbereich verfolgen die Schwerpunkte:

- Revitalisierung von Gewässerstrukturen in Verbindung mit Naherholung
- Ausbau Radwegenetz in Verbindung mit sonstigen Mobilitätsthemen

Es wäre ein stimmiges Bild, wenn sich diese Schwerpunkte auch in Maßnahmen in den Teilorten wiederfinden. Entsprechende Fördermöglichkeiten müssen dabei im Blick behalten werden. Auch LEADER-Projekte lassen sich gut in die Zielsetzungen des Rahmenplans einbinden. In der beiliegenden Kostenaufstellung ist kein Pauschalbetrag aufgeführt.

7 Ausstellungsjahr 2028

7.1 Allgemein

In der Klausurtagung sind die Daueranlagen das vorrangige Thema, da diese in den Landschaftsarchitektur-Wettbewerben als Erstes ausgelobt werden. Für die Inhalte und das Konzept des Ausstellungsjahres gibt es in den letzten Jahren verstärkt eigenständige Wettbewerbe. Daraus ergibt sich eine höhere Qualität in den beiden Disziplinen. Dennoch ist es heute schon hilfreich und notwendig, verschiedene Möglichkeiten und Abläufe durchzuspielen, wie das Gartenschaujahr organisiert werden kann.

7.2 Besucherlenkung

Wichtig für das Funktionieren der Stadt im Gartenschaujahr ist die Besucherlenkung und die Standortwahl der Zugänge ins Gelände. Dies hat Auswirkungen auf die gewünschte Einbeziehung der historischen Innenstadt in das Gartenschaujahr.

Das neue Parkleitsystem wird helfen den Besucherverkehr aus Rottweil fern zu halten. Das Berner Feld kann ebenso wie die Saline als Anlaufstelle insbesondere für besucherstarke Tage dienen. Mit Shuttle-Service muss der Transfer zwischen den Parkplätzen und dem Ausstellungsgelände gewährleistet werden. Zusätzliche Sperrungen oder zusätzliche verkehrsberuhigte Bereiche können die Attraktivität der Innenstadt im Gartenschaujahr stärken. Beispielsweise kann im Bereich des Viadukts die talwärts führende Fahrbahnseite einseitig gesperrt werden und als Gartenpromenade Verteilerfunktion und die Besucherführung zu den Eingängen und in die Stadt übernehmen. Die barrierefreie, neue Wegführung vom Bahnhof zum Stadtgraben wird ein wichtiger Zugang werden. Durch eine Erweiterung der Neckarrevitalisierung kann sich im Bereich der Prim-Mündung ein attraktiver Nebeneingang befinden.

8 Bürgerbeteiligung

Schon vor der Bewerbung zur Landesgartenschau wurden alle Bürgerinnen, Bürger und Akteure beteiligt und können sich bis heute einbringen.

Die Stadt Rottweil kann für die Durchführung der LGS auf starke ehrenamtlich arbeitende Partner wie beispielsweise das Bürgerforum Perspektiven Rottweil, die Lokale Agenda Rottweil, Vereine und andere Organisationen zurückgreifen. Bürgerbeteiligung und Bürgerschaftliches Engagement sind zwei wesentliche Säulen einer erfolgreichen Landesgartenschau. Die Einbindung der Bürgerschaft gilt als Durchführungsgrundsatz einer Landesgartenschau.

Es gilt in den verbleibenden Jahren bis zur Landesgartenschau, das Ehrenamt weiter auszubauen und die Bürgerinnen und Bürger Rottweils (einschließlich aller Teilorte) im Vorfeld aber auch für die Durchführung der LGS zu gewinnen.

Seit der Bewerbungsphase konnten bereits über 450 Ideen und Vorschläge aus der Bürgerschaft Rottweils gesammelt werden. Daraus ergeben sich Ideen für den Rahmenplan der LGS, aber auch losgelöste Projekte wie z.B. die Entwicklung des Roßwasens zu einem Grünen Klassenzimmer, die Möglichkeiten der Reaktivierung eines historischen Weinbergs oder Projekte in der Altstadt und im Gewerbepark Neckartal. Die Lokale Agenda, das Bürgerforum, die Interessensgemeinschaft Badhaus und andere Beteiligte sind in diese Prozesse involviert. Derzeit werden diverse Möglichkeiten des Engagements eruiert, wie beispielsweise Patenschaften, Projekte, Projekte mit Patenstädten u.a. Das Knowhow der verschiedenen Gruppierungen des Bürgerschaftlichen Engagements, insbesondere der einschlägig themenbezogenen Gruppierungen (wie z.B. Lokale Agenda, Bürgerforum, NABU, BUND) wird die Stadtverwaltung für den Planungs- und Umsetzungsprozess der Landesgartenschau aktiv nutzen. Ihre Projekte können helfen, im Rahmen der Landesgartenschau viele Menschen für Themen wie Nachhaltigkeit und Ökologie zu sensibilisieren.

Nach Verabschiedung des Rahmenplans und Auslobung des Wettbewerbes werden weitere Beteiligungsformate für die Bürgerschaft Rottweils initiiert werden. Wichtig ist hierbei auch die Einbindung der Rottweiler Teilorte.

9 Öffentlichkeitsarbeit

Landesgartenschauen schaffen Freiräume und Werte – Bleibendes, Verbindendes für eine Kommune und ihre Bürger. Deshalb stiften Gartenschauen auch Identität. Seit der Bewerbung im Jahr 2017 wird die Öffentlichkeit durch die eigens eingerichtet Internetseite www.rw2028.de über aktuelle Entwicklungen im Projekt informiert. Dieser Kommunikationskanal wird durch regelmäßige Presse-Mitteilungen und den eigenen Social-Media-Kanal auf Facebook unterstützt. Dabei stehen aktuell noch die Bürger Rottweils im Fokus aller Kommunikationsmaßnahmen. Die Öffentlichkeits- und Marketingarbeit ist eng mit dem Thema Bürgerbeteiligung verknüpft. Hierfür können in einem weiteren Schritt regelmäßige Newsletter versandt und ein Informations-Schaufenster im neuen Rathaus eingerichtet werden. Zudem können eine Art Bürger-Sprechstunde bzw. regelmäßige Bürger-Spaziergänge installiert werden, sobald es die Pandemie wieder zulässt.

Nach der Entscheidung für einen Wettbewerbsentwurf und wenn die entsprechende GmbH für die Durchführung der Landesgartenschau gegründet wurde, wird diese Zielgruppe ausgedehnt und die entsprechenden Kapazitäten für eine breitere Öffentlichkeitsarbeit über Rottweil hinaus geschaffen. Dabei erweitert sich die Zielgruppe um Besucher der Landesgartenschau, aber auch um Touristen der Stadt Rottweil und um mögliche zukünftige Einwohner, Gewerbetreibende und Arbeitskräfte am Standort. Dann wird ein Marketingplan erarbeitet, mit dem die Werbetrommel gerührt werden kann. Dabei soll Rottweil nicht nur in Bezug auf das Ausstellungsjahr beworben, sondern auch die neuen Wohn-, Arbeits- und Freizeitwerte und die Lebensqualität des gesamten Stadtgebietes herausgestellt werden. Insbesondere in Zeiten des Klimawandels sind Grün- und Freiräume dafür essentiell.

10 Kosten / Wettbewerb / Zeitplan

10.1 Kosten

Im Gemeinderat wurde am Mi 29.07.2020 die Bausteine der LGS 2028/städtebaulichen Entwicklung 2040 mit den dazugehörenden Kosten als Ergebnis aus dem Gemeinderatsworkshop im Juli 2020 vorgestellt. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Förderfähigkeit, die Machbarkeit und die Finanzierung zu prüfen. Das Kostenvolumen belief sich auf 65 Mio. € brutto, bei denen ‚Sowieso‘-Maßnahmen berücksichtigt wurden, aber keine Fördermöglichkeiten.

Die aktuelle Kostenfortschreibung ist das Ergebnis der inhaltlichen und wirtschaftlichen Prüfung. Die vorliegende Kostenfortschreibung ist nicht in allen Positionen vergleichbar. Dies resultiert aus grundlegenden Änderungen und Weiterentwicklungen wie im Nägelesgraben und im Bereich Neckar. In der räumlichen Abgrenzung sind die Bausteine im historischen Grüngürtel bis zu den Neckarwiesen unverändert, im Bereich des Neckars gab es Anpassungen. Inhaltlich wurden jedoch alle LGS-Bausteine modifiziert, was in der Regel zu niedrigeren Kostenansätzen führte.

Zudem ist der Stand aus den bisher durchgeführten Fördergesprächen eingeflossen wie LGVFG, Städtebauförderung aus den Sanierungsprogrammen oder auch die maximal 5 Mio. € aus Natur in Stadt und Land für Landesgartenschau-Städte.

Zukünftig sollen keine Pauschalansätze mehr für Projektsammelbegriffe aufgeführt werden wie z.B. Mobilitätskonzept oder Teilorte. Die Tabelle beinhaltet nur noch konkrete Projekte, die entsprechend mit Kosten, Fördermittel und Zuständigkeit hinterlegt sind.

Insgesamt basiert die aktuelle Aufstellung in den Grundzügen noch auf Fördermittelprognosen und Erfahrungswerten. Durch die inzwischen drei Folgegesprächen mit dem Regierungspräsidium Freiburg zu den Fördermöglichkeiten nach der großen Förderkonferenz im Oktober 2020 sind diese Annahmen in der Sache aber begründet. Abgesehen von der Jahrhundertchance der Neckarrevitalisierung durch den Landesbetrieb (Gewässerdirektion) stellt die Verknüpfung von Mobilitätsthemen mit den Inhalten des LGS-Rahmenplanes einen entscheidenden Faktor bei der Kostenentwicklung dar.

Kostenfortschreibung Stand 15.03.2021 Vorentwurf LGS-Rahmenplan

Brutto		Förderanteil	Anteil Stadt
Gesamtkosten	56,5 Mio. €	31,1 Mio. €	25,4 Mio. €
Sowieso-Maßnahmen (HH2021)	18,4 Mio. €	5,5 Mio. €	12,9 Mio. €
LGS-Projekte, pauschal (HH2021)	11,5 Mio. €	5,0 Mio. €	6,5 Mio. €
Summe HH2021	29,9 Mio. €	10,5 Mio. €	19,4 Mio. €
Neue Maßnahmen	26,6 Mio. €	20,6 Mio. €	6,0 Mio. €

In der obigen Zusammenstellung besonders auffällig sind der außerordentlich hohe Förderanteil bei den neuen Maßnahmen und die Reduzierung der Gesamtkosten um etwa 8,5 Mio. € gegenüber dem Ergebnis aus der Juliklausur 2020 auf nun 56,5 Mio. €.

Dafür sind verschiedene Entwicklungen mit verantwortlich:

- **Neckarrevitalisierung**

Die Chance einer großen Lösung für die gewässerökologische Aufwertung des Neckar ergibt eine deutliche Steigerung bei den Gesamtkosten gegenüber der Juliklausur 2020. Gleichzeitig führt die mögliche 100% Förderung zu einer sehr großen Entlastung der Stadt.

- **Mobilität**

Auch die Mobilitätsprojekte haben in Anzahl und Umfang bei den Gesamtkosten stark zugelegt. Hier können die neuen höheren Fördersätze, die neuen Programme von Land und Bund, den städtischen Finanzierungsanteil deutlich reduzieren. Das zeigt sich insbesondere in der Konzeption eines Multimodalen Knoten im Nägelesgraben. Bei allen Maßnahmen zur Mobilität, die bereits im HH2021 für die nächsten Jahre enthalten sind, soll eine Prüfung erfolgen, ob ergänzende Förderanträge gestellt oder in anderer Weise höhere Förderzuschüsse erzielt werden können.

- **Reduzierung der Gestaltungsintensität / Setzen von Schwerpunkten**

Im vorliegenden Vorentwurf des Rahmenplans wurden die Inhalte und die Gestaltungsintensität der einzelnen Bausteine hinterfragt und zum Teil deutlich reduziert. Dadurch konnten die Gesamtkosten trotz der beiden vorstehenden Punkte in großem Umfang reduziert werden. Dies lässt sich sehr deutlich in den Bausteinen aus Ziff. 2 – Historischer Grüngürtel und Ziff. 3 – Neckar LGS-Kerngebiet der aktuellen Kostenfortschreibung gegenüber der Kostenaufstellung Juliklausur 2020 nachvollziehen. Diese durch die kritische Betrachtung von Gestaltungsintensität und inhaltlichen Schwerpunkten erzielten Kostenreduzierungen haben auch später bezüglich Unterhalt- und Folgekosten einen äußerst positiven Effekt.

- **Beispiel Neckar LGS-Kerngebiet**

Hier ergab sich nach der Juliklausur 2020 (Vorlage Nr. 139/2020) eine Kostensumme von 36,4 Mio. € ohne Berücksichtigung von Fördermittel. Durch inhaltliche Straffungen und konzeptionelle Änderungen konnte diese Summe auf 20,4 Mio. € reduziert werden. Nach Abzug der projektbezogenen Fördermöglichkeiten verbleibt hier ein städtischer Anteil von 11,2 Mio. €. Dieser Betrag kann gedanklich den im HH auf Seite 383 eingestellten Ansatz von 11.500.000 € für LGS-Projekte gegenübergestellt werden.

Der Unterhalt der im LGS-Rahmenplan dargestellten Flächen ist stark abhängig von der Pflegeausrichtung, der Ausstattung und der Flächenwidmung. Deshalb wird es bereits für den Wettbewerb entsprechende Vorgaben geben, welcher Folgeunterhalt (extensiv bis intensiv) zu berücksichtigen ist. Im historischen Grüngürtel gibt es kaum Flächenänderungen und damit geringe Änderungen im Flächenunterhalt. Im Kerngebiet und am Neckar kommt es durch die deutliche Flächenmehrung zu einem erhöhten Aufwand. Durch das Freiwerden der ENRW-Flächen sind etwa 25.000m² künftig neu zu bewirtschaften. Ein Teil dieser Fläche wird für die Revitalisierung des Neckar benötigt und fällt damit nicht in den städtischen Unterhalt. Diese Flächen werden durch den Landesbetrieb (Gewässerdirektion) erworben. Ein großer Teil der zusätzlichen städtischen Flächen wird nach dem Gartenschaujahr extensiv bewirtschaftet. Die restlichen Flächen (Wege, Brücken, intensiv genutzte Freizeitflächen) werden einen zusätzlichen Aufwand im Unterhalt auslösen. Beim Unterhalt der Aufzüge kann der jährliche Aufwand auf Grundlage der Studie bereits mit etwa 21.000 € (Wartung und Reinigung) beziffert werden.

Im Vergleich mit anderen Landesgartenschauen fällt kein hoher Zuwachs an intensiv zu unterhaltenden Flächen auf.

Übersicht

Bereich	Quantität		Qualität		Kostenmehrung	
Grüngürtel	wenig Flächenänderung	o	intensiv, z.T. extensiv	o	geringfügig	o
Kerngebiet	Flächenzuwachs	+	extensiv u. intensiv	++	Detailbetrachtung erforderlich	+
Neckar	Flächenzuwachs	+	extensiv, naturnah	+	geringfügig	o

In den nächsten Schritten wird der Faktor der Unterhalts- und Folgekosten immer mitberücksichtigt.

Ökopunkte

Entsteht wie bei der Revitalisierung des Neckar eine relevante ökologische Aufwertung mit öffentlichen Geldern kann diese nicht als Ökokonto-Maßnahme anerkannt werden. Bei bestimmten Konstellationen kann die Stadt jedoch einen ggf. nicht geförderten Anteil seiner Maßnahme in das Ökokonto einstellen. Bei einer 85% Förderung kann dies den verbleibenden städtischen Anteil mit 15% betreffen.

Im Rahmen der Landesgartenschau werden u.a. im ENRW-Gelände asphaltierte Flächen entsiegelt. Die vollständige Beseitigung des Asphalts, die zu einer dauerhaften Entsiegelung führt, ergibt eine Aufwertung, die für Ökopunkte relevant ist. Folgt in diesem Beispiel der dauerhaften Entsiegelung als weitere Maßnahme bzw. die Entwicklung einer Magerwiese sind zusätzliche Ökopunkte möglich. Die Möglichkeit mittels LGS-Maßnahmen Ökopunkte zu generieren ist ein wirtschaftlicher, ein stadtplanerisch und strategisch wichtiger Mehrwert.

Vorsteuerabzug

Im Rahmen der Landesgartenschau können unter bestimmten Voraussetzungen, insbesondere im eingezäunten Kernbereich, investive Maßnahmen für Daueranlagen teilweise vorsteuerbefreit durch die LGS-GmbH erstellt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist ein möglicher kostenreduzierender Effekt noch nicht abschätzbar und wird deshalb nicht eingepreist.

10.2 Wettbewerb

Die Verwaltung geht zum derzeitigen Zeitpunkt von mehreren Wettbewerbsverfahren (Ideenfindung, Realisierung) und VgV-Verfahren (Planerauswahl) aus. Diese werden zeitlich versetzt ab 2021 über die nächsten Jahre bis 2025/26 erfolgen:

- Neckarrevitalisierung
- LGS-Kernbereich (eingezäunter Bereich)
- Multimodaler Knoten
- Neugestaltung Friedrichsplatz
- Einzelne LGS-Elemente (z.B. Abenteuerspielplatz, Bereiche historischer Grüngürtel)
- Ausstellungskonzept Gartenschaujahr 2028

Die vorstehenden Wettbewerbe beinhalten immer auch ein VgV-Verfahren. Die Vergabe von Planungsleistungen kann für Teilbereiche aus dem LGS-Rahmenplan auch in einfacheren Auswahlverfahren erfolgen. Bei der Neckarrevitalisierung wird der Landesbetrieb (Gewässerdirektion) die Federführung übernehmen. Ansonsten liegt die Steuerung, Organisation und Betreuung all dieser Verfahren beim FB4. Beim Wettbewerb LGS-Kernbereich ist Planstatt Senner mit der Ausarbeitung der Auslobungsunterlagen beauftragt. Es erfolgt eine enge Abstimmung mit der Gartenschaugesellschaft.

10.3 Zeitplan

Um die ineinandergreifenden Projektabläufe stringent zu koordinieren, ist es von Bedeutung, dass bis zur Gründung einer LGS-GmbH (vermutlich nicht vor Anfang 2023) und einem Projektstart Neckar durch den Landesbetrieb Gewässer, die Stadtverwaltung alle nachstehenden Terminalschiene als Generalist steuern und vorantreiben muss.

Der Neckar ist ein Gewässer 1. Ordnung und liegt in der Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg. Aktuell geht die Stadt aber auch bei den Untersuchungen, Studien und Vorplanungen rund um den Neckar teilweise in Vorleistung mit Beauftragung und Betreuung der Büros. Dadurch kann dynamischer und effizienter innerhalb des gesamten LGS-Prozesses agiert werden. Dies erfolgt in enger Behördenabstimmung und mit Co-Finanzierung durch das RP Freiburg.

Über alle Genehmigungsverfahren, die notwendigen Grunderwerbe, vorbereitende Maßnahmen, Zwischenlösungen und Fördermittelfristen hinaus gibt es Abhängigkeiten, die aus den nachfolgenden Aufstellungen nicht immer offensichtlich sind. In der Klausur können diese jedoch detailliert durchgesprochen werden.

10.4 Projektübersicht / Bewertung des städtischen Projektinput (PI)

a. Neckarrevitalisierung

PI: bis 2022 **sehr hoch**/danach **mittel** (gering)/Übernahme Landesbetrieb BW

- Große Lösung: Von der Schindelbrücke (Au) bis Prim-Mündung
- RW-Entscheidung große Lösung ⇒ März 2021, Beschluss im April/Mai 2021
- BW-Entscheidung große Lösung ⇒ Mai 2021
- Büro VgV-Verfahren ⇒ Juli 2021
- Planung u. Genehmigungsverfahren ⇒ Ende 2023
- Neckarmaßnahmen mit Rückbau Wehr, Pegelverlegung, Rückbau Gleisanlagen, Gewässerlaufmodellierung in enger Abstimmung mit LGS-GmbH
- Umsetzung der Neckarmaßnahmen ⇒ bis einschließlich Herbst 2027
- Umsetzung der Maßnahmen Neckarinseln bis zur Altstadt und Neckar Altstadt bis Bühlingen derzeit noch nicht terminiert.

b. LGS (Eingezäunter Bereich)

PI: bis 2023 sehr hoch/ ab 2024 gemeinsam mit LGS GmbH: **PI hoch**

- Rahmenplan ⇒ März 2021 / Beschluss im April/Mai 2021
- Auslobungsunterlagen ⇒ Beschluss Juli 2021
- Wettbewerbsversand ⇒ September 2021
- Entscheidung/Beauftragung ⇒ Frühjahr 2022
- Entwurf ⇒ Ende 2022
- GmbH Gründung ⇒ Ende 2022 / Frühjahr 2023
- Genehmigung, Ausschreibung ⇒ ab Frühjahr/Sommer 2023
- Umsetzung ⇒ bis einschließlich Frühjahr 2028
- Wettbewerb Ausstellungskonzept ⇒ 2025/26

c. ZUP-Nägelesgraben

PI: bis Fertigstellung 2027 **sehr hoch**

- Städtebauliches Konzept ⇒ März 2021 / Beschluss im April/Mai 2021
- Büro VgV-Verfahren ⇒ Juli 2021
- Abschluss Wettbewerb ⇒ Frühjahr 2022
- Parkhaus Nord ⇒ 2024/25

- ZUP Nägelesgraben ⇒ 2025/26
- Friedrichsplatz ⇒ 2026/27

d. Ringzug-Halt Stadtmitte

PI: sehr hoch / Verlässliche Aussage für Wettbewerbsauslobung erforderlich

- Projektskizze und Terminplan noch nicht geklärt

e. Standortverlagerung-ENRW

PI: bis Ende 2021 sehr hoch/ (Wichtige Themen: Synchronisierung mit Neckarrevitalisierung; erster Schritt = Pegelverlegung / Nachnutzungskonzept ENRW-Gelände + Gebäude)

- Bebauungsplan Neufra ⇒ 2021
- Genehmigungsplanung ⇒ 2022
- Geplante Fertigstellung ⇒ 2024
- Umzug abgeschlossen ⇒ 2025

f. LGS-Maßnahmen in den Teilorten

PI: bis Fertigstellung sehr hoch

g. Konkrete HH-Projekte im Umgriff/Zeitraumen LGS

PI: bis Fertigstellung sehr hoch

- LGS-Maßnahmen in den Teilorten
- Bockshof – Anbindung Hängebrücke – Anschluss Kriegsdamm und Friedrichsplatz
- Gassensanierungen im Münsterort / z.T. auch im Sprengerort
- Drehersche Mühle – 2. Bauabschnitt und Wegeverbindungen einschl. Neckarquerung
- Fuß- u. Radweg B27 Rückbau mit Anschluss Drehersche Mühle u. König-Karls-Brücke
- Lückenschluss Fuß- und Radweg von Drehersche Mühle über Spittelmühle entlang Straße Neckartal bis zum Gewerbepark Neckartal
- Neubau Brücke Gewerbepark Neckartal (Duttenhofer Straße)
- Neubau Parkhaus Zentrum (Süd) Fuß- und Radweg Anbindung Parkhaus Süd und Fahrradstraße Körnerstraße in Innenstadt
- Verkehrs-, Parkierungs- und Besucherlenkungskonzept für Gartenschaujahr 2028
- Sonstige städtebauliche Entwicklungen wie Sanierungsgebiete „Stadtmitte“ und „In der Au“
- Quartiersentwicklungen wie Mittelstadt, Hegneberg, Baywa-Gelände, u.a.

h. Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit / Marketing

PI: bis 2023 sehr hoch/ ab 2024 gemeinsam mit LGS GmbH: PI: sehr hoch

i. Konzeptionen/Studien

PI: hoch

- Nachnutzungen Spital, alte Feuerwehr, alte JVA, ...
- Machbarkeitsstudie Campingplatz
- Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept mit u.a. Mobilität, Klimaschutz, ...

11 Projektorganisation

Die Stadt Rottweil hat mit dem Zuschlag für die LGS2028 begonnen die Rahmenbedingungen und Strukturen in der Verwaltung für die LGS-Projektorganisation zu entwickeln. Die Doppelbesetzung in der Leitung des FB4 zuletzt im Herbst 2020 war ein sehr wichtiger Schritt. Dadurch wurde es möglich den Rahmenplan und die Stadtentwicklung als Ganzes in einen stringenten Planungs- und Projektprozess zusammenzubringen.

Entscheidende Weichenstellungen und Projektvorbereitungen sowie wichtige Grundsatzentscheidungen wie aus der Projektübersicht erkennbar, müssen zeitnah umgesetzt werden. Bis der Landesbetrieb Gewässer und eine Gartenschau-Gesellschaft vor Ort sind, muss die Stadt Rottweil die Federführung übernehmen. Der spätere Erfolg dieser umfassenden Stadtentwicklung mit dem Motor einer Landesgartenschau im Jahr 2028 basiert auf den jetzt zu treffenden Festlegungen.

Bei einer Gesamtkostensumme von 56,5 Mio. € ist eine noch nicht im HH2021 finanzierte Restsumme von ca. 6 Mio. € ein sehr gutes Ergebnis für den Investitionshaushalt. Ein kritischer Punkt ist jedoch die Bewertung des oben dargestellten notwendigen städtischen Projektinput.

Auf die erheblichen Kürzungen in den Gesamtkosten gegenüber der Juliklausur 2020 und Streichungen von Maßnahmen wurde bereits hingewiesen. Dennoch ist die Anzahl der Sowieso-Maßnahmen von inhaltlich anspruchsvollen Projekten gegenüber der Juliklausur 2020 deutlich gestiegen. Der oftmals zitierte Motor und Katalysator LGS zeigt die gewünschte Wirkung.

Um das im Erläuterungsbericht dargestellte Aufgabenpaket, das sich aus Sowieso-Maßnahmen, aus LGS-Kerngebiet, aus Mobilitätskonzept und Gewässerrevitalisierungen zusammensetzt, wirtschaftlich und fristgerecht unter Ausnutzung aller Fördermöglichkeiten voranbringen zu können, reichen jedoch die vorhandenen Ressourcen im Fachbereich 4 nicht aus. Wenn die Maßnahmen wie dargestellt umgesetzt werden sollen, ist ein Schieben dieser Ressourcenfrage und ein Abwarten bis 2023 in hohem Maße kontraproduktiv und unwirtschaftlich. Bei den nachstehend dargestellten Ressourcen geht es um Quantität und in hohem Maße auch um Qualität. Der Erfolg einer Landesgartenschau 2028 liegt im Zusammenspiel der im Rahmenplan aufgezeigten Bausteine.

Alternativ denkbar wäre ein deutliches Reduzieren von Einzelmaßnahmen und Maßnahmenpaketen, die in der Kostenfortschreibung und im Rahmenplan enthalten sind. Der Rahmenplan könnte jedoch ohne den Schwung und den finanziellen Benefit einer LGS in der Form kaum weiterverfolgt werden. Nur mit der LGS können die dargestellten Synergien zwischen den einzelnen Schwerpunkten so effektiv und effizient genutzt werden. Da ein

großer Teil der LGS-Maßnahmen dem Thema Mobilität zuzuordnen sind und wiederum ein anderer großer Teil in sich stimmig die Neckarrevitalisierung betrifft, fällt es schwer mit Einzelmaßnahmen entscheidend zu reduzieren, ohne wirtschaftliche Nachteile in Bezug auf Förderung in Kauf zu nehmen. Ein zeitliches Auseinanderziehen von Inhalten des LGS-Rahmenplans über 2028 hinaus, ist auch nur bei kleineren Bausteinen machbar.

➤ **Mobilitätsthemen**

Die Stadt Rottweil hat ihre Verkehrsentwicklungsplanung in einen umfassenderen Kontext gestellt. Mobilität ist ein Schwerpunktthema im Gesamtkonzept für die Landesgartenschau 2028. Die Dynamik einer LGS bringt eine stetige Weiterentwicklung. Die notwendige Steigerung in Qualität, in Quantität und in der Einbettung in verlässliche Terminalschiene ist deutlich spürbar. Hier wird rechtzeitig vor dem Ende der Doppelbesetzung der FBL-Stelle FB4 eine Person Mobilitätsbeauftragte/r benötigt. Voraussetzung ist eine hohe Kompetenz im Entwickeln, Zusammenführen und Steuern der Mobilitätsbausteine verwaltungsintern und nach außen:

Hohe Fachkompetenz in Stadtplanung, Stadtgestaltung und Tiefbau;

Erfahrung in der Konzeption, Antragstellung und Umsetzung von Mobilitätsbausteinen insbesondere auch Radwege;

Idealerweise Erfahrung in Förderprogrammen und in Kooperation mit LRA und RP; Verwaltungserfahrung; Führungskompetenz;

Zeitraumen:

Antragsstellung Förderung ab 01.06.2021; zeitgleiche Ausschreibung möglich und notwendig

Finanzierung: 100%

- a) Förderprogramm „Mobilitätsbeauftragter“ / Ministerium für Verkehr
Personalstellenförderung für den Bereich nachhaltige Mobilität in Kommunen
Gefördert werden 50 Prozent der anfallenden Personalkosten bei der Einrichtung neuer Stellen. Antragsstellung ab 01.06.2021.
- b) Eine freiwerdende 50% Stelle in der Stadtplanung wird nicht wiederbesetzt und der Stelle Mobilitätsbeauftragte/r zugeschlagen.

➤ **Stadtplanung / Stadtgestaltung**

Die Abteilung Stadtplanung ist mit einer Fülle von Projekten ausgelastet. Dabei handelt es sich schwerpunktmäßig nicht nur um reine Bauleitplanung, die für die notwendige Planungssicherheit der Stadt für Investoren und für Bürger sorgt. Vielmehr bearbeitet die Abteilung Stadtplanung, ausgelöst durch die LGS Bewerbung, aktuell verstärkt an der strategischen Ausrichtung der Stadt – Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Eine

durchgängige Qualität in der Stadtgestaltung muss gerade jetzt mit einer Landesgartenschau gesichert werden. Hier ist eine hohe Fertigkeit im Umbrechen einer Idee in die Realisierung, in Projektkoordination und -steuerung erforderlich. Um diese Aufgaben in der notwendigen Tiefe zu bedienen fehlen derzeit die zeitlichen Ressourcen in der Abteilung Stadtplanung. Damit fehlt in einer entscheidenden Phase die notwendige Bauherrenverantwortung. Projektrisiken hinsichtlich Termintreue, Projektqualität, Synergieeffekten, Fördermittel und damit in Summe für Kosten und Finanzierung steigen. Um die Gesamtheit aller investiven Maßnahmen im Hoch und Tiefbau im Gesamtfokus Städtebau und Stadtgestaltung in der notwendigen Qualität zu verankern, braucht es zeitnah eine Verstärkung der Abteilung Stadtplanung für den Bereich Stadtgestaltung.

Angesiedelt in der Abteilung Stadtplanung; in zwei der drei Disziplinen zu Hause: Stadtplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur; berufserfahren (idealerweise freies Büro und Verwaltung)

Zeitraumen: Ziel / Besetzung im Herbst 2021

Finanzierung: bisher nicht darstellbar

➤ **Projektleiter/in**

Um die steigenden konkreten Projektvorbereitungen und -umsetzungen (Objektplanung HOAI Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke, Freianlagen, usw.) der unter 10.4 genannten Aufgaben ergänzend zu den Alltagsaufgaben der Stadt zu betreuen, benötigt es im Bereich Verkehrsanlagen/öffentlicher Raum einen versierten zusätzlichen Projektleiter in der Abteilung Tiefbau.

Bei den Möglichkeiten, die sich mit einem Mobilitätsbeauftragten verbinden, weist das Land ausdrücklich auf die derzeit fast idealisierten Fördermöglichkeiten von bis zu 90% hin. Die Verwaltung beschäftigt sich, durch die LGS-Fördergespräche unterstützt, verstärkt mit diesen neuen Möglichkeiten. Mit diesen Möglichkeiten sind oftmals enge Projektzeitschienen verbunden. Diese einzuhalten, ist die Verwaltung derzeit nicht in der Lage. Mit dieser Stelle wird die Effizienz der beiden vorgenannten Stellen nochmals verstärkt.

Angesiedelt in der Abteilung Tiefbau; aus der Praxis; in zwei der drei Disziplinen zu Hause: Stadtplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur; berufserfahren (idealerweise freies Büro und Verwaltung)

Zeitraumen: Besetzung im Frühjahr / März 2022

Finanzierung: bisher nicht darstellbar

Neben den inhaltlichen Fragestellungen aus diesem Bericht ist die ressourcenabhängige Machbarkeit die Kernfrage. Von den oben dargestellten personell notwendigen Ressourcen sind zwei Stellen nicht finanziert.

Auf Seite 4 steht einleitend: *„Entscheidend bleibt, dass bis 2028 die Aufgaben für das Gartenschaujahr abgearbeitet werden und die Gäste erlebnisreiche Tage in Rottweil verbringen. Für Rottweil wird sich der Mehrwert auch in den Folgejahren bestätigen.“*
Es gilt auf Grundlage dieser Unterlagen die Aufgaben zu definieren.

Stadt Rottweil

Fachbereich Bauen und Stadtentwicklung