

Sachbearbeitung VGV/MO - Mobilität

Datum 17.01.2023

Geschäftszeichen VGV/MO-Fi *11

Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 07.03.2023 TOP

Behandlung öffentlich GD 043/23

Betreff: Wendeanlage Donaustadion und Fahrradachse Friedrichsaustraße
- Projektbeschluss -

Anlagen:	Übersichtslageplan Verkehrsanlagen	(digital)	Anlage 1
	Übersichtslageplan Freiraumgestaltung	(digital)	Anlage 2
	Querschnitt	(digital)	Anlage 3
	Kostenschätzung Ingenieurbüro	(digital)	Anlage 4
	Kostenschätzung	(digital)	Anlage 5

Antrag:

1. Der Projektbeschluss für die Wendeanlage Donaustadion und Fahrradachse Friedrichsaustraße wird gefasst. Die geschätzten Kosten gemäß Anlage 5 belaufen sich für die Stadt Ulm auf 975.000 € brutto zuzüglich 58.500 € aktivierte Eigenleistungen.
2. Die Umsetzung des Bauabschnitts 1 im Sommer 2023 durch die SWU Verkehr ist zur Kenntnis zu nehmen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Vorbereitungen für die Förderung der Maßnahme und das Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt 2 einzuleiten.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Projektplanung bis Leistungsphase 3 zu vergeben. Die geschätzten Kosten dafür belaufen sich auf 60.000 €.

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZSD/HF

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

Eingang OB/G _____

Versand an GR _____

Niederschrift § _____

Anlage Nr. _____

5. Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54108502 "Förderung Fuß- und Radverkehr". Hier stehen für 2023 vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 150.000 € zuzüglich 9.000 € aktivierte Eigenleistungen zur Verfügung. Die für die weitere Planung ab Leistungsphase 4 sowie die bauliche Umsetzung ab 2024 benötigten Finanzmittel in Höhe von 915.000 € werden, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben, in den Folgejahren neu veranschlagt und über das Projekt 7.54108504 "Fahrradverkehrswegeinfrastruktur" gegenfinanziert.
6. Die jährlichen Folgekosten in Höhe von 40.387 € und die statistischen Lebenszykluskosten in Höhe von rund 1.809.450 € werden zur Kenntnis genommen.

Jung

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
Wendeanlage Donastadion und Fahrradachse Friedrichsaustraße			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 5410-752 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54108502		PRC:	
Einzahlungen	0 €	Ordentliche Erträge	0 €
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	975.000 €	Ordentlicher Aufwand	29.018 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	23.850 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	11.369 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	975.000 €	Nettoressourcenbedarf	40.387 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2023</u>		2023 ff.	
Auszahlungen (Bedarf):	60.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC	5.168 €
Verfügbar:	150.000 €		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	35.219 €
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2024 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	915.000 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	0 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	915.000 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Beschlusslage

1.1. Beschlüsse

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.12.2022, GD 439/22, Jahresbericht FahrRad

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats zu diesem Thema liegen nicht vor.

2. Kurzdarstellung

2.1. Ausgangssituation und Zielsetzung

Mit der Aufnahme des Straßenbahnverkehrs in Ulm im Jahre 1897 wurde auch der erste Abschnitt der heutigen Linie 1 in Betrieb genommen. Seitdem hat sich die Straßenbahn erheblich weiterentwickelt. Die Straßenbahnlinie 1 ist zu einer der Hauptachsen im Ulmer ÖV-Netz geworden und befördert rund ein Viertel der gesamten Fahrgäste der SWU Verkehr. Ab Dezember 2023 ist, wenn fahrzeittechnisch möglich, die Einführung eines 6/7/7-Minuten-Taktes in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen.

Die Infrastruktur der Linie 1 ist im Bereich der Stammstrecke (Söflingen bis Donaustadion) auf weiten Teilen am Ende ihrer technischen Lebensdauer angekommen bzw. muss dringend instandgesetzt werden, damit der heutige Zustand erhalten werden kann bzw. betriebliche Einschränkungen bei der Infrastruktur (wieder) zurückgenommen werden können sowie heutige Regelwerke und Gesetze erfüllt werden.

Hinzu kommt, dass das Land Baden-Württemberg die Fahrgastzahlen bis 2030 (Bezugsjahr 2010) verdoppeln möchte. VGV-MO und SWU-V gehen davon aus, dass durch örtliche Push- und Pull-Maßnahmen (z.B. erfolgte Erhöhung von Parkgebühren, Deutschland-Ticket, Ausbau des ÖPNV- und SPNV, Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, gemeinsamer Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm) die Fahrgastzahlen und damit auch die benötigten Kapazitäten steigen werden. Für das Straßenbahnnetz heißt dies, dass Erweiterungen insbesondere in Anbetracht des überarbeiteten Verfahrens der Standardisierten Bewertung untersucht, Bahnsteige verlängert und an den Knoten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden müssen.

Aus diesem Grund hat die SWU Verkehr ein Konzept zur Grunderneuerung und für den Umbau der Straßenbahnlinie 1 erarbeitet. Für den Fördertatbestand "Grunderneuerung" wurde ein Antrag nach Bundes-GVFG gestellt, die Umsetzung erfolgt seit 2022 bis voraussichtlich 2026. Im Rahmen des Konzeptes sind darüber hinaus Umbaumaßnahmen geplant. Den Beginn soll ab 2026 die Wendeanlage Donaustadion inklusive der Hauptstrecke Donaustadion – Stauferring (BA 2) machen. Im Zuge dessen sind in diesem Bereich auch bauliche Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen. So soll die Friedrichsaustraße ab dem Knoten Zollern-/Stauferring zur Fahrradstraße umgewidmet, ab Höhe Friedrichsaustraße 10 für den Kfz-Verkehr gesperrt und bis in die Friedrichsau fortgeführt werden.

2.2. Planungsumgriff

Die vorliegende Planung betrifft den Bereich der Wendeanlage Donaustadion sowie der Verkehrsanlagen entlang der Friedrichsaustraße und dem Donaustadion (s. Abb. 1).



Abb. 1: Planungsumgriff

Die Straßenbahnwendeanlage selbst wurde bis Dezember 2022 und wird voraussichtlich wieder ab Dezember 2023 (werk-)täglich von Verstärkerzügen genutzt. Darüber hinaus wird die Wendeschleife bei Baustellen und Störungen benötigt, um die Linie 1 dort zu brechen und Fahrgästen einen Umstieg vom Schienenersatzverkehr (SEV) auf die Straßenbahn zu ermöglichen. Zudem wird die Haltestelle Donaustadion und die Wendeschleife von der Buslinie 6 bedient.

Dort hat sich als besonders relevant herausgestellt, dass im Zuge einer Verbesserung für den ÖPNV auch die Führung des Fuß- und Radverkehrs deutlich optimiert werden kann.

Die Fahrradroute über den Willy-Brandt-Platz und die Friedrichsaustraße in die Friedrichsau stellt für den Radverkehr eine Hauptroute im Radnetz (s. Abb. 2) sowie eine wichtige Fußwegeverbindung für Pendler*innen und Schüler*innen dar.



Abb. 2: Lage der Maßnahme, Ausschnitt Radkarte Ulm - Neu-Ulm

Ziel ist es, diese Route weiter auszubauen und für den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten. Dazu gehören:

- eine durchgehende Wegeführung,
- die getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr
- sowie ausreichende Breiten gemäß den aktuellen Regeln der Technik.

Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße wird der Radverkehr in diesem Bereich bevorrechtigt und ein schnelles Vorankommen ermöglicht. Eine Sperrung der Friedrichsaustraße für den Kfz-Verkehr ist möglich, da diese für den MIV eine untergeordnete Rolle spielt.

2.3. Bestandssituation

2.3.1. Gleisanlage zwischen Stadionstraße und Staufener Ring

Die Gleisanlage wurde im Wesentlichen in den 80er Jahren hergestellt und ist in einem durchgehend sehr schlechten Zustand. Die sichere Bereitstellung der Infrastruktur ist nur noch durch gesteigerten Inspektionsaufwand, jährliche durchzuführende Notmaßnahmen am Oberbau und eine Geschwindigkeit von maximal 40 km/h - in Teilen bereits auf 20 km/h reduziert - gewährleistet. Der Abschnitt ist dringendst zu erneuern. In der Vorlage wird dieser Abschnitt folgend als Bauabschnitt 1 (BA 1) betitelt.

2.3.2. Wendeanlage Donaustadion

Die eigentliche Straßenbahnwendeanlage (im Folgenden BA 2 benannt) ist in Bezug auf die Gleisanlagen selbst, auch wegen der aktuell beschränkten Geschwindigkeit, noch in einem befriedigenden Zustand. Der Zustand der Haltestelle sowie die Qualität der Betriebsabwicklung ist mangelhaft.

Es bestehen insbesondere folgende Defizite:

- Bussteig A und Straßenbahnsteig B sind für mobilitätseingeschränkte Personengruppen nicht nutzbar, da keine erhöhten Bahnsteigkanten möglich sind. Dies verstößt gegen das Behindertengleichstellungsgesetz und die Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit gemäß PBefG § 8 (3). Die SWU-V als Anlageneigentümer ist hier zur Handlung verpflichtet.
- Die SWU-V plant den Ersatz der zehn Straßenbahnen der Baureihe "Combino" (voraussichtlich ab 2033) mit einer Länge von 42,5 m zu beschaffen und führt aktuell mit Siemens eine Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der 18 Straßenbahnen der Baureihe Avenio auf 42,5 m durch. Bereits seit 2009 wird dafür das Ulmer Straßenbahnnetz weitestgehend auf die avisierte Wagenlänge ausgebaut (Verlängerung Linie 1 und Neubau Linie 2). Mit Einsatz eines 42,5 m-Zuges auf Steig B, kann der Bussteig A von der Linie 6 nicht mehr ordnungsgemäß angefahren werden.
- An Steig B ist die erforderliche Beobachtung des Fahrgastwechsels aufgrund der Bogenlage nicht möglich.
- Der Belag der Bahnsteige C und D sowie die technische Ausrüstung ist zustandsbedingt vollumfänglich zu ersetzen.
- Die Straßenbahnen in der Wendeanlage kreuzen beim Ausfahren die Talfinger Straße nicht signalisiert. Im Falle einer Störung auf dem Innenstadtabschnitt wenden die Straßenbahnen von Böfingen kommend am Donaustadion. Dies erfolgt als Rangierfahrt rückwärts durch die Wendeschleife. Die Fahrt ist signaltechnisch gegenüber anderen Straßenbahnen und auch Fuß- und Radfahrenden nicht gesichert. Allein im Jahr 2022 wurde aufgrund dieser Wendefahrt der Antrieb der elektrischen Weiche 31 zwei Mal aufgefahren und zerstört. Die Vorfälle stellen eine potenzielle Gefahr für die Betriebssicherheit dar.
- Radfahrende und zu Fuß gehende kreuzen die Bahngleise durch die Anordnung der Überwege mehrfach - mit Einschränkungen für den Radverkehr. Radfahrende müssen sich die zum Teil zu schmalen Wege mit dem Fußverkehr teilen.
- Es besteht keine direkte gesicherte Querung zwischen Haltestelle und Einkaufszentren.
- Der Stadionvorplatz ist heute gegenüber den Haltestellen eine isolierte Zone. Der Bedeutung der Friedrichsau als wichtigsten Stadtpark in Ulm und auch des SSV-Sportzentrums, wird der kleine unauffällige Zugangsweg von der Haltestelle aus nicht gerecht.

2.3.3. Rad- und Fußverkehrsführung

Neben den o.g. Defiziten des Fuß- und Radverkehrs bestehen innerhalb des Planungsumgriffs (s. Abb. 1) weitere Verbesserungspotentiale:

- Für die Radhaupttroute in die Friedrichsau existiert keine durchgehende Führung
- Kein gesichertes Abbiegen vom Staufenberg/Schwambergerstraße in die Friedrichsaustraße
- Fahrradachse in Richtung Friedrichsau ist durch die Talfinger Straße unterbrochen und umständlich über zu schmale Umlaufsperrungen zu queren
- Konfliktpotential mit parkenden und parksuchenden KFZ im Bereich der Jahnsporthalle

- Konflikte Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamem Geh- und Radweg nördlich der Haltestelle "Staufenring" (hohes Schüleraufkommen) durch fehlende Radwegalternative

3. Erläuterung des Vorhabens

3.1. BA 1: Planung und Realisierung

BA 1 beinhaltet die kurzfristige Erneuerung der Gleisanlage als feste Fahrbahn. In diesem Zuge erfolgt innerhalb der Gleistrasse eine Optimierung der Gleisachse, die mit einem kurzen Provisorium an den BA 2 angeschlossen wird. Dadurch kann in BA 2 die Trassenbreite zu Gunsten der Bahnsteigbreite und Grünflächen geringfügig reduziert werden.

3.2. BA 2: Planungen

Für den BA 2 wurde eine Vorplanung (HOAI-Leitungsphase 2) der ÖPNV-Verkehrsanlagen sowie die Fuß- und Radverkehrsführungen innerhalb des Planungsumgriffs erstellt und mit den involvierten Fachabteilungen bereits intensiv erörtert. Die neuen Grenzen des Jahnsportparks waren Planungsgrundlage und wurden berücksichtigt.

3.2.1. Rad- und Fußverkehrsführung

- Rückbau der Friedrichsaustraße zur Fahrradstraße inkl. Anpassung der Markierung und Signalisierung am Knoten Friedrichsaustraße/Staufenring. Die Breite der Fahrradstraße beträgt richtlinienkonform 4,00 m, die des parallel verlaufenden Gehweges 2,00 m. Der bestehende Gehweg wird zurückgebaut und kommt dem Ost-Glaci zu Gute. Kfz-Verkehr ist nur noch bis zur Hausnummer 10 und nur für Anlieger gestattet.
- Fortführung der Fahrradstraße bis zur Stadionstraße unter anderem mit einer neuen Querungshilfe über die Talfinger Straße.
- Einbindung des Radverkehrs am Knoten Zollern-/Staufenring mittels eigener Aufstellfläche zum besseren Linksabbiegen in die Friedrichsaustraße.
- Öffnung des Stadionvorplatzes zur Haltestelle sowie teilweise Erneuerung des Belages. Nachträglich ist eine Erneuerung des Stadionvorplatzes (BA 3) denkbar.

3.2.2. ÖPNV-Verkehrsanlagen

- Verlegung der Steige A - D um wenige Meter nach Westen, so dass diese in einer Geraden angeordnet werden können. Die Straßenbahnsteige sind alle für die künftigen 42,5 m-Straßenbahnen ausgelegt, an Steig C/D ist ein Halt eines Busses und einer Bahn gleichzeitig möglich.
- Schaffung einer gesicherten Wendemöglichkeit ohne Rangierfahrten von/nach Böfingen mit Nutzung des Steigs D.
- Alle Steige sind künftig barrierefrei nutzbar.
- Neubau der Signalanlage mit vollständiger Signalisierung aller Fahrbeziehungen.
- Erneuerung des Fahrer-WC.
- Entsiegelung aller nicht mehr benötigten Verkehrsanlagen, z.B. Gehweg auf der Ostseite der Talfinger Straße und zwischen Steig D und Friedrichsau.

- Änderung der Straße im Gewerbegebiet hinter der Fa. Saier zur Einbahnstraße, um die Zungen der Weiche 30 aus dem Fahrbahnbereich legen zu können. Prüfung, ob dadurch in der Straße zusätzliche Parkplätze ausgewiesen werden können.
- Umbau des Wendegleises auf der Westseite der Talfinger Straße zum Rasengleis.
- Bäume, die der Maßnahme im Weg stehen und versetzt werden können, werden nicht gefällt. Bäume, die gefällt werden müssen, werden möglichst vor Ort ausgeglichen. Im Freiraumplan sind dazu beispielhafte Standorte eingetragen, die nach erster Prüfung der Leitungsunterlagen denkbar sind. Gemäß Beurteilung durch ein Fachbüro können nach erster Abschätzung neun Bäume nicht am aktuellen Standort erhalten werden. Einer davon kann versetzt werden. Die anderen Bäume können im Planungsgebiet ersetzt werden.

3.2.3. Alternativen

Von Seiten der SWU-V wurden mehrere Alternativen geprüft. Aus betrieblichen Gründen, muss die Wendeanlage zwingend im Bereich Stadion liegen. Die trassierungstechnisch vorgegebenen Parameter und der zur Verfügung stehende Raum vor Ort, lassen keine anderen sinnvollen Optionen zu. Zum Beispiel wurden die Bögen bereits jetzt so eng wie technisch möglich trassiert.

Darüber hinaus müssen die Steige wegen der Barrierefreiheit (Spaltmaß) in der Geraden liegen. Eine alternative Anordnung der Bahnsteige hätte deutliche Verlustzeiten bei der Straßenbahn sowie ein Queren der Talfinger Straße für Fahrgäste zum Stadion bzw. der Friedrichsau zur Folge und sind auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zielführend. Ebenfalls geprüft wurde auch, die Wendeschleife auf den ehemaligen Wohnmobilstellplatz zu verlegen. Die Betrachtung hat aber gezeigt, dass die Maßnahme Nachteile für die Fahrgäste hätte und der Eingriff in den Baumbestand mindestens so groß gewesen wäre. Aus Sicht der Projektbeteiligten ist daher nur der heutige Standort und eine unveränderte Lage der Haupttrasse möglich.

Eine alternative Führung des Radverkehrs ist aufgrund des hohen Schüleraufkommens im Bereich der Haltestelle "Staufenring" nicht sinnvoll. Zudem ergibt sich durch die Umwidmung der Friedrichsaustraße zur Fahrradstraße eine direkte Achse für den Radverkehr in Richtung Friedrichsau, was den Komfort auf dieser Route erhöht und die Fahrzeit reduziert.

4. Kosten und Finanzierung

4.1. Kosten

Der Bauabschnitt 1 wird vollständig durch die SWU-V finanziert. Diese hat einen GVFG-Antrag gestellt, wofür die Unbedenklichkeitsbescheinigung vorliegt.

Für den Bauabschnitt 2 wurden Baukosten gemäß Anlage 4 in Höhe von 8,4 Millionen € brutto ermittelt. Davon wären rd. 915.000 € durch die Stadt Ulm zu tragen, rd. 7.500.000 € durch die SWU-V.

Es ist vorgesehen hier einen gemeinsamen Antrag zur Förderung nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zu stellen mit einer denkbaren Förderung von 50 % der zuwendungsfähigen Kosten. Der Förderantrag kann erst mit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt werden. Stadtverwaltung und SWU-V werden frühzeitig mit dem Fördermittelgeber in Kontakt treten. Die SWU-V hat den Um- und Ausbau der Linie 1 (insb. bezüglich Barrierefreiheit und Kapazitätsausbau) für das Bundes-GVFG in Kategorie C vorangemeldet.

Die aktuelle Kostenschätzung wird im Zuge der Entwurfsplanung weiter konkretisiert.

Die Honorarsumme aller Leistungen für die externe Planung bis einschließlich Leistungsphase 3 und Vermessung beläuft sich auf ca. 60.000 €; bisher sind hierfür 17.160 € angefallen.

4.2. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54108502 "Förderung Fuß- und Radverkehr". Hier stehen für 2023 vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 150.000 € zuzüglich 9.000 € aktivierte Eigenleistungen zur Verfügung.

Die für die weitere Planung ab Leistungsphase 4 sowie die bauliche Umsetzung ab 2024 benötigten Finanzmittel in Höhe von 915.000 € werden, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben, in den Folgejahren neu veranschlagt und über das Projekt 7.54108504 "Fahrradverkehrswegeinfrastruktur" gegenfinanziert.

4.3. Folgekosten

Durch die Umsetzung der Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung (Ober-/ Unterbau Nutzungsdauer 50 Jahre, Ausstattung Nutzungsdauer 20 Jahre) und Verzinsung (kalk. Zinssatz derzeit: 2,2 %), die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

	jährlich	Lebenszyklus
Unterhalt (50 Jahre)	4.638 €	231.900 €
Unterhalt (20 Jahre)	530 €	10.600 €
Abschreibungen (50 Jahre)	18.550 €	927.480 €
Abschreibungen (20 Jahre)	5.300 €	106.000 €
Verzinsung (50 Jahre)	10.203 €	510.150 €
Verzinsung (20 Jahre)	1.166 €	23.320 €
Summe	40.387 €	1.809.450 €

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von 975.000 € für den städtischen Anteil weitere 40.387 € jährlich über den Ergebnishaushalt zu finanzieren.

5. Realisierung und weitere Planungsphasen

5.1. Bauabschnitt 1

Die SWU-V erneuert die Gleisanlage im Bauabschnitt 1 aufgrund des sehr schlechten Anlagenzustandes und als Bauvorleistung für die künftige Gleisachse des BA 2 in den Sommerferien 2023. Die Baumaßnahme verläuft zeitlich gebündelt mit der Gleiserneuerung in der Söflinger Straße, im Bereich Donastadion / Stauferring von voraussichtlich 27.07.23 bis 01.09.23.

5.2. Bauabschnitt 2

Stadtverwaltung und SWU-V vergeben die Entwurfsplanung, der städtische Anteil daran beträgt rd. 34.000 € brutto. Zugleich nehmen die Projektverantwortlichen Kontakt mit dem Regierungspräsidium bezüglich Möglichkeiten zur Förderung auf und leiten die Vorbereitungen für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in die Wege. Mit Abschluss der Entwurfsplanung und vor Einleitung der Planfeststellung wird ein Beschluss im Fachbereichsausschuss eingeholt.

6. Zeitplan

Ende 2023	Abschluss Lph 3 Entwurfsplanung
Anfang 2024	Einleitung Planfeststellungsverfahren
Herbst 2025	Planfeststellungsbeschluss
Frühjahr 2026	Baubeginn, Bauzeit ca. 1,5 Jahre

SWU-V und Stadtverwaltung empfehlen, das oben genannte weitere Vorgehen und die in den Anlagen dargestellte Planung fortzuführen, da nur diese Variante eine möglichst vollständige Verbesserung für den Umweltverbund erreichen kann.