



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	01.02.2024		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Fi	*9	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 12.03.2024	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 060/24

Betreff: Radhaupttroute Böfingen/Haltestelle Egertweg
- Projekt- und Baubeschluss -

Anlagen:	Lage im Fahrradhaupttroutennetz	(digital)	Anlage 1
	Lageplan Wendeanlage Böfingen Süd	(digital)	Anlage 2
	Kostenberechnung		Anlage 3
	Verkehrstechnische Untersuchung LSA 237	(digital)	Anlage 4

Antrag:

1. Zu beschließen, die Knotenpunkte und Haltestellenanlagen gemäß Planung umzubauen und die der Stadt entstehenden Gesamtkosten von 543.000 € zu genehmigen.
2. Die Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit sowie die bauzeitlichen Einschränkungen zur Kenntnis zu nehmen.
3. Die Finanzierung der durch die SWU der Stadt voraussichtlich verrechneten Kosten von 543.000 € erfolgt über Projekt 7.54700014 "Umbau Wendeanlage Böfingen". Hier stehen für 2024 keine Ausgabemittel zur Verfügung. Die zusätzlich benötigten Mittel in Höhe 543.000 € werden vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalt 2024 überplanmäßig über folgende Projekte zur Verfügung gestellt:

7.54700013	Wendeanlage Donaustadion	60.000 €
7.54700011	Modernisierung Haltestellen	50.000 €
7.54108502	Förderung Fuß- und Radverkehr	20.000 €
7.54108514	Ausbau Radweg Wiblingen (RVR) Teil 1	413.000 €
Summe		543.000 €

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZSD/HF	Gemeinderats:
	Eingang OB/G
	Versand an GR
	Niederschrift §
	Anlage Nr.

4. Die jährlichen Folgekosten in Höhe von 23.505 € und die statistischen Lebenszykluskosten in Höhe von rund 882.750 € 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:5470-750 Projekt / Investitionsauftrag:7.54700014		PRC: 5470-750	
Einzahlungen	0 €	Ordentliche Erträge	0 €
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	543.000 €	Ordentlicher Aufwand	18.075 €
Aktivierte Eigenleistungen (AEL)	0 €	<i>davon Abschreibungen</i>	15.360 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	5.430 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	543.000 €	Nettoressourcenbedarf	23.505 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2024</u>		2024 ff.	
Auszahlungen (Bedarf):	543.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5470-750	2.715 €
Verfügbar:	0 €		
Ggf. Mehrbedarf	543.000 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	
Deckung Mehrbedarf bei			
PS-Projekt 7.54700013	60.000 €	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	20.790 €
PS-Projekt 7.54700011	50.000 €		
PS-Projekt 7.54708502	20.000 €		
PS-Projekt 7.54108514	413.000 €		
<u>2. Finanzplanung 2025 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	0 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	0 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	0 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Beschlusslage

1.1. Beschlüsse

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.12.2023, GD 430/23, Jahresbericht FahrRad

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats zu diesem Thema liegen nicht vor.

2. Kurzdarstellung

2.1. Ausgangssituation und Zielsetzung

Diese Vorlage befasst sich mit der Maßnahme „Umbau Wendeanlage Böfingen Süd“, die sich aus Schnittpunkten von drei eigenständigen Projekten begründet. Bei diesen Projekten handelt es sich um:

- Hauptradroute Böfingen
- Grunderneuerung und Umbau Linie 1
- Einführung E-Bus Ulm (1. Stufe)

2.2. Hauptradroute Böfingen

In Ulm und Neu-Ulm besteht ein enges Netz an Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr. Im Fahrradentwicklungsplan 2016 sind 273 Maßnahmen gelistet, durch die eine Verbesserung für den Radverkehr bewirkt werden soll. Aufgrund der Komplexität des Netzes, der Vielzahl an potentiellen Konfliktstellen und umzusetzenden Maßnahmen und des Aufwands wurde 2021 durch die Abteilung Mobilität, Team FahrRad, eine Weiterentwicklung des Hauptroutennetzes vorbereitet.

Das durch die Verwaltung ausgearbeitete Hauptroutennetz wurde ab Anfang 2022 durch ein externes Planungsbüro evaluiert und, wo notwendig, optimiert.

Ziel des Projektes ist es, ein übersichtliches und strukturiertes Hauptroutennetz zu definieren, das sich an den Verkehrsströmen orientiert und als Basis und Entscheidungsgrundlage für zukünftige Maßnahmen zur Schaffung eines durchgängigen Netzes alltagstauglicher, gut ausgebauter und sicherer Fahrradverbindungen dient. Zusätzlich werden zwei Hauptrouten definiert, die priorisiert ausgebaut und den definierten Qualitätsstandards angepasst werden. In der Sitzung des FBA am 14.11.2023 wurde der Ausbau der Hauptradroute Böfingen beschlossen. Diese Strecke schneidet den Planungsbereich der Buswendeschleife sowie der Gleisquerung Egertweg. Sie führt von der Ludwig-Beck-Straße kommend über den Knotenpunkt Ludwig-Beck-Straße/Böfinger Steige/Eberhardt-Finckh-Straße die Böfinger Steige Richtung Norden und wird über die Einmündung des Egertweges auf den gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.

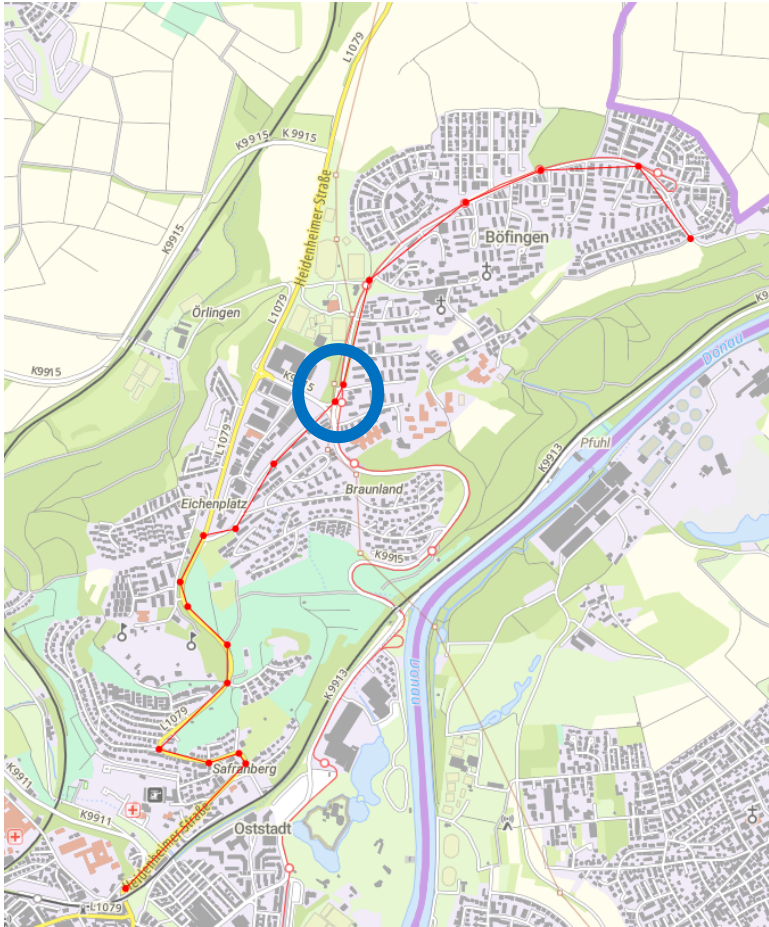


Abbildung 1: Lage des Vorhabens auf der Hauptroute Böfingen

2.3. Grunderneuerung und Umbau Linie 1

Mit der Aufnahme des Straßenbahnverkehrs in Ulm, im Jahr 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 transportiert rund ein Viertel der gesamten Fahrgäste der SWU Verkehr.

Hinzu kommt, dass das Land Baden-Württemberg die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln möchte (Bezugsjahr 2010). VGV-MO und SWU-V gehen davon aus, dass durch örtliche Push- und Pull-Maßnahmen (z.B. erfolgte Erhöhung von Parkgebühren, 49-Euro-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.

Im Streckenabschnitt Böfingen muss aufgrund der gewählten Bauart (Schottergleis mit Betonschwellen und Rasensubstrat) im Jahr 2024 eine Grunderneuerung stattfinden. In diesem Zuge wird die Gleisquerung am Egertweg optimiert.

2.4. Einführung E-Bus Ulm (Stufe 1)

Aufgrund von Vorgaben der europäischen Union (Clean Vehicles Directive) ist es Verkehrsbetrieben nicht mehr möglich, ausschließlich konventionelle Verbrenner zu bestellen. Mit Unterstützung einer Bundesförderung hat die SWU Verkehr 14 Elektro-Gelenkbusse bestellt, die ab April 2024 geliefert werden. Die ersten beiden Busse werden

ab Frühjahr 2024 zu Schulungsfahrten eingesetzt, sechs weitere Busse folgen bis Ende 2024 und noch einmal sechs Busse im ersten Quartal 2025. Die Fahrzeuge sollen zu Beginn auf den Linien 4 und 8 eingesetzt werden.

Aufgrund der anspruchsvollen Topografie sowie der wirtschaftlich optimierten Fahrpläne, sind sogenannte Opportunity-Charger beschafft worden. Diese Busse nutzen die Endhaltestellen, um zwischenzuladen. Hierfür wird im Frühjahr 2024 die Haltestelle Universität ausgerüstet, in der zweiten Jahreshälfte 2024 der Egertweg. Bis spätestens Anfang 2025 muss die Haltestelle Friedhof Wiblingen noch folgen. Bis zu einem Umbau der Haltestelle Friedhof Wiblingen können die Busse vorübergehend nur am Egertweg geladen werden. Während dieser Zeit müsste Personal vorgehalten werden, das Fahrzeuge eventuell untertags tauscht.

An den Endhaltestellen sind somit die entsprechende Ladetechnik und Bussteige, die jederzeit gerade angefahren werden können (zur Positionierung des Pantografen), herzustellen.

2.5. Bestandssituation

Der Knoten Eberhard-Finckh-Straße / Ludwig-Beck-Straße/Böfinger Steige wurde mit einem sehr großen Grundriss und einer hohen Leistungsfähigkeit, unter anderem durch zwei Bypässe, errichtet. Er zeichnet sich durch lange Fahrstreifen sowie Abbiegestreifen für Fahrbeziehungen aus die kaum wahrgenommen werden. Für den Fuß- und Radverkehr entstanden durch die Knotenpunktgestaltung teilweise suboptimale Wege mit langen Querungszeiten. Der Radverkehr wird heute auf einem zwei Meter breiten Geh- und Radweg zwischen Straßenbahnhaltstelle und Hecke abgewickelt, dann im Zick-Zack zum Knoten geführt und quert diesen gemeinsam mit dem Fußverkehr über insgesamt fünf Furten bis er den Radstreifen in der Ludwig-Beck-Straße erreicht.

Der heutige Knotenpunkt wurde Ende des letzten Jahrtausends im Zuge des Neubaus der Eberhard-Finckh-Straße errichtet, die Teil einer geplanten schnellstraßenähnlichen Nordumfahrung Ulms war. Die Eberhard-Finckh-Straße hätte nach den Planungen im Westen die Heidenheimer Straße (ehemalige B19) planfrei unterquert und eine direkte Anbindung zum Berliner Ring erhalten.

Die auf der Ostseite des Knotens anschließende Böfinger Steige wurde schon in den späten 1950er Jahren ebenfalls in entsprechender Größenordnung hergestellt. Die planfreie Verlängerung der Eberhardt-Finckh-Straße wurde nie umgesetzt und durch den Bau der Nordtangente endgültig verworfen. Die ursprünglich vorgesehene Bedeutung hat der Knoten dadurch nie erhalten und erscheint aus heutiger Sicht für den tagtäglichen Verkehr überdimensioniert.

Auch entlang der Böfinger Steige wurden Maßnahmen mit kapazitätsreduzierender Wirkung umgesetzt. So wurde z.B. 2008 der vierstreifige Straßenquerschnitt zwischen Hoher Steg und Braunland zu Gunsten der Linie 1-Verlängerung auf zwei Streifen umgebaut und die Bushaltestelle Eugen-Bolz-Straße 2019 von einer Busbucht auf die Straße verlegt.

Im Zuge der Verlängerung der Linie 1 wurde der Knotenpunktbereich Egertweg um- und eine Gleisquerung eingebaut. Die Linie 4 hatte seinerzeit einen barrierefreien Bussteig erhalten. In den letzten Jahren wurde die Linie 15 neu eingeführt. Diese Busse halten heute ebenfalls am Steig B hinter der Linie 4. Da der Steig zu kurz ist und sich in Bogenlage befindet, ist kein barrierefreier Einstieg möglich. Ab 2027 soll nach derzeitigem Planungsstand im Zuge des neuen Nahverkehrsplans der Takt der Linie 15 weiter verdichtet werden.

Der Steig A (Nachtbus, SEV, Richtung stadteinwärts) wurde erst kurz vor Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung noch ergänzt und ist nicht barrierefrei. Es besteht ein derart großes Spaltmaß zwischen Bus und Bordstein, dass der zweite Mehrzweckbereich im Bus für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nicht nutzbar ist.

Die Gleisquerung sowie die anschließenden Bereiche des Rasengleises werden 2024 generalsaniert. In den Sommerferien werden entlang des Streckenabschnittes Böfingen das gesamte Rasensubstrat entlang der Gleise ausgebaut und die korrodierten Kleineisen getauscht. Anschließend findet eine Durcharbeitung (Gleisstopfarbeiten) entlang des gesamten Streckenabschnittes statt.

Um eine entsprechende Korrosion zu verhindern, werden künftig besonders beschichtetes Kleineisen sowie andere Kammerfüllelemente verbaut. Statt eines Rasengleises, welches aufgrund der klimatischen Veränderungen nahezu über den gesamten Sommer weitestgehend einer steppenähnlichen Landschaft gleicht, wird eine hitzeresistentere Sedumeindeckung hergestellt.

Die Gleisquerung selbst war seit der Inbetriebnahme problembehaftet. So bilden sich aufgrund der Gleisgeometrie und der Bauweise Gleisverdrückungen, die mittlerweile jeden Sommer zu Langsamfahrstellen führen. Darüber hinaus gibt es bei der Überfahrt mehrere stärkere Schläge, die sich negativ auf die Fahrzeuge auswirken und je nach Fahrzeug auch als unangenehm von Fahrgästen wahrgenommen werden.

Da für die Einrichtung der Ladetechnik umfangreiche Tiefbauarbeiten erforderlich sind, planen Stadt und SWU Verkehr alle dargelegten Mängel in diesem Zuge zu beheben, insbesondere da mit den im Zuge der Projekten Grunderneuerung Linie 1 sowie E-Bus-Infrastruktur die größten Maßnahmenteile mit Fördersummen von bis zu 75 % finanziert werden. Die Elektrotechnik wird so ausgelegt, dass auch die neue Photovoltaikanlage Schöner Berg in das Straßenbahnnetz sowie die E-Bus-Ladestation einspeisen kann.

3. Erläuterung des Vorhabens

3.1. Straßenbahntrasse

- Neubau der Gleisquerung der Böfinger Steige in optimierter Trassierung
- Anpassung der Oberleitungsanlage
- Erneuerung der Haltestellenausstattung, des Blindenleitsystems und Verlängerung des künftigen Steig D nach Norden, um den Umsteigeweg zur Linie 4 zu verkürzen
- Ausbau des Rasensubstrats, Tausch aller Kleineisen, Stopfgang, Wiedereinbau eines Substrats mit Sedum

3.2. Bushaltestelle und Betriebsgebäude

- Barrierefreier Ausbau des Bussteigs A in der Wendeschleife
- Barrierefreier Neubau der Bussteige B und C in Lage des heutigen Steiges B, inklusive eines Lademastes
- Neubau eines Fahrer-WC
- Erweiterung des bestehenden Gleichrichterunterwerkes
- Neubau eines Gebäudes mit Ladetechnik

Da durch die Errichtung eines neuen Gebäudes mit Ladetechnik und die Erweiterung des Gleichrichterunterwerkes Flächen versiegelt und Bäume gefällt bzw. verpflanzt werden müssen, wurde beratend das Büro Irsch Rauh und Partner hinzugezogen. Bei einem ersten Termin wurde festgestellt, dass zwei Bäume gefällt und vier verpflanzt werden können. Die Ergebnisse werden in einem separaten Plan dargestellt, der Bestandteil der Ausführungsplanung sein wird.

3.3. Straße und Radroute

- Neubau einer technisch gesicherten Fußgängerquerung zwischen Steig A und B
- Umbau der Ausfahrt der Wendeschleife, so dass Busse der Linie 4 ohne die Böfinger Steige zu schneiden nach rechts in die Eberhard-Finckh-Straße fahren können
- Entfall des Bypasses Böfinger Steige/Messe -> Böfingen Zentrum und Ersatz durch einen signalisierten Fahrstreifen
- Rücknahme jeweils eines Fahrstreifens in der Beziehung Ludwig-Beck-Straße – Böfinger Steige, um durchgängige Radfahrstreifen von der Ludwig-Beck-Straße bis zum aufgeweiteten Geh- und Radweg nördlich des Egertwegs zu schaffen. Die Leistungsfähigkeit des Knotens wurde durch eine verkehrstechnische Untersuchung des Büro gevas bestätigt (s. Anlage 4).
- Entsiegelung zweier größerer Verkehrsinseln und Einrichtung von Blühflächen
- Dauerhafte Signalisierung der Ausfahrt aus dem Egertweg mit vorgezogener Aufstellfläche (ARAS) für den Radverkehr inkl. Radhalt.

4. Kosten und Finanzierung

4.1. Kosten

4.1.1. Gleisanlagen und Bahnsteige

Die Maßnahmen an der Gleistrasse und der Straßenbahnhaltestelle werden vollständig durch die SWU-V finanziert. Die Kosten werden zu 50 % durch einen vorliegenden Förderbescheid über Bundesmittel finanziert.

4.1.2. Ladetechnik

Die Kosten für die Ladetechnik werden auf rund 2,3 Mio. Euro geschätzt und mit 75 % gefördert. Es liegt noch kein Förderbescheid, jedoch eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für den vorzeitigen Maßnahmenbeginn vor. Die Komplementärmittel stellt die SWU-V.

4.1.3. Bushaltstellen, Wendeschleife und Radverkehr

980.000 Euro brutto werden für den Umbau der Verkehrsflächen für den Bus- und Radverkehr veranschlagt. Hiervon werden bis zu 75 % der förderfähigen Kosten des Busbereiches durch das Land getragen (da nicht alle Kosten förderfähig sind, wird hier konservativ mit 50% der Gesamtsumme gerechnet). Unter der Annahme, dass ca. 80 % der Kosten zuwendungsfähig sind, würde gemäß des Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen SWU-V und Stadt ein Restbetrag von ca. 393.000 Euro brutto bei der Stadt verbleiben. Die Regelung basiert auf einer Auslegung des Infrastrukturnutzungsvertrages und wird bis Jahresende 2024 konkretisiert. Im Zuge des Umbaus des Knotenpunktes ist auch eine Anpassung der bestehenden Lichtsignalanlage notwendig, wofür ca. 150.000. Euro brutto veranschlagt werden müssen. Somit ergibt sich eine Gesamtsumme von ca. 543.000 € brutto.

Summe Umbau Verkehrsflächen	980.000 € brutto
Förderung von bis zu 75% der förderfähigen Kosten	490.000 € brutto
Davon ca. 80% zuwendungsfähig	393.000 € brutto
Anpassung bestehende Lichtsignalanlage	150.000 € brutto
 Gesamtsumme	 543.000 € brutto

4.2. Finanzierung

Die Finanzierung der durch die SWU der Stadt voraussichtlich verrechneten Kosten von 543.000 € erfolgt über Projekt 7.54700014 "Umbau Wendeanlage Böfingen Süd". Hier stehen für 2024 keine Ausgabemittel zur Verfügung. Die zusätzlich benötigten Mittel in Höhe 543.000 € werden vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalt 2024 überplanmäßig über folgende Projekte zur Verfügung gestellt:

7.54700013	Wendeanlage Donastadion	60.000 €
7.54700011	Modernisierung Haltestellen	50.000 €
7.54108502	Förderung Fuß- und Radverkehr	20.000 €
7.54108514	Ausbau Radweg Wiblingen (RVR) Teil 1	413.000 €
Summe		543.000 €

4.3. Folgekosten

Durch die Umsetzung der Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung (Nutzungsdauer Straße: 50 Jahre; Nutzungsdauer Signalanlagen: 20 Jahre) und Verzinsung (kalk. Zinssatz derzeit: 2,0 %), die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

	jährlich	Lebenszyklus
Unterhalt (50 Jahre)	1.965 €	98.250 €
Unterhalt (20 Jahre)	750 €	15.000 €
Abschreibungen (50 Jahre)	7.860 €	393.000 €
Abschreibungen (20 Jahre)	7.500 €	150.000 €
Verzinsung (50 Jahre)	3.930 €	196.500 €
Verzinsung (20 Jahre)	1.500 €	30.000 €
Summe	23.505 €	882.750 €

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von 543.000 € weitere 23.505 € jährlich über den Ergebnishaushalt zu finanzieren.

5. Realisierung und weiteres Vorgehen

Wie gewohnt wird die SWU-V über ihre Internetseite swu.de/umbaulinie1 über die Auswirkungen der Maßnahme informieren. Für Rückfragen zur Maßnahme steht auch diesmal die Mailadresse gleisbaustellen@swu.de sowie Ansprechpartner unter 0731/166-2880 zur Verfügung. Haltestellenverlegungen werden rechtzeitig vorab über Presse, Aushang vor Ort, DFI und die SWU-App bekannt gegeben.

Die Baumaßnahme wird zudem der Regionalen Planungsgruppe Böfingen beim nächsten Sitzungstermin vorgestellt und besprochen.

Im Anschluss an diesen Beschluss wird die Ausführungsplanung samt Beschilderungs- und Markierungsplan finalisiert. Die dem Dokument beigefügten Anlagen stellen zum jetzigen Zeitpunkt nur die Funktionalität dar. Ein landschaftsgestalterischer Plan wird ebenfalls noch angefertigt. Die SWU-V hat dafür das Büro Irsch Rauh und Partner beauftragt. Darin sollen Baumschutzmaßnahmen, zu fällende und neu zu pflanzende Bäume sowie die Gestaltung der Freiflächen dargestellt werden.

6. Zeitplan

Die Hauptbauarbeiten im Gleisbereich werden im Zeitraum 29.07. und 08.09.2024 umgesetzt. Vorab finden über mehrere Wochen Vorarbeiten (Ausbau Rasensubstrat) unter laufendem Betrieb zwischen ca. 21:30 Uhr und 04:00 Uhr statt.

In den Sommerferien wird die Böfinger Steige im Bereich Egertweg nur einstreifig mit LSA-Regelung befahrbar sein.

Es ist geplant zeitgleich zu den Gleisbauarbeiten die notwendigen Tiefbauarbeiten im Straßenbereich durchzuführen um notwendige Einschränkungen für den Verkehr bestmöglich zu nutzen. Im Anschluss werden die neuen Haltesteige inkl. Haltestellenausstattung und Lademaste hergestellt.

Die Buslinie 15 wird aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse u.U. zeitweise an einer provisorischen Haltestelle am Fahrbahnrand (in der Eberhard-Finckh-Straße) halten, die Haltestelle Egertweg entfällt. Die Linie 4 kann wie gewohnt verkehren und bedient zweitweise Haltestellenprovisorien.

Ab ca. Oktober wird das Stationsgebäude für Trafos und Ladetechnik gestellt und dann bis Ende des Jahres die Verkabelung und Endinstallation der Ladepunkte installiert.

Die Arbeiten sollen bis Ende November 2024 vollumfänglich abgeschlossen sein.

Stadtverwaltung und SWU-V empfehlen die in der Anlage dargestellten Knoten und ÖPNV-Betriebsanlagen gemäß dieser Gemeinderatsvorlage umzubauen.