



Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	25.03.2024		
Geschäftszeichen	VG/VO-Fi	*33	
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 23.04.2024	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 24.04.2024	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 139/24

Betreff: Grunderneuerung und Umbau Linie 1  
Teilprojekte Ehinger Tor und Wagnerstraße  
- Grundsatzbeschluss -

Anlagen:	Übersichtslagepläne Variantenuntersuchung Ehinger Tor		
		<b>digital</b>	Anlage 1
	Verkehrstechnische Variantenuntersuchung Ehinger Tor		
		<b>digital</b>	Anlage 2
	Lageplan Vorzugsvariante 4 Ehinger Tor	<b>digital</b>	Anlage 3
	Lageplan Knoten Wagner-/Elisabethenstraße	<b>digital</b>	Anlage 4
	Lageplan Haltestelle Blücherstraße	<b>digital</b>	Anlage 5

### Antrag:

1. Das bisherige Vorgehen sowie die Wahl der nun umzusetzenden Variante für die Haltestelle Ehinger Tor zur Kenntnis zu nehmen.
2. Zu beschließen, für das Projekt Umbau Ehinger Tor die Entwurfsplanung, die Wettbewerbsauslobung sowie das Bebauungsplanverfahren durchzuführen.
3. Zu beschließen, das Projekt Erneuerung Gleistrasse Wagnerstraße sowie Neubau Haltestelle Blücherstraße wie beschrieben für einen Projekt- und Baubeschluss vorzubereiten.
4. Den städtischen Finanzierungsanteil im Zuge der folgenden Planungen aufzubereiten.

Jung

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

## Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

---

Finanzielle Auswirkungen:	nein
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

---

### 1. Beschlusslage

#### 1.1. Beschlüsse

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.07.2023, GD 247/23, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität, Bericht
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.10.2023, GD 340/23, Nahverkehrsplan Ulm/Neu-Ulm, Zwischenbericht
- Gemeinderat am 13.03.2024, GD 016/24, Landesgartenschau 2030, Bericht und Beschlüsse

#### 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 Erneuerung der Straßenbahnanlagen in der Wagnerstraße (Grunderneuerung Linie 1) sowie dem Umbau der zentralen Umsteigehaltestelle Ehinger Tor (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-V. Da die Fahrzeuge sehr gut ausgelastet sind, ist eine Kapazitätserhöhung im Straßenbahnnetz 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. In Ulm würde dies eine Steigerung auf 60 Mio. Fahrgäste bedeuten. 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.

#### 2.2. Grunderneuerung und Umbau Linie 1

Für alle Maßnahmen der Grunderneuerung Linie 1 liegt ein Förderbescheid (i.H.v.62,5 %) vor. Die in diverse Teilprojekte aufgesplitteten Maßnahmen sollten im Zeitraum 2022-2026 für ca. 15 Mio. Euro umgesetzt werden. Alle Baustellen konnten bisher wie geplant ausgeführt werden. Da inzwischen nicht mehr vorgesehen ist, die Umsteigehaltestelle

Ehinger Tor in diesem Zug zu sanieren und die Sanierung der Gleisquerung im Bismarckring aufgrund Dringlichkeit auf 2024 vorgezogen werden muss, wird nach heutigem Stand die Grunderneuerung bereits 2025 abgeschlossen.

Bei den Umbauten, die getrennt zur Grunderneuerung zu finanzieren und umzusetzen sind, liegt der Schwerpunkt derzeit auf der Planung der Teilprojekte "Umbau Umsteigehaltestelle Ehinger Tor" und "Umbau Wendeschleife Donaustadion", welche unmittelbar anschließend nach der Grunderneuerung baulich umgesetzt werden können.

### 2.3. Bestandssituation

Die Gleisanlage zwischen Theodor-Heuss-Platz und Schillerstraße wurde in den 1990er Jahren hergestellt und befindet sich je nach Abschnitt in einem befriedigenden bis mangelhaften Zustand. Problematisch ist z.T. der Belag der Gleistrasse, der für die heutigen Lasten des Busverkehrs nicht geeignet ist und Schäden im gesamten Gleisoberbau die Folge sind. Andererseits trägt auch die hohe heutige Verkehrsstärke und gewöhnlicher Verschleiß zur aktuellen Situation bei.

Im Abschnitt Wagnerstraße ist der Gleiszustand noch befriedigend, allerdings wird die Lage des Pflasters zunehmend schlechter. Der Einfahrtsbogen in den Theodor-Heuss-Platz ist in mangelhaftem Zustand und soll mittels diverser Notmaßnahmen noch bis 2025 befahrbar erhalten werden.

Die Haltestelle "Blücherstraße" gehört mit über 3.000 Fahrgästen pro Tag zu den wichtigsten Haltestellen im SWU-Netz. Der derzeitige Bahnsteig ist für den Einsatz längerer Züge nicht geeignet (aktuell nur ca. 30 m Nutzlänge) sowie für das Fahrgastaufkommen deutlich zu schmal. Zum Teil sind im Bereich von Einbauten die heute erforderlichen Mindestdurchgangsbreiten nicht gewährleistet. Das taktile Leitsystem, die Unterstände und die Beleuchtung sind zudem zu ersetzen. Bis zur Einführung der ersten längeren Bahnen ist die Haltestelle Blücherstraße umzubauen.

An der Kreuzung Elisabethenstraße/Wagnerstraße ereignen sich immer wieder Unfälle zwischen PKW und Straßenbahnen, da u.a. in Richtung Innenstadt das Linksabbiegen untersagt ist, aber dennoch regelwidrig erfolgt. In Richtung Söflingen (stadtauswärts) erfolgt die Freigabe für den Linksabbiegenden gleichzeitig zur Straßenbahn, was jedoch durch unaufmerksame PKW-Lenker\*innen immer wieder zu Unfällen führt.

Die Gleisquerung des Bismarckrings ist trotz Instandsetzungsmaßnahmen im Herbst 2023 in einem sehr schlechten Zustand, sodass ein Erhalt nicht mehr möglich ist und der Abschnitt zwischen Ehinger Tor und Gleisdreieck Beyerstraße nun als Vorabmaßnahme im Sommer 2024 erneuert werden muss (zeitl. Zusammenlegung der Baustelle mit Tunnelabdichtung). Die Gleislage ist analog zu einem künftigen Ehinger-Tor-Umbau und müsste anschließend nicht mehr verändert werden.

Auch der Gleis- und Fahrbahnzustand im Bereich Haltestelle "Ehinger Tor" und Schillerstraße ist sehr schlecht. Ein Gleisbogen in der Haltestelle (ca. 25 m Länge) kann nicht mehr bis 2026/27 erhalten werden und muss im Sommer 2024 zwingend vorab getauscht werden. Der Bahnübergang Schillerstraße wurde 2022 behelfsmäßig instandgesetzt. Die SWU versucht, mit verstärkten Unterhaltsmaßnahmen diesen Abschnitt bis 2026/27 zu halten. Ob allerdings eine Lebensdauerverlängerung bis 2027 erreicht werden kann, ist aus heutiger Sicht aufgrund des schlechten Zustands noch unklar.

Die Haltestelle "Ehinger Tor" ist mit knapp 30.000 Ein- und Aussteigern täglich (nur Stadtverkehr) die zweitwichtigste Haltestelle im SWU-Netz. Leider wird sie den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht und ist in einem schlechten baulichen Zustand. Die wesentlichen Defizite sind:

- Keine Barrierefreiheit, da keine Niederflurhaltestellen (deutlich zu großes Spaltmaß, zu niedrige Borde) und kein durchgehendes taktiles Blindenleitsystem.

- Veraltete und mangelhafte Gesamtausstattung.
- Bahnsteige sind zu kurz für 43-Meter-Züge, bereits heute sind die Bahnsteige unzureichend (Halt im Bogen, Ausstieg in Furten und damit 30 cm Höhenversatz).
- Trotz regelmäßiger Instandsetzungsmaßnahmen ist das Dach undicht und nahezu jeden Winter bilden sich größere Eiszapfen.
- Die vollflächige Versiegelung entspricht nicht den heutigen Anforderungen einer klimagerechten Stadt (fehlendes Grün).
- Das Ehinger Tor als historisches Bauwerk fristet ein Schattendasein und erhält nicht die Bedeutung die es verdient hat.
- Die Aufenthaltsqualität, insbesondere bei Nacht, ist trotz sehr guter Ausleuchtung, sehr gering.
- Der Fahrgastwechsel kann aufgrund der Bogenlage z.T. nur unzureichend durch das Fahrpersonal kontrolliert werden.

Der jetzige Zustand am Ehinger Tor kann noch bis voraussichtlich Mitte 2027 toleriert werden. Bis dahin sollte jedoch ein Umbau und eine Anpassung der Bahnsteige auf die längeren Straßenbahnen erfolgt sein.

Ein Provisorium, welches zwar nicht die oben beschriebenen Defizite löst, aber zumindest eine ausreichende Bahnsteiglänge sichert, wäre nur unter hohem finanziellen Aufwand denkbar, was in Anbetracht des Zustandes der Gesamtanlage als nicht zielführend erachtet wird.

### **3. Erläuterung des Vorhabens**

#### **3.1. Ehinger Tor**

In den letzten Jahren wurden verschiedene Verkehrsuntersuchungen und Planvarianten zur Erweiterung der Haltestelle "Ehinger Tor" erarbeitet. Neben Varianten, die eine vollständige Verlegung der Haltestelle vor das Hans-und-Sophie-Scholl-Gymnasium oder Universum Center betrachtet haben und aufgrund des immens hohen finanziellen und baulichen Aufwands frühzeitig verworfen wurden, gab es Varianten, zwei zusätzliche Gleise durch das historische Bauwerk bzw. nördlich davon anzulegen.

Die zwei zusätzlichen Gleise durch das Tor wären unter hohem technischen Aufwand in der Theorie möglich. Unter anderem aber die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Bismarckringes aber auch die Höhenlage des Westringtunnels mit seiner derzeit sehr geringen Überdeckung stehen einer Umsetzung entgegen.

In mehreren Abstimmungsrunden haben die Beteiligten festgestellt, dass in der Abwägung aus baulichem und finanziellem Aufwand einerseits und verkehrlichen Vorteilen andererseits eine bestandsorientierte Weiterentwicklung der Haltestelle die sinnvollste Lösung darstellt. Das heißt die Steige A-D verbleiben vom Prinzip in ihrer heutigen Lage. Eine möglicherweise später notwendige Leistungserweiterung durch zwei weitere Gleise könnte im Bereich des heutigen Steigs E eingerichtet werden. Die im Detail betrachteten Varianten befinden sich in Anlage 1.

Die sechs Varianten in Anlage 1 wurden verkehrstechnisch abgeschätzt und für die drei sinnvollsten Varianten eine detaillierte verkehrstechnische Untersuchung (Anlage 2) durchgeführt. Es hat sich herausgestellt, dass in der Variante 4 alle geplanten Verkehre mit dem heutigen Steig-Layout abgewickelt werden können. Somit wurde in den Gesprächen zwischen Stadt und SWU-V diese Variante favorisiert. Die Flächen für eine nachträgliche Erweiterung um zwei zusätzliche Gleise (s. Variante 1) werden von wesentlichen Einbauten freigehalten.

Mit der optimierten Verkehrsführung am Bismarckring durch die LGS ergeben sich dadurch nach heutigem Wissenstand ausreichend Zeitfenster an der Lichtsignalanlage für den ÖV.

Trotz Schwierigkeiten in der Simulation der Haltestellennutzung während der Hauptverkehrszeit, hat sich gezeigt, dass die ausreichende Dimensionierung der ÖV-Zu- und Abflüsse viel entscheidender als das Layout der Haltestelle "Ehinger Tor" ist. Aufgrund dessen werden im Zuge der LGS-Planung entsprechend Busspuren umgesetzt (insb. Zinglerstraße – Ehinger Tor) sowie eine möglichst störungsfreie ÖV-Zufahrt vorgesehen.

SWU-V und Stadtverwaltung schlagen daher vor, auf Basis der Variante 4 die Haltestelle neu zu bauen. Dadurch können alle heute vorhandenen Defizite beseitigt und die Kapazitäten durch längere Bahnsteige erhöht werden. Langfristig wäre der Entwurf im Bereich Steig E erweiterbar. Die Vorplanung der Vorzugsvariante ist in Anlage 3 beigefügt. Der aktuelle Entwurf ist grundsätzlich auch für eine Straßenbahnerweiterung, z.B. Anbindung Wiblingen via B 311, funktionsfähig. Entscheidendes Kriterium ist die Menge an Freigabefenstern auf dem Bismarckring. Die im Zuge der LGS geplante Verkehrsreduzierung wirkt sich hierfür positiv aus. Zu erwähnen ist aber, dass durch die nur zwei zur Verfügung stehenden Gleise im Falle einer Straßenbahnerweiterung die Möglichkeiten zur Gestaltung des Linienkonzeptes im Anschlussverkehr eingeschränkt ist.

### 3.2. Wagnerstraße - Haltestelle "Blücherstraße"

Im Bereich Wagnerstraße wurden für die Haltestelle "Blücherstraße" zwei Varianten geprüft. Zum Einen eine überfahrbare Haltestelle und zum Anderen eine Verbreiterung der Bahnsteige (ähnlich Magirusstraße). Für die Einrichtung überfahrbarer Haltestellen gab es bereits Überlegungen im Zuge der Planung der Linie 2. Letzendlich wurde dieses Konzept aber verworfen, da sich die Fahrgastwechselzeiten erhöhen würden (Fahrgäste müssen erst vom Gehweg über die Fahrbahn zu den Türen laufen).

An der Blücherstraße wird dies ebenfalls für nicht sinnvoll erachtet, da hier zusätzlich die Wartebereiche direkt vor den Fenstern der Anwohnerinnen und Anwohner lägen (inklusive ca. zehn Meter langer Unterstände). Der Verkehrsfluss des IV würde deutlich schlechter werden, da die Fahrbahn jedes Mal gesperrt werden muss, wenn eine Bahn kommt und zugleich die Situation insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste unkomfortabler wird, da diese in recht kurzer Zeit den Weg zur Straßenbahn meistern müssen.

Als Vorzugsvariante wurde die Verbreiterung des Bahnsteigs - zu Lasten des Gehwegs - gewählt. Der Gehweg würde dennoch im Planbereich durchgehend mindestens eine Restbreite von 2,5 m behalten. Weitere Verbesserungen sind unter Punkt 4.2.2. im Detail beschrieben.

Der Bahnkörper selbst ist heute mit Betonpflaster ausgestattet. Da die Gleistrasse vom Bus planmäßig nicht bzw. nur auf einem kurzen Abschnitt durch die Linie 11 benutzt wird, hat die SWU-V auch eine Umstellung auf Grüngleis bzw. verschiedene Beläge geprüft. Die Gleistrasse hat jedoch eine besondere Bedeutung für die Feuerwehr und kann daher nicht auf ein normales Grüngleis umgestellt werden. Ein durchgehender Plattenbelag, der dann auch vom SEV befahren werden kann, ist aufgrund der Belastungsklasse nicht sinnvoll.

Aus Sicht der SWU-V gibt es daher zwei Varianten:

- Herstellung des Belags als geschliffener Walzasphalt und im Haltestellenbereich mit Betonplatten (analog Söflinger Straße und Olgastraße West)
- Einbau eines Grüngleises mit Kunststoffgittern für vereinzelte Befahrbarkeit durch die Feuerwehr. Im Gleisbereich an den Haltestellen wäre aufgrund der vielen querenden Personen ein Pflasterbelag vorgesehen.

Auch wenn die Änderung zum Grüngleis mit betrieblichen Nachteilen verbunden ist, würde die SWU-V aus ihrer ökologischen Verantwortung heraus in diesem Fall Grüngleise umsetzen. Die abschließende Entscheidung ob das Grüngleis eingeführt werden soll, obliegt dem Gemeinderat.

Von verschiedenen Herstellern gibt es Kunststoffgitter mit denen eine Befahrung für die Feuerwehr möglich wird. Im Zuge der Baustelle würde die SWU-V die Gleistrasse durch neue Hochborde abgrenzen, damit die Trennung der Bereiche für ÖV und IV deutlich sichtbar sind und keine rechtswidrige Befahrung der Gleisanlagen erfolgt. Derzeit kommt es z.B. regelmäßig vor, dass Autos die Gleistrasse auf freier Strecke kreuzen.

Eine begrünte, für die Feuerwehr befahrbare Gleistrasse wäre baulich möglich. Erfahrungen aus Hannover zeigen, dass die Gitter standfest sind. Allerdings gibt es kaum Erfahrungswerte wie sich das Grün optisch auf Dauer entwickelt, da befahrbare Grüngleise bisher nur sehr vereinzelt im Einsatz sind. Die SWU-V kann somit nicht garantieren, wie sich die Gleistrasse optisch entwickelt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich der Luftschall reduziert und die Aufnahme von Regenwasser sich deutlich verbessern würde.

#### **4. Geplante Maßnahmen**

##### 4.1. Ehinger Tor

- Barrierefreier Ausbau der Steige A-E
- Verlängerung der Straßenbahnsteige C und D auf 85 m Nutzlänge
- Umbau des Steig E, so dass drei Gelenkbusse ordentlich halten können
- Vergrößerung der dreieckigen Platzfläche vor dem Ehinger Tor
- Erneuerung des gesamten Belags und aller Aufbauten
- Rückbau des Daches und der Gebäude im Platzbereich
- Umsetzung eines noch zu erarbeitenden Gestaltungsentwurfes für die Haltestellenausstattung sowie die Platzflächen einschließlich einer oder mehrerer neuer Überdachungen

##### 4.2. Wagnerstraße

###### 4.2.1. Gleistrasse

- Erneuerung von rund 1.500 m Gleis zwischen Beyerstraße und Theodor-Heuss-Platz
- Einbau eines geschliffenen Walzasphalts und im Haltestellenbereich mit Betonplatten oder eines Grüngleises mit Notbefahrungsmöglichkeit für Rettungsdienste (Entscheidung zum Projekt- und Baubeschluss)
- Anpassung Signalprogramm Theodor-Heuss-Platz und Beyerstraße für Auf-/Abfahrt Bus (SEV, L11, L N1) im Übergang zum Grüngleis, wenn dieses umgesetzt werden soll
- Einrichtung eines eigenständigen Linksabbiegers in die Elisabethenstraße und Erneuerung der Signalanlage (siehe Anlage 4) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

###### 4.2.2. Haltestelle

- Schematischer Lageplan in Anlage 5
- Neubau der Haltestelle inklusive technischer Ausrüstung und Ausstattung
- Erhöhung der Bahnsteige auf voraussichtlich 24 cm (heute 20 cm)
- Verbreiterung der Bahnsteige um min. 0,5 m. Dadurch Einrichtung Fußgängerinseln mit ausreichend Aufstellfläche

- Verlängerung der Haltestelle auf 42 m Nutzlänge, hierdurch Entfall einzelner PKW-Stellplätze
- Einrichtung von zwei SEV-Steigen am Fahrbahnrand (nur Kassler Bord und Schild)
- Schaffung einer möglichst ebenerdigen Fläche zwischen Gehweg und Haltestelle. Optische Ausgestaltung eines geschwindigkeitsreduzierten Bereichs für den Kfz-Verkehr im Haltestellen- und Kreuzungsbereich (ganztags 30 km/h), so dass Fußgänger sicherer queren können. Beseitigung möglichst vieler Barrieren.
- Aufwertung der Verkehrsflächen durch Pflasterbelag in Haltestellen, Gehweg sowie abschnittsweise Gleisbereichen. Geschliffener Walzasphalt mit hellen Zuschlagsstoffen im Fahrbahnbereich
- Entfall von zwei Parkplätzen sowie zwei Bäumen. Auf Basis der Leitungspläne wurden drei Baum-Ersatzstandorte in unmittelbarer Nähe festgelegt.

#### 4.2.3. Weitere Maßnahmen

- Die städtische Abteilung Verkehrsinfrastruktur wird sich voraussichtlich der Maßnahme anschließen und den Straßenoberbau (Asphalttragschicht, Binder und Decke) in der Wagnerstraße erneuern.

## 5. **Kosten und Finanzierung**

### 5.1. Kosten

#### 5.1.1. Ehinger Tor

Die SWU-V finanziert die aktuellen Phasen (Gestaltungswettbewerb, Entwurfsplanung und Bebauungsplanverfahren). Für die anschließende Umsetzung ist eine Finanzierungsvereinbarung zu erarbeiten. Die SWU-V könnte nach aktuellem Stand die Baukosten für die Gleisanlagen und Bahnsteige sowie einen Basisbetrag für die Haltestellenausstattung übernehmen.

Mehrkosten durch aufwändigere Gestaltung der Haltestellen sowie den Neubau der Bussteige sowie der Platzflächen lägen in finanzieller Zuständigkeit der Stadt Ulm.

Eine aktuelle Kostenschätzung geht von einem Gesamtvolumen von 9,0 Mio. Euro (inkl. Rückbau Dach) aus. Als Referenzannahme wurde hier die Gestaltungsqualität des Bahnhofsplatzes herangezogen.

Die SWU-V hat eine Programmaufnahme für das Bundes-GVFG für Um- und Ausbaumaßnahmen Linie 1 für bis zu 40 Millionen Euro erhalten. Genaue Details wurden bei der Programmaufnahme nicht angegeben, so dass die SWU-V dies recht flexibel nutzen und jederzeit einen Förderantrag stellen kann.

Die SWU-V versucht die Maßnahme "Ehinger Tor" mit der Wendeschleife Donaustadion zu bündeln und gemeinsam als "Investition in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur" anzumelden. Dies besonders vor dem Hintergrund, dass dadurch der Einsatz der 43-Meter-Züge möglich wird. Die Schwelle im Bundes-GVFG liegt bei 10 Mio. Euro anrechenbare Kosten. Im Falle eines Förderbescheides wären bis zu 87,5 % Förderung (75 % Bund, 12,5 % Land) der zuwendungsfähigen Kosten möglich.

Für den Fall, dass die Bündelung nicht gelingt und eine Maßnahme einzeln über die Schwelle von 10 Mio. Euro kommt (anrechenbare Kosten, Mehrkosten aus Gestaltung zählen nicht), kann von der gleichen Förderquote ausgegangen werden.

Für den Fall, dass eine Einzelanmeldung nach L-GVFG erfolgen muss, übernimmt das Land 50 % der zuwendungsfähigen Kosten. Eine Erhöhung auf 75 % wäre möglich, wenn es sich um einen "Umbau ... zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit handelt, der im Interesse des Landes geschieht." Da die Haltestelle "Ehinger Tor" nicht nur relevanter Knoten des Stadtverkehrs ist, sondern auch für viele Regionalverkehrslinien, wäre ein solches Landesinteresse im Detail zu abzu prüfen.

Da die Gestaltung der Freiflächen und der Ausstattung derzeit nicht bekannt ist, ist eine aussagekräftige Kostenschätzung aktuell noch nicht möglich. Sie wird mit Abschluss der Entwurfsplanung erfolgen und dem Gemeinderat vorgelegt.

#### 5.1.2. Wagnerstraße

Die Maßnahmen an der Gleistrasse und der Haltestelle werden vollständig durch die SWU-V finanziert. Diese hat einen GVFG-Förderbescheid (62,5 %) vorliegen.

Sollte sich VGVVI anschließen und die Straßenfahrbahn zeitgleich erneuern, verbleiben die hierfür erforderlichen Bau- und Unterhaltskosten bei der Stadt Ulm.

#### 5.2. Finanzierung

Der städtische Finanzierungsanteil wird im Zuge der folgenden Planungen aufbereitet. Dabei wird auch geprüft, welche Fördermöglichkeiten für den städtischen Anteil der Maßnahme bestehen.

In der bisherigen Investitionsstrategie 2031 sind für diese Maßnahme keine Haushaltsmittel vorgesehen. Dies kann je nach Höhe des städtischen Finanzierungsanteils zu Priorisierungen führen. Gegebenenfalls müssen für die Realisierung dieser Projekte im Rahmen der Fortschreibung der Investitionsstrategie bzw. der Aufstellung des jeweiligen Haushaltsplans andere Maßnahmen entfallen bzw. zeitlich nach hinten geschoben werden.

### 6. Realisierung und weiteres Vorgehen

Die SWU-V wird über den Umbau der Wagnerstraße rechtzeitig vorab im Rahmen einer Bürgerveranstaltung informieren.

Zudem hat die SWU-V eine Internetseite zur Grunderneuerung und dem Umbau der Linie 1 geschaltet. Hier findet sich eine kurze Auflistung zu allen vorgesehenen Maßnahmen. Auf der Internetseite sollen die wichtigsten Termine und Pläne zu aktuellen Baufeldern und Umleitungen bereitgestellt werden. Die SWU-V hat zudem unter der Mailadresse [gleisbaustellen@swu.de](mailto:gleisbaustellen@swu.de) einen Mailverteiler eingerichtet, der sich um Anliegen von Bürgerinnen und Bürger in Zusammenhang mit Baumaßnahmen kümmert.

Vor Baubeginn wird die unmittelbare Anwohnerschaft mit Flyern informiert. Die Abweichungen beim ÖPNV werden wie üblich bekannt gegeben (Presse, Aushang vor Ort, DFI, App...).

Auf der Seite Internetseite [swu.de/umbaulinie1](http://swu.de/umbaulinie1) werden auch ausgewählte Informationen zur Umgestaltung der Haltestelle Ehinger Tor in den nächsten Wochen bereitgestellt.

### 7. Zeitplan

#### 7.1. Ehinger Tor

Bis Ende März 2024 wurde die Vorplanung der Verkehrsanlagen abgeschlossen. Für die Gestaltung der Haltestellenausstattung sowie der Bahnsteig- und Platzflächen ist ein Gestaltungswettbewerb vorgesehen. Dieser soll nun ausgelobt werden und das Ergebnis bis zum Jahresende feststehen. Parallel läuft die Entwurfsplanung der Verkehrsanlagen an. In Anlage 3 ist die aktuelle Vorplanung zu sehen, die Plangrundlage für den Gestaltungswettbewerb wird. Die Verkehrsanlagen (d.h. Anordnung und Dimensionierung der Wege, Steige und Fahrgassen) ist damit im Grundsatz abschließend festgelegt. Die konkrete und detaillierte Ausgestaltung obliegt dem kommenden Wettbewerb. Verwaltung und SWU-V gehen davon aus, dass aufgrund des noch größeren Umfangs der künftigen Haltestellenfläche sowie der Zielsetzung, den künftigen Haltestellenbereich attraktiver und ökologischer zu gestalten ein einzelnes alle Haltestellenbereiche abdeckendes großes Dach nicht mehr möglich/sinnvoll ist und die Überdachungen sich dem Prinzip des Hauptbahnhofs annähern.

Da die Maßnahme unter hohem Zeitdruck steht, hat die SWU-V ein Büro mit der Erstellung eines Bebauungsplans als Planfeststellungsersatz beauftragt. Der Aufstellungsbeschluss soll zeitnah in den Gemeinderat eingebracht werden und wird analog zur Friedrich-Ebert-Straße nur die ÖPNV-Verkehrsfläche inklusive Gleis festsetzen. Die SWU-V hat hierzu vorab bereits ein Gutachten für Schall- und Erschütterung durchführen lassen, das bescheinigt, dass die Änderungen an der Gleisanlage geringfügig und nicht relevant sind.

Nach aktuellem Zeitplan könnte die Baustelle mit einem Rückbau des Daches im Frühjahr/Sommer 2026 starten und bis Ende 2027 abgeschlossen sein. Dem Zeitplan kommt sehr entgegen, dass im Haltestellenbereich außer einer Haupttrasse der Straßenbeleuchtung nur eine größere Leitungstrasse der SWU-V liegt. Aufwändige Kanal- und Leitungsmaßnahmen sind somit nicht zu erwarten.

## 7.2. Wagnerstraße

Die SWU-V sieht vor, die Bauarbeiten in der Wagnerstraße im Frühjahr 2025 durchzuführen. Derzeit wird geprüft, ob die Umsetzung mit einem eingleisigen Betrieb möglich ist. Vereinzelt werden Einschränkungen notwendig.

Die SWU-V wird - wie zuletzt - im gewohnten Maße informieren u.a. über die Internetseite [swu.de/umbaulinie1](http://swu.de/umbaulinie1).

Stadtverwaltung und SWU-V empfehlen, das dargelegte Vorhaben zum Umbau der Wagnerstraße bzw. der Straßenbahnanlagen gemeinsam auszuarbeiten und in diesem Gremium über den Fortgang zu berichten.

Ferner wird empfohlen, für den Umbau Ehinger Tor basierend auf der Vorentwurfsplanung einen Gestaltungswettbewerb durchzuführen und auf dieser Grundlage die Entwurfsplanung auszuarbeiten. Parallel hierzu soll das Baurecht über ein entsprechendes Bebauungsplanverfahren geschaffen werden.