

Ausführliche Sachdarstellung

1. Erläuterung zum Vorhaben

1.1. Rückblick

Mit der Verlagerung des Containerbahnhofes von Neu-Ulm in den Ulmer Norden und der stetig wachsenden Gewerbeaufsiedlung ist auch die Verkehrsbelastung mit einem hohen Schwerverkehrsaufkommen deutlich gestiegen. Die verkehrliche Anbindung des Containerterminals an das übergeordnete Straßennetz mit bestehender Anschlussstelle Ulm-Lehr an die B10 bedingt Umwege von bis zu 3,5 km für den Quell- / Zielverkehr. Die Entwicklung von Ausweichverkehr über die Gemeinden des Ulmer Nordens ist die Folge.

Das Büro Münnich Projekt- & Entwicklungsgesellschaft mbH wurde daher bereits im Jahre 2006 durch die Stadt Ulm beauftragt, mögliche Anschlussmöglichkeiten des Gewerbegebietes im Ulmer Norden an das überörtliche Straßennetz zu untersuchen.

Insgesamt wurden dabei die beiden folgenden Varianten erarbeitet:

- Neubau der Anschlussstelle Ulm/Lehr an der B10 einschließlich dem Rückbau des bestehenden Anschlusses.
- Neubau eines weiteren Autobahnanschlusses an die BAB A8 in unmittelbarer Nähe zu der bereits bestehenden Anschlussstelle Ulm-West, der sog. Doppelanschlussstelle Ulm-West / Ulm-Nord.

Auf Grundlage eines parallel dazu erarbeiteten verkehrstechnischen Gutachten des Ingenieurbüro Dr. Brenner sprach sich der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt in der Sitzung am 15.11.2005 auf Grund der aufgezeigten Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten Jungingen und Dornstadt und der direkteren Verkehrsführung für die Variante "Doppelanschluss" aus.

Mit Schreiben vom 29.06.2007 teilte das Innenministerium Baden-Württemberg die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur geplanten Doppelanschlussstelle mit.

1.2. Sechsstreifiger Ausbau der BAB A8 im Maßnahmenbereich der geplanten Doppelanschlussstelle Ulm-West / Ulm-Nord

Der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A8 wurde bereits im Jahre 2007 im Abschnitt Hohenstadt - Ulm-West planfestgestellt. Der letzte Abschnitt dieser Planfeststellung beinhaltet das Unterführungsbauwerk Nr. 28 über die Bahnstrecke Ulm - Stuttgart und umfasst somit den Umgriff der geplanten Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord.

Für den weiter östlich liegenden Abschnitt "Ulm-West / Autobahnkreuz Ulm-Elchingen" werden nach Kenntnisstand der Stadt Ulm seitens der Straßenbauverwaltung aktuell ebenfalls die Entwurfsunterlagen (RE-Entwurf) für die haushaltsrechtliche Genehmigung erstellt.

Für das kommende Baurechtsverfahren (Planfeststellung) wurde festgelegt, den Abschnitt zw. Bau-km 40+275 und Bau-km 41+487 zu betrachten. Die BAB A8 ist damit insgesamt über eine Länge von rd. 1.212 m betroffen. Der Ausbauquerschnitt "RQ 36" wird nach RAA 2008 (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen) erstellt und setzt sich etwa bei Bau-km 40+865 damit wie folgt

zusammen:

Fahrbahn:	2* 14,50 m =	29,00 m
Mitteltrennstreifen:		4,00 m
Seitentrennstreifen:	2* 3,50 m =	7,00 m
Parallelfahrbahn:	4* 3,75 m =	15,00 m
<u>Bankette:</u>	<u>2* 2,75 m =</u>	<u>5,50 m</u>
Gesamt:		60,50 m

Die Anschlussrampen werden gemäß RAA in einer Breite von 6,00 m mit einer Mitteltrennung von 2,00 m vorgesehen.

Das die Anhebung der Fahrbahn der BAB A8 um rd. 3,50 m bereits im Planfeststellungsverfahren Hohenstadt / Ulm-West für die Doppelanschlussstelle berücksichtigt wurde, ist eine weitere Anpassung der Gradienten nicht mehr notwendig.

1.3. Planung der Doppelanschlussstelle Ulm-West / Ulm-Nord an die BAB A8

Die Planung sieht für den Anschluss der Rampen nördlich und südlich der BAB A8 an den Eiselauer Weg jeweils Kreisverkehrsplätze vor.

Für die bereits im Vorentwurf vorgestellte Variante des nördlichen Kreisverkehrs mit insgesamt 6 Knotenpunktästen wurde mit Schreiben vom 03.06.2011 die prinzipielle Zustimmung der Knotenpunktkonzeption durch das BMVBS erteilt.

Der Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 70 m verbindet dann die BAB A8 mit der zukünftigen K7302 in Richtung Beimerstetten, dem Eiselauer Weg sowohl in südlicher, als auch in westlicher Richtung, dem Containerbahnhof und einer Zufahrt zum Gewerbegebiet Mergelgrube.

Der 6-armige Kreisverkehr ist für Schwerlastfahrzeuge aus allen Knotenpunktzufahrten gut zu befahren. Lediglich die Ausfahrt des Schwerlastverkehrs zum Eiselauer Weg in Richtung Norden soll - mit Blick auf die gewünschte Lenkung dieser Verkehre - eingeschränkt bleiben.

Die Lage des südlich der Autobahn gelegenen Anschlussknotenpunktes ist durch die bestehenden Grundstücke und Betriebe entlang des Eiselauer Weges vorgegeben. Er wird im Schnittpunkt zwischen Eiselauer Weg und der Erschließungsstraße „Im Lehrer Feld“ angeordnet. Der Kreisverkehrsplatz ist 4-armig mit einem Außendurchmesser von 38 m und ist für alle nach StVO zugelassenen Fahrzeuge befahrbar.

Die Fahrbahnbreite des Eiselauer Weges als Verbindung zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen ist mit 7,00 m sowohl innerhalb, als auch außerhalb des Unterführungsbauwerkes gleichbleibend. Lediglich der Gesamtquerschnitt variiert aufgrund verschiedener Anordnungen des 2,50 m breiten Geh-/Radweg unmittelbar an der Fahrbahn, bzw. abgesetzt durch einen Grünstreifen mit Entwässerungsmulde.

Der Anschluss an das Gewerbegebiet Mergelgrube über die Bahnstrecke Ulm /Stuttgart ist im Straßenquerschnitt mit einer 7,00 m breiten Fahrbahn und 3,00 m breitem Geh-/Radweg ähnlich dem des Eiselauer Weges. Lediglich in den etwas engeren Kurvenradien von R=60m erfolgt eine Aufweitung der Fahrbahn in diesen um 1,00 m auf insgesamt 8,00 m.

1.4. Ingenieurbauwerke im Bereich des Baurechtsverfahrens

Insgesamt befinden sich 3 Unterführungen im Maßnahmenbereich, wovon derzeit bereits zwei im

Bestand die BAB A8 unterqueren und künftig eine parallel zur A8 künftig das Gewerbegebiet Mergelgrube anbinden soll.

Konkret handelt es sich dabei um die folgenden Bauwerke:

1.4.1. Unterführung der BAB A8 im Eiselauer Weg - Bauwerksnummer 27 (Anl.7)

Das Bauwerk wird als überschüttetes 1-Feld-Rahmenbauwerk mit einer lichten Breite von 11,00 m und einer Länge von 66,50 m ausgebildet. Die mittlere lichte Durchfahrtshöhe von 6,40 m ist damit 1,80 m höher als der minimal vorgeschriebene Verkehrsraum von 4,50 m und bietet neben statischen Vorteilen eine Minderung der subjektiv beengenden Wirkung solcher Unterführungen für alle Verkehrsteilnehmer.

Fußgänger und Radfahrer werden etwa 35 cm erhöht auf einem 2,50 m breiten Geh- und Radweg über einen 0,50 m breiten Trennstreifen mit F30 Flachbordstein und Geländer von der 7,00 m breiten Fahrbahn getrennt. Eine gute Beleuchtung der Unterführung in Verbindung mit hellen Belägen für den Geh-/Radweg sollen den subjektiven Eindruck zudem verbessern.

Der ursprünglich vorgesehene Entwurf mit 13,00 m lichter Bauwerksbreite wurde nicht weiterverfolgt, da dies zu einer erheblichen Steigerung des kommunalen Kostenanteils in Höhe von rd. 4 Mio. € geführt hätte.

1.4.2. Unterführung der BAB A8 der DB-Strecke Ulm-Stuttgart - Bauwerksnummer 28 (Anl.7)

Das Bauwerk wird in drei Teilbauwerken unterhalb der BAB A8 ausgeführt und bietet derzeit eine lichte Breite für zwei Gleiskörper. Für den sechsstreifigen Ausbau wird künftig die Öffnungsweite auf insg. 16,15 m verbreitert, womit bei Bedarf ein drittes Gleis die BAB A8 unterqueren kann. Dieses vergrößerte Öffnungsmaß von 16,15 m wurde bereits im Baurechtsverfahren "Hohenstadt / Ulm-West" planfestgestellt.

1.4.3. Bahnbrücke Mergelgrube über DB-Strecke Ulm-Stuttgart - Bauwerksnummer 1 (Anl.7)

Dieses Bauwerk überführt die Erschließungsstraße, ausgehend vom nördlich gelegenen 6-armigen Kreisverkehr in Richtung Gewerbegebiet Mergelgrube, parallel zur BAB A8 über die Gleisstrecke Ulm-Stuttgart. Die lichte Breite dieses Bauwerkes entspricht aufgrund identischer Anforderungen der des Bauwerkes Nr. 28. Aufgrund der dichten Parallellage zwischen Bauwerk Nr. 28 und Bauwerk Nr. 1 sind an ihren sich zugewandten Seiten Stützwände als Widerlagerflügelersatz vorgesehen, welche in einer mittig liegenden Raumbfuge die Planungs- und Unterhaltsgrenze bilden. Eine unmittelbare Abhängigkeit im Bauablauf ist somit gegeben.

1.5. Besondere Anlagen

Auf der verbleibenden Restfläche zwischen dem Eiselauer Weg und der Zufahrt zum Gewerbegebiet Mergelgrube ist mit gleichzeitigem Anschluss an diese ein P+M Parkplatz mit insgesamt 76 Pkw-Stellplätzen geplant.

ÖPNV-Verkehr findet derzeit im Planungsgebiet nicht statt. Obwohl davon auszugehen ist, dass der Linienverkehr zukünftig in diesem Gebiet ausgebaut wird, ist eine Berücksichtigung und Planung von Haltestellen momentan nicht möglich.

1.6. Versorgungsleitungen

Neben den üblicherweise zu verlegenden Versorgungsleitungen wie der Kanalisation, Wasserversorgungs-, Strom- und Telekommunikationsleitungen verläuft nördlich der BAB A8 innerhalb des Plangebietes eine Gashochdruckleitung der Gasversorgung Süddeutschland (GVS) mit einem Nenndurchmesser von 500 mm.

Für den 6-streifigen Ausbau der A8 wären lediglich Sicherungsmaßnahmen am Böschungsfuß notwendig.

Erst durch die Schaffung der Doppelanschlussstelle mit den Parallelfahrbahnen für die Zu- und Abfahrten sowie der Verbindungsstraße zur Mergelgrube ist eine Verlegung der mit höchsten Sicherheitsauflagen belegten Hochdruckleitung unausweichlich.

Für die notwendige Verlegung wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, welche mit dem Ziel zur Erarbeitung einer optimalen Lösung mehrere Varianten miteinander verglichen hat.

Aus der Studie ergaben sich verschiedene Vorteile für eine Verlegung der Leitung südlich der BAB A8, die alle Beteiligten nach umfangreichen Abstimmungsgesprächen Anfang 2011 ebenfalls befürworteten.

1.7. Schutz-, Ausgleichs-, und Ersatzmaßnahmen

1.7.1. Naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen

Für den Ausgleich der in Anspruch genommenen Schutzgüter Tier, Natur und Boden, hat die ARGE Baader-Bosch in Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium Tübingen, der Abteilung SUB / V Umwelt- und Gewerbeaufsicht und dem Liegenschaftsamt der Stadt Ulm Ausgleichsflächen ausgewiesen und entsprechende Kompensationsmaßnahmen entwickelt.

Neben der kurzfristigen Inanspruchnahme von Flächen durch Baustelleneinrichtungen oder Baufelder, die nach Fertigstellung der Maßnahme weitgehend wiederhergestellt werden, kommt es im Bereich der neuen Straßen zu dauerhaften Versiegelungen und damit zum vollständigen Verlust der Bodenfunktion.

Die Kalkulation ergibt unter Berücksichtigung der anrechenbaren Entsiegelungen und der bereits im Planfeststellungsverfahren zum 6-streifigen Ausbau der BAB A8 zwischen Hohenstadt / Ulm-West einen verbleibenden Ausgleichsbedarf von rd. 4,16 ha Gesamtfläche im Schutzgut Boden.

Die Bilanzierung im Schutzgut Tiere und Pflanzen ergab einen Kompensationsbedarf von 4,28* ha.

Die Kompensation des Eingriffes in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wird mit Hilfe von 4 Maßnahmenkomplexen erbracht, die im Anschluss genannt, jedoch nicht weiter erläutert werden:

- Im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme werden potentielle Zauneidechsenlebensräume aufgewertet (Menge ca. 0,35 ha)
- Südlich von Bernstadt wird eine Ackerfläche in extensiv genutztes Grünland umgewandelt. Die Maßnahmenfläche grenzt direkt an Kompensationsmaßnahmen (Aufforstung und Anlage einer Extensivwiese) der Stadt Ulm für die Ausweisung von Bebauungsgebieten an und fügt sich somit in ein übergeordnetes Maßnahmenkonzept ein (Menge ca. 1,80 ha)
- Im Bereich des Langenauer Riedes werden Maßnahmen zur Aufwertung von Niedermoorbereichen durchgeführt. Diese Ersatzmaßnahme steht dann in einem räumlichen Zusammenhang mit weiteren Ersatzmaßnahmen, die für den Ausbau BAB A 8 AS Ulm-West bis zum AK Ulm-Elchingen durchgeführt werden. Hier können fachlich geeignete Maßnahmen in einem Gebiet umgesetzt werden, in dem der Vorrang für den Naturschutz bereits etabliert ist. Dem Gebot gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG (Berücksichtigung agrarstruktureller Belange) kann somit entsprochen werden (Menge ca. 1,22 ha)
- Um die Eingriffe beim Schutzgut Boden komplett kompensieren zu können, ist bei Jungingen der Auftrag von Oberboden auf Ackerflächen vorgesehen. Hierfür wird hochwertiger

Ackerboden, der bei Baumaßnahmen im Rahmen der Gewerbegebietserweiterung im Bereich des Doppelanschlusses anfällt, auf Ackerflächen der Stadt Ulm aufgebracht, die sich durch niedrige Ackerzahlen auszeichnen (Menge ca. 2,00 ha)

Mit Hilfe der oben genannten Maßnahmen ist davon auszugehen, dass die erheblichen Umweltauswirkungen die durch den Bau des Doppelanschlusses entstehen, vollständig kompensiert werden können.

1.7.2. Lärmschutzgutachten

Für die Berechnung der Emissionswerte der BAB A8 werden die prognostizierten Verkehrsbelastungen im Jahr 2020 / 2025 in Verbindung mit den umliegenden Gebietskategorisierungen laut Bestand, Bebauungsplan oder Flächennutzungsplan herangezogen.

Bereits im Planfeststellungsverfahren zum 6-streifigen Ausbau der BAB A8 zwischen Hohenstadt / Ulm-West hat man eine Überschreitung des nächtlichen Grenzwertes von 59 db(A) gemäß 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) für die anliegenden Gewerbegebiete ermittelt und somit eine 3,00 m hohe Lärmschutzwand ab Fahrbahnoberkante sowohl nördlich, als auch südlich entlang der BAB A8 als Lärmvorsorgemaßnahme planfestgestellt.

Die nun rd. 376 m in östlicher Richtung über das bisherige Ende der Planfeststellungsgrenze hinausgehenden Lärmschutzwände sollen im Übergangsbereich der Rückführung auf den bestehenden 4-streifigen Autobahnquerschnitt in den Spritzschutzwall integriert werden, wobei sich die Bauhöhe auf rd. 1,70 m bei gleicher Abschirmhöhe reduziert.

Der Lärmschirm wird lediglich im Bereich der Ein- und Ausfahrtrampen unterbrochen und in der sich ergebenden Dreiecksfläche aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht wieder hergestellt.

Eine nachhaltige Verschlechterung ergibt sich damit nicht, so dass diese Lücke vertretbar ist.

1.7.3. Luftschadstoffuntersuchung

Für das Planfeststellungsverfahren wurde ebenfalls eine Luftschadstoffuntersuchung durchgeführt. Dabei wurde die Immission von Kfz-Schadstoffen im Plangebiet für das Jahr 2020 und nach Ausbau der Doppelanschlussstelle berechnet.

Das Ergebnis zeigte, dass in allen bewohnten Bereichen oder personell frequentierten Abschnitten die Einhaltung bzw. deutliche Unterschreitung der Grenzwerte nach 39. BImSchV gewährleistet ist.

1.7.4. Maßnahmen in Wasserschutzgebieten

Ein kleiner Teil des Plangebietes befindet sich in der Schutzzone III der Grundwassererfassung Langenau der Landeswasserversorgung. Entsprechend der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) werden abhängig von der Verkehrsbelastung und Schutzzone unterschiedliche Entwässerungseinrichtungen notwendig.

2. **Kosten und Finanzierung**

2.1. Gesamtkosten im Umgriff der Doppelanschlussstelle BAB A8 Ulm-West / Ulm-Nord

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme einschließlich Grunderwerb, Straßenausstattung,

Bepflanzung mit Ausgleichsmaßnahmen, Aufwendungen für die Baufeldfreimachung, Umverlegen der Gashochdruckleitung und Honorare belaufen sich auf insgesamt rd. 27,8 Mio. €.

2.1.1. Kostenaufteilung für die Doppelanschlussstelle BAB A8 Ulm-West / Ulm-Nord

Kostenträger der Maßnahme sind die Stadt Ulm und der Bund als Straßenbaulastträger der Bundesautobahn A8. Zur Ausweisung der jeweils zu tragenden Kostenanteile wurde ein Kostenteilungsschlüssel seitens des Regierungspräsidiums Tübingen erarbeitet und an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Genehmigung weitergeleitet. Neben einer Zustimmung zu dem errechneten Kostenteilungsschlüssel durch die Stadt Ulm, stimmte auch das BMVBS nach erneuter Abstimmung schriftlich am 11.06.2012 dem Vorschlag des Regierungspräsidiums Tübingen zu.

Die Kostenteilung wurde wie folgt festgelegt:

Bund	=	68,8% entspricht	6,860 Mio. €
Stadt Ulm	=	31,2% entspricht	4,197 Mio. €

Die Kosten für den 6-streifigen Ausbau der BAB A8 in Höhe von ca. 13,604 Mio. € trägt alleine der Bund.

Die Kosten für den P+M Parkplatz in Höhe von 0,151 Mio. Euro entfallen bei einer entsprechenden Fernverkehrsrelevanz ebenfalls auf den Bund und werden daher nicht berücksichtigt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Neubaustrecke Hohenstadt / Ulm-West hat die Deutsche Bahn Bedarf für ein zusätzliches Gleis durch das Unterführungsbauwerk Nr. 28 (vgl. 3.4.2) geäußert. Das Bauwerk führt derzeit 2 Gleiskörper der Bahnstrecke Ulm - Stuttgart unterhalb der BAB A8 hindurch und wurde für einen weiteren Gleiskörper entsprechend aufgeweitet in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen. Nach der Planfeststellung hat die DB ihren Bedarf aus wirtschaftlichen Gründen schriftlich widerrufen und keine weiteren Aktivitäten zumindest bis 2016 angekündigt. Eine Kostenübernahme wurde seitens der DB abgelehnt. Da eine erneute Reduzierung des Bauwerks nicht nur ein drittes Gleis zukünftig ausschließen würde, sondern auch eine erhebliche Planungsänderung bedeutet hätte, sind vorläufig die anteiligen Mehrkosten für die Aufweitung des Unterführungsbauwerkes Nr. 28 in Höhe von ca. 400.000,00 € von der Stadt Ulm zu tragen. Die Gesamtkosten für die Herstellung des Bauwerkes Nr.28 belaufen sich auf rd. 2,75 Mio. €, die wie das Bauwerk Nr. 27 ebenfalls der Kostenteilungsmasse im Bereich der Parallelfahrbahnen unterliegen. Die Stadt Ulm trägt damit neben der Aufweitungskosten von ca. 400.000 € auch einen Kostenanteil von rd. 500.000 € für die Verlängerung des Bauwerkes durch die Parallelfahrbahnen. Die Stadt Ulm behält sich indes vor, die entstandenen Kosten für die Bauwerksaufweitung von der DB AG entsprechend dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) rückwirkend einzufordern, falls diese zu einem späteren Zeitpunkt erneut Bedarf anmeldet.

Kosten, die zwar in den o.g. Gesamtkosten enthalten sind, allerdings nicht in der Kostenteilungsmasse berücksichtigt werden können und somit vollständig von der Stadt Ulm als Verursacher bzw. Straßenbaulastträger zu tragen sind die entstehenden Kosten für das Verbindungsstück des Eiselaer Weges in Höhe von rd. 0.419 Mio. € und der Anschlussast des 6-armigen Kreisverkehrs an den Containerbahnhof mit 0.284 Mio. €, welcher als Ersatz für den derzeit bestehenden Anschluss an den Eiselaer Weg wiederhergestellt wird.

Die Kostenaufteilung des nördlichen 6-armigen Kreisverkehrs unterscheidet sich zudem von den berechneten Anteilen von 68,8% Bund zu 31,2% Stadt, da hier die kommunalen Interessen mit mehreren Anschlüssen für Erschließungsstraßen gegenüber denen des Bundes überwiegen.

Da die Gemarkungsgrenze der Stadt Ulm und der Gemeinde Dornstadt den 6-armigen Kreisverkehr durchschneidet, war ursprünglich eine weitere Vereinbarung zur Planungs- und Kostenteilung

zwischen der Stadt Ulm, dem Alb-Donau-Kreis und den Gemeinden Dornstadt und Beimerstetten für den gesamten Ausbau des Eiselauer Weges, inkl. der geplanten Verlängerung des Eiselauer Weges als K7302 „Albrecht-Berblinger-Straße“ vorgehen. Zurückgehend auf Gespräche aus dem Jahr 2007 haben sich Herr Bürgermeister Wetzig, Herr Landrat Seiffert vom Landratsamt Alb-Donau-Kreis und der Präsident der Abteilung Straßenwesen und Verkehr des Regierungspräsidiums Tübingen, Herr Bild, mit jeweils weiteren Vertretern bereits frühzeitig darauf geeinigt, die Maßnahme und damit auch die Finanzierung nördlich des 6-armigen Kreisverkehrs zu trennen. Die Kosten für die geplante K7302 „Albrecht-Berblinger-Straße“ als Verlängerung des Eiselauer Weges werden gemeinsam durch den Alb-Donau-Kreis und die Gemeinden Dornstadt und Beimerstetten getragen. Die Kosten für die Ertüchtigung des weiter südlich verlaufenden Eiselauer Weges, ebenso wie den nördlichen Anschluss an den 6-armigen Kreisverkehr, welcher bereits auf der Gemarkung Dornstadt liegt, trägt die Stadt Ulm.

Für den daraus folgenden Kostenanteil der Stadt Ulm in Höhe von insgesamt 4,616 Mio. €, sollen Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beantragt werden. Ein Zuschuss in Höhe von rd. 2,90 Mio. € wird dabei erwartet.

Der Kostenanteil für die Aufweitung der Unterführung Nr. 28 in Höhe von ca. 400.000 €, sowie die Honorare und Nebenkosten von ca. 650.000 € sind hinzuzurechnen.

Das Regierungspräsidium vergütet zudem der Stadt Ulm für die Erbringung der Planungsleistungen einen Verwaltungskostenzuschlag in Höhe von insgesamt 3,0% (2,5% mit vorliegendem Baurecht und 0,5% nach vorliegender Ausführungsplanung). Dies entspricht rd. 200.000 € der auf den Bund entfallenden genehmigten Baukosten für die Doppelanschlussstelle.

Projekt	7.54100014 - Anschluss A8, Verlängerung Eiselauer Weg (in T. €)						
	Gesamt	bis 2011	2012	2013	2014	2015	2016 ff.
Einzahlung	3.100	0	0	0	0	175	2.925
Auszahlung	5.666	517*	200	200	200	1.000	3.549
Saldo für Stadt neu	2.566	517	200	200	200	825	624
Finanzplan bisher	7.290	517	200	200	1.000	3.000	2.373
Änderung	- 4.724	0	0	0	- 800	- 2.175	- 1.749

2.1.2. Angaben zu Folgekosten für die Doppelanschlussstelle BAB A8 Ulm-West / Ulm-Nord

<u>Ordentliche Aufwendungen</u>	
- Unterhalt	28.330 €
- Reinigung	
- Energiekosten	
- Personalkosten ¹⁾	
- Abschreibungen (2,5 %) (40 J.)	141.650 €
Zwischensumme	169.980 €
<u>Kalkulatorischer Zins (3,97 %) netto</u>	50.935 €
Gesamtaufwand	220.915 €
<u>Objektbezogene Erträge</u>	
- Auflösung von Zuschüssen	77.500 €
Von Stadt zu tragen	143.415 €

¹⁾ ggf. für HM-Dienste u.a.

2.2. Gesamtkosten der Anbindung des Gewerbegebietes Mergelgrube

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme einschließlich dem Bauwerk BW 1, Grunderwerb, Straßenausstattung, Bepflanzung mit Ausgleichsmaßnahmen, Aufwendungen für die Baufeldfreimachung und Honorare betragen gemäß beiliegender Kostenberechnung 1,96 Mio. €.

Projekt	7.54100018 - Bahnbrücke Mergelgrube (in T. €)						
	Gesamt	bis 2011	2012	2013	2014	2015	2016 ff.
Auszahlung alt	2.500	107	0	0	600	890	903
Auszahlung neu	1.962	107	0	0	600	890	365
Veränderung	-538	0	0	0	0	0	-538

2.2.1. Angaben zu Folgekosten für die Anbindung des Gewerbegebietes Mergelgrube

<u>Ordentliche Aufwendungen</u>	
- Unterhalt	9.810,00 €
- Reinigung	
- Energiekosten	
- Personalkosten ¹⁾	
- Abschreibungen (1,25 %) (80 J.)	24.525,00 €
Zwischensumme	34.335,00 €
Kalkulatorischer Zins (3,97 %)	38.946,00 €
Gesamtaufwand	73.281,00 €
<u>Objektbezogene Erträge</u>	
- Auflösung von Zuschüssen	0,00 €
Von Stadt zu tragen	73.281,00 €

¹⁾ ggf. für HM-Dienste u.a.

Angaben zur Kostenschätzung/-berechnung Investition

Kennzahlen:

rd. 2.23 Mio. € / km - Baukosten/ km Straßen (Fahrbahn / Parkplätze / Geh- u. Radwege; ohne Kosten für die Verlegung der Gashochdruckleitung)

rd. 2.380,00 €/m² - Baukosten/m² für Brückenbauwerk Nr. 1 (Brückenfläche Bahnbrücke Mergelgrube)

rd. 2.000,00 €/m² - Baukosten/m² für Brückenbauwerk Nr. 27 (Brückenfläche Unterführung Eiselauer Weg)

rd. 2.300,00 €/m² - Baukosten/m² für Brückenbauwerk Nr. 28 (Brückenfläche Unterführung DB Strecke Ulm-Stuttgart)

3. Weiteres Verfahren

Nach der Zustimmung zur RE-Entwurfsplanung durch den Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt in der Vorberatung und dem Beschluss im Gemeinderat gehen wir derzeit von den folgenden Zeit- und Planungsabläufen aus:

Ab Oktober 2012 Umgehende und damit vorzeitige Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen auf Basis der RE-Entwurfsplanung

Bis Oktober 2013	Zustimmung zur RE-Entwurfsplanung mit haushaltsrechtlicher Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde, das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) → Zustimmung zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens
Oktober 2013	Zustimmung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch den FBA und GR der Stadt Ulm
In 2014 / 2015	Durchführung der Planfeststellung mit abschließendem Planfeststellungsbeschluss (falls gegen den Beschluss nicht gerichtlich vorgegangen wird) Die spätere Bauabwicklung wird abhängig von einer Durchführungsvereinbarung geregelt
Ab Anfang 2016	angestrebter Baubeginn

3.1. Hinweise zur Planfeststellung

Das kommende Planfeststellungsverfahren wird laut Planungsvereinbarung vom 13.11.2007 (vgl. Anl. 7) durch die Stadt Ulm beantragt und ebenfalls in enger Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Tübingen durch diese begleitet.

Da nicht nur der Bund, sondern auch die Stadt Ulm Vorhabensträger ist, wurden hinsichtlich einer Beantragung des Verfahrens durch die Stadt Ulm keine Bedenken geäußert.

Die Stadt Ulm wird darüber hinaus als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

3.2. Hinweise zum Bauablauf

Das Regierungspräsidium Tübingen erstellt zu gegebener Zeit eine Bauvereinbarung zur Maßnahme, welche die konkreten Rahmenbedingungen zur Umsetzung regelt.

Im aktuellen Verfahrensstand möchte das Regierungspräsidium Tübingen noch keine Angaben zu möglichen Baugrenzen zwischen dem Baulastträger der Bundesautobahn und den kommunalen Straßenbaulastträgern machen.

4. Sachstand zur Förderung der Maßnahme "Ausbau Stelzenäcker und Eiselauer Weg" im Ulmer Norden nach LGVFG

4.1. Beschlüsse

Am 25.08.2011 (GD 298/11) hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt dem Projektbeschluss zum Ausbau Stelzenäcker und Eiselauer Weg zugestimmt.

4.2. Förderung der Maßnahme und Auswirkung auf die Bauzeit

Die Landesregierung hat mit Schreiben vom 06.12.2011 neben einer Umschichtung der Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gleichzeitig die Neubewilligung von Zuwendungen landesweit in den Jahren 2012 und 2013 abgelehnt.

Da nach derzeitigem Sachstand für den Doppelanschluss Ulm-West / Ulm-Nord in 2013 noch nicht

mit einem Planfeststellungsbeschluss gerechnet werden kann, ist diese Maßnahme daher nur indirekt betroffen.

Trotz aller Bemühungen der Stadt Ulm eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahme zu ermöglichen, hat Herr Minister Herrmann mit Schreiben vom 19.06.2012 auch eine Vorfinanzierung der Fördermittel durch die Stadt Ulm abgelehnt.

Da der Baubeginn ohne genehmigten Fördermittelantrag zuwendungsschädlich ist und zum Verlust der vollständigen Fördersumme führen würde, kann nun voraussichtlich erst in 2014 der Antrag gestellt und im Anschluss mit den Bauarbeiten begonnen werden.