



Sachbearbeitung	Verkehrsplanung und Straßenbau		
Datum	11.03.2008		
Geschäftszeichen	VG/VP-Rm/Bi	* 37	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 01.04.2008	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 107/08

Betreff: Neubau des Fußgängerstegs über die Bahnanlagen am Hauptbahnhof Ulm
- Genehmigung des Gestaltungsentwurfs und Zustimmung zur weiteren Planung und Vorbereitung -
- Zustimmung zur überplanmäßigen Ausgabe bei Haushaltsstelle 2.6300.9521.000-0168 und Fortschreibung der Finanzplanung -
- Bericht über die ÖPNV-Erschließung des Dichterviertels -

Anlagen: Kostenschätzung
Lageplan, Schnitte (werden in der Sitzung gezeigt), jede Fraktion erhält vorab einen Plansatz

Antrag:

1. Der Gestaltungsentwurf der Architekten Mahler-Günster-Fuchs, Stuttgart in der Fassung vom 13.2.2008 und die Kostenschätzung von VG/VP vom 17.03.2008 mit voraus-sichtlichen Gesamtkosten von 9.800.000 € werden als Grundlage für die weitere Planung des neuen Fußgängersteges über die Bahnanlagen beim Hauptbahnhof Ulm genehmigt.
2. Die Verwaltung wird mit der Weiterplanung und der weiteren Vorbereitung bis zur Ausführungsplanung beauftragt. Hierfür werden bis zum Zeitpunkt des Baubeschluss Planungsmittel in Höhe von 800.000 € genehmigt.
3. In einem Nachtrag zum Haushalt 2008 werden bei der Haushaltsstelle 2.6300.9521.000-0168 Mehrausgaben in Höhe von 700.000 € veranschlagt.
4. Bis zum Erlass der Nachtragshaushaltssatzung dürfen überplanmäßige Ausgaben bei der Haushaltsstelle 2.6300.9521.000-0168 in Höhe von 700.000 € geleistet werden.
5. Für das Vorhaben 2.6300-0168 wird die mittelfristige Finanzplanung fortgeschrieben:
Gesamt: 11.500.000 €
bis 2007: 400.000 € 2008: 2.355.000 € 2009: 5.500.000 € 2010: 3.245.000 €
6. Der Bericht zur ÖPNV-Erschließung Dichterviertel wird zur Kenntnis genommen.

Sachdarstellung:

1. Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Raßmann

Genehmigt: <u>BM 3.C 3.OB.RPA.ZS/F</u>	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats: Eingang OB/G _____ Versand an GR _____ Niederschrift § _____ Anlage Nr. _____
---	--

Finanzielle Auswirkungen:		Ja	
Auswirkungen auf den Stellenplan:		Nein	
Finanzbedarf*	2008		
Vermögenshaushalt/Finanzplanung		Verwaltungshaushalt [einmalig / laufend]	
Ausgaben (Abbruch + Planung)	11.500	€	Ausgaben (einschl. kalk. Kosten) ca. 425.000 €
Einnahmen		€	Einnahmen €
Zuschussbedarf	11.500	€	Zuschussbedarf ca. 425.000 €
Mittelbereitstellung *			
HH-Stelle: 2.6300.9521.000-0168		innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei:	
<u>Vermögenshaushalt</u>		_____ €	
Bedarf:	2.335.000	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: _____ €
Verfügbar:	<u>1.655.000</u>	€	_____ €
Mehr-/Minderbedarf:	700.000	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln: _____ €
Deckung bei HH-Stelle:		_____ €	
<u>Finanzplanung</u> 2009 ff			
Bedarf:	8.745.000	€	
Veranschlagt:	<u>7.545.000</u>	€	
Mehr-/Minderbedarf:	1.200.000	€	
Deckung im Rahmen der Fortschreibung der Finanzplanung.			

2. Sachstand und Beschlüsse des Gemeinderates

- a) Im Jahr 2001 wurde der **Realisierungswettbewerb „ZOB, Bahnstättensbrücke und Fahrradparkhaus“** ausgelobt. Das Wettbewerbsergebnis wurde in der Sitzung des Fachbereichsausschusses am 19.02.2002 vorgestellt und die ersten Preisträger mit der weiteren Bearbeitung des Entwurfs beauftragt (s. GD-Nr. 47/02, Niederschrift § 44).
- b) Bei der Umsetzung des Wettbewerbsentwurfes zeigte sich, dass dieser so nicht realisierbar war. Dem Fachbereichsausschuss wurde am 18.10.2005 ein **überarbeitetes Konzept mit einer anderen Verkehrsabwicklung im ZOB, mit dem Verzicht auf das Fahrradparkhaus und einer separaten Bahnstättensbrücke** vorgelegt. Dieses Konzept wurde der weiteren Planung zugrunde gelegt. Die Planung für den Steg über die Bahnanlagen wurde aufgestellt und – wie von der Bahn gefordert - in das Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm, Abschnitt Hauptbahnhof Ulm, eingebracht (s. GD-Nr.324/05; Niederschrift § 279).
- c) Da entgegen den immer wieder verlautbarten Terminplanungen der Deutschen Bahn AG das Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke bis heute nicht abgeschlossen werden konnte, waren **aufgrund der fehlenden Planungssicherheit** auch die weiterführenden **Planungen für den neuen Fußgängersteg zurückzustellen**.
- d) In den Sitzungen des Fachbereichsausschusses am 17.07. und 16.10.2007 wurde über die Notwendigkeit, aufgrund der aktuellen Entwicklung des Bauzustandes den alten Steg abzubrechen, berichtet und der **Abbruch kurzfristig beschlossen** (s. GD-Nr. 277/07 und GD-Nr. 373/07, Niederschrift § 377).
- e) Mit der Eilentscheidung des Oberbürgermeisters vom 08.11.2007 erfolgte die **Freigabe und Vergabe der Abbrucharbeiten**. Die **Abbruchkosten in Höhe von 1,7 Mio. €** wurden genehmigt. Diese wurde im Gemeinderat am 21.11.2007 bekannt gegeben (s. GD-Nr. 424/07, Niederschrift § 93).
- f) In einer weiteren Sitzung am 13.02.2008 wurde dem Gemeinderat über begleitende Maßnahmen in Bezug auf den Abbruch des Steges sowie über den Stand des Verfahrens für den Bau des neuen Bahnstättenssteges berichtet (s. GD-Nr.048/08, Niederschrift § 5).
- g) Da der neue Steg – anders als in der bisherigen Planung – nunmehr in gleicher Lage wie der alte Steg errichtet werden kann, bedarf es einer Überarbeitung der bisherigen Planung und einer neuen planungsrechtlichen Grundlage. Die rechtliche Zuständigkeit für den neuen Steg liegt nun bei der

Stadt Ulm; sie wird über eine Eisenbahn-Kreuzungs-Vereinbarung nach §12 EkrG mit der DB Netz geregelt und bedarf einer Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt. Die weitere Bauplanung kann daher nun fortgeführt werden.

3. Erläuterung zum Vorhaben

3.1. Darstellung des Bauvorhabens

Grundlage für die Planung ist weiterhin der **Gestaltungsentwurf** der beauftragten Preisträger, das Büro Mahler-Günster-Fuchs, Stuttgart, vom 13.2.2008. Er weist folgende Gestaltungs- und Konstruktionselemente auf:

- Der Steg wird als Fachwerkträger aus geschweißtem Flachstahl hergestellt.
- Er ist durchweg, auch im Bereich der Treppenaufgänge, überdacht und seitlich verglast.
- Die Breite des Steges beträgt 6 m, die lichte Weite 5,10 m.
- Seine Gesamtlänge (inkl. Treppenaufgänge) beträgt 189,50 m.
- Bei dem Steg handelt es sich um eine Dreifeldbrücke mit Pfeilern auf den Bahnsteigen 2 und 4, die Spannweiten betragen rd. 61, 34 und 67 m.
- Die lichte Höhe über den Gleisen beträgt 6,60 m, die Gesamthöhe 9,90 m.
- An den Treppenaufgängen sind jeweils zwei Aufzüge vorgesehen. An der Ostseite (Bahnhofplatz) werden die Aufzüge ebenso wie die Treppe nach der jetzigen Planung bis in die Tiefgarage geführt.
- Die Konstruktion des Steges ist so vorgesehen, dass zu den Bahnsteigen ebenfalls Treppen und Aufzüge möglich sind. Der Bau dieser Treppen und Aufzüge muss von DB Station und Service durchgeführt werden.

3.2. Planung und Vorbereitungsmaßnahmen für den Neubau des Bahnhofsteges

Die Vorgespräche mit DB-Netz, DB-Projektbau und den Planungsbüros, in denen die weiteren Planungsschritte festgelegt wurden, haben zeitnah stattgefunden, sodass nun seitens der Stadt mit der **konkreten Ausführungsplanung begonnen** werden kann. Dazu müssen entsprechende Planungsaufträge vergeben und ergänzende Maßnahmen durchgeführt werden. Im Einzelnen sind dies:

- Objektplanung für Ingenieurbauwerke nach § 55 HOAI, vorgesch. Auftragnehmer: Ing.-Büro Brandolini und Seitz, Ulm / Tragwerkplanung nach § 63 HOAI vorgesch. Auftragnehmer: Ing.-Büro Fischer und Friedrich, Stuttgart / Prüfstatik, vorgesch. Auftragnehmer: Dipl. Ing. Josef Seiler, Berlin
- Baugrundgutachten, vorgesch. Auftragnehmer: Ing.-Büro Henke und Partner, Stuttgart
- Kampfmittelbeseitigung sowie Aufschlussbohrungen im Gründungsbereich - vorgesch. Auftragnehmer: noch nicht bekannt
- Bahnkosten der DB Netz AG (Genehmigungskosten, Kosten an Bahnanlagen bei der Kampfmittelbeseitigung / Koordinierungsleistungen DB-AG/Stadt Ulm)
- Planung und Koordinierung eisenbahnbetrieblicher Belange, Kreuzungsvereinbarung, Koordination der Sicherheitsleistungen, vorgesch. Auftragnehmer: Ing.-Büro Hill, Mühlacker
- Öffentlichkeitsarbeit - Vorgesehener Auftragnehmer: Kommunikationsbüro, Ulm

Die Planungen und Abstimmungen mit der Bahn sowie die notwendigen Vorarbeiten werden mit höchster Priorität durchgeführt.

3.3. Weiteres Vorgehen, Terminplanung

Um im Frühjahr 2009 mit dem Bau des Steges beginnen zu können, müssen die obigen Aufträge umgehend erteilt werden. Die Planungen und Abstimmungen mit der Bahn sowie die notwendigen Vorarbeiten werden vom Fachbereich mit höchster Priorität durchgeführt. Ziel ist es, den notwendigen **Baubeschluss** – nach Vorberatung im Fachbereichsausschuss - in der ersten Sitzung des **Gemeinderates** nach den Sommerferien, am **15.10.2008**, zu beantragen.

Als Fertigstellungstermin wird Ende 2009 angestrebt. Ein verlässlicher Zeitplan wird vorgelegt, wenn Ausführungsplanung und Baudurchführung – die ja unter laufendem Bahnbetrieb abgewickelt werden muss – mit der Bahn AG zeitlich abgestimmt ist.

3.4. Abstimmung mit anderen Planungen im Bahnhofsbereich

Auf dem Bahnhofsvorplatz im Bereich des östlichen Treppenabgangs überlagert sich die Planung des Steges mit anderen aktuellen Planungen. Dies sind die geplante Neugestaltung des ZOB und das Projekt City-Bahnhof-Ulm. In diesem Bereich (zum Teil unter dem ZOB) liegt die Intercity-Tiefgarage, die ebenfalls von der Planung betroffen ist.

Das östliche Widerlager und der Treppenabgang des Steges liegen im Bereich der Tiefgarage. Die Gründung muss in der Tiefgarage erfolgen und auf die Organisation der Parkplätze in der Tiefgarage abgestimmt werden.

Im Zuge des Projektes City-Bahnhof-Ulm, bei dem die Haupteintragungsebene des Bahnhofs und aller damit verbundenen Einrichtungen auf der Ebene -1 liegen soll, ist u.a. auch die Umgestaltung bzw. ein Neubau der Intercity-Tiefgarage erforderlich. Der Treppenabgang des Steges und die Aufzüge des Steges sollen deshalb entsprechend der jetzigen Planung bis in die Tiefgaragenebene hinuntergeführt werden. Mit der Gründung der Widerlager des Steges stellt dies bei einem künftigen Um- oder Neubau der Garage Zwangspunkte dar, die aber in die Planung einer neuen Tiefgarage eingefügt werden können.

Die **Neugestaltung des ZOB**, für den fertige Ausführungspläne vorliegen, könnte unabhängig vom Neubau des Steges durchgeführt werden. Im Hinblick auf das Projekt City-Bahnhof-Ulm und den damit angedachten Umbau der Tiefgarage soll aber das **Projekt ZOB zurückgestellt** werden. Ein Umbau der Tiefgarage wäre nach der Neugestaltung des darüber liegenden ZOB's nicht mehr möglich.

4. Kosten und Finanzierung

4.1. Kosten

- a) Als voraussichtliche **Gesamtherstellungskosten** für den neuen Fußgängersteg werden nach der beiliegenden **Kostenschätzung** vom 17.03.2008 insgesamt **9,8 Mio. €** ermittelt.
 - Die **reinen Baukosten für den Steg** können zur Zeit nur grob über die Brückenfläche geschätzt werden. Sie werden in der Größenordnung von **ca. 7,4 Mio. €** liegen. Große Unsicherheitsfaktoren bestehen hier bei der Gründung, beim Umbau der Intercity-Tiefgarage und in der technischen Ausstattung.
 - Hinzu kommen die **Planungskosten und die Kosten der Bahn**. Sie werden z. Zt. auf **ca. 2,4 Mio. €** - ebenfalls grob – geschätzt.
 - Die konkrete und verlässliche Kostenermittlung ist erst im Rahmen der Kostenberechnung auf der Grundlage der Ausführungsplanung möglich und wird bis zum Baubeschluss vorliegen.
- b) Für den **Abbruch des alten Steges** sind **1,7 Mio. € Abbruchkosten genehmigt**. Nach einer vorläufigen Prognose wird dieser Betrag auch tatsächlich anfallen.
- c) Für die in Ziffer 3.2 beschriebene weitere **Planung bis zum Baubeschluss** werden **in diesem Jahr folgende Finanzmittel** benötigt:
 - Planungskosten (Objekt-/Tragwerkplanung, Statik u.a.) 580.000 €

• Baugrunduntersuchung, Kampfmittelbeseitigung u. a.	100.000 €
• Koordination mit der Bahn	80.000 €
• <u>Öffentlichkeitsarbeit</u>	40.000 € Gesamt
	800.000 €

4.2. Finanzierung

In der **Finanzplanung** und im Haushalt sind für das Vorhaben 2.6300-0168 – Bahnhofsbrücke - insgesamt **9,6 Mio. €** veranschlagt. In der folgenden Tabelle sind die veranschlagten Finanzmittel sowie der voraussichtliche Finanzbedarf auf der Grundlage der og. Kostenschätzung dargestellt.

Planung / Bedarf	Gesamt T€	Bis 2007 T€	2008 T€	2009 T€	2010 T€	2011 T€
Finanzplanung	9.600	400	1.655	2.500	4.000	1.045
Bedarf						
Abbruch Steg	1.700	145	1.555			
Neubau Steg (Kostenschätzung)	9.800	255	800	5.500	2.945	
Summe Bedarf	11.500	400	2.355	5.500	-3.245	0
Änderung	+ 1.900	0	+ 700	+ 3.000	- 755	- 1.045

Der endgültige Finanzbedarf für das Gesamtprojekt wird im Zusammenhang mit der notwendigen Bauentscheidung ermittelt. Bei der Aufstellung des Haushalts 2009 und der Fortschreibung der mittelfristigen Finanzplanung ist über die Bereitstellung der Finanzmittel zu entscheiden.

Für den **zusätzlichen Finanzbedarf von 700.000 € im laufenden Jahr** für die weitere Planung und Vorbereitung bis zum Baubeschluss ist es erforderlich, im Nachtrag zum Haushalt 2008 die zusätzlichen Haushaltsmittel zu veranschlagen und bis dahin den überplanmäßigen Ausgaben zuzustimmen.

Die Trasse und der Neubau des Fußgängersteges liegt innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Weststadt-Soziale Stadt“. Das Regierungspräsidium Tübingen hat allgemein die Förderfähigkeit der Kosten für den Abbruch und Neubau bestätigt. Die tatsächliche Förderung hängt aber davon ab, dass das Land den Bewilligungsrahmen für das Sanierungsgebiet in wesentlichem Umfang erhöht.

5. ÖPNV-Erschließung Dichterviertel

Im Rahmen der Informationsveranstaltungen zum Abbruch des Bahnhofsteges wurde aus den Reihen der betroffenen Bürger angeregt, als Ersatz für den Steg die Busverbindungen in Richtung Ehinger Tor zu verbessern und das Dichterviertel mit einer neuen Buslinie zu erschließen. Wie in der Gemeinderatssitzung am 13.02.2008 berichtet, wurden gemeinsam mit DING und SWU dazu Vorschläge erarbeitet.

Schon umgesetzte Verbesserungen:

Für die Schüler des Schubert-Gymnasiums wurden inzwischen schon Kurse der Linie 49 aus Nellingen – Dornstadt - Lehr zur ersten Stunde über den ZOB Ulm hinaus bis zur Haltestelle Universum Center verlängert. Die Linie 38, die die Schüler aus Richtung Blaustein nach Ulm bringt, hält fahrplanmäßig am Ehinger Tor. Für die Rückfahrt beider Linien wird überwiegend die Abfahrt am Universum Center angeboten. Das Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Zinglerstraße ermöglicht auch den Schülern aus Richtung Süden in der Nähe des Ehinger Tores auszusteigen. Somit ist für ca. 400 Schülerinnen und Schülern ein akzeptables Angebot vorhanden. Für die ca. 100 Schüler aus

den Regionalbahnen bleibt nur der Fußweg bzw. der Umstieg auf die DING-Linien zum Ehinger Tor. Die SWU-Verkehr bietet ein sehr dichtes Angebot mit den Linien 1, 3, 7, 8 und 10. Gleiches gilt für ca. 40 Schüler aus Richtung Neu-Ulm. Hierfür wäre aber schon ein Umstieg am Rathaus in die Linie 4 zum Ehinger Tor möglich.

Sonderlinie in das Dichterviertel:

Um das Dichterviertel für die Zeit ohne Steg durch eine neu zuschaffenden Buslinie mit dem ZOB Ulm zu verbinden, hat die SWU Verkehr für zwei mögliche Linienführungen eine Kostenermittlung erstellt. Die Linien würden wie folgt geführt:

Variante 1: ZOB - Landratsamt - Schubart-Gymnasium - Theater - ZOB

Variante 2: ZOB - Landratsamt - Schubart-Gymnasium - Landratsamt - ZOB.

Die Variante 2 bietet die bessere Verbindung an, hat aber größere Eingriffe in die heutige Park-Situation in der Schillerstraße zur Folge.

Für diese Linie wurden der Einsatz eines Midi-Busses und die Taktzeiten des übrigen Stadtbusverkehrs zu Grunde gelegt. Für die Abwicklung sind zwei Fahrzeuge erforderlich. Dementsprechend fallen jährliche Kosten in Höhe von ca. 300 T€ an. Der Midi-Bus wurde gewählt, da der Einsatz eines großen Busses auf Grund der erwarteten Nachfrage – ausgenommen der kurzzeitigen Schülerverkehr - nicht den Einsatz eines Standardlinienbusses gerechtfertigen würde.

Einsatz eines Anrufsammeltaxis in das Dichterviertel:

Als eine weitere Möglichkeit wurde der Einsatz eines Anrufsammeltaxis (AST) zwischen ZOB und Dichterviertel untersucht. Diese AST-Bedienung bedeutet wie generell bei den MobilSAM-Verkehren eine vorherige telefonische Anmeldung von ca. 30 Minuten. Gedacht wäre diese Verbindung in erster Linie für mobilitätseingeschränkte Personen.

Es wurden zwei Varianten von der SWU Verkehr ermittelt: Der Einsatz eines Taxis bzw. der Einsatz von zwei Taxen. Die Bedienung erfolgt halbstündlich. Für die Kosten wurden ca. 120 T€ bzw. 170 T€ ermittelt. Die tatsächlichen Kosten stehen erst nachträglich fest, da sie von der realen Nutzung abhängen. Somit sind diese genannten Kosten nur eine grobe Abschätzung.

Zusammenfassung:

Auf Grund der hohen Kosten und einer voraussichtlich geringen Nutzung erscheint der Einsatz von 300 T€/Jahr zu hoch. Eine Verringerung des Angebotes mit Kostenreduzierung würde voraussichtlich zu einem weiteren deutlichen Rückgang der Nutzung führen. Die Mengen der Schülerverkehre können mit diesem Angebot nicht befördert werden. Weitere Maßnahmen für die Schülerverkehre, die mit diesem Angebot nicht befördert werden könnten, wären zudem erforderlich. Aus diesem Grund wird die Einrichtung einer Sonderlinie in das Dichterviertel nicht empfohlen.

Die Einführung eines AST-Verkehrs ist in seiner Dimensionierung nicht abschätzbar. Da hier eine vorherige Anmeldung erforderlich ist, besteht schon eine gewisse Hemmschwelle, die bei der Nutzungsmöglichkeit anderer ÖPNV-Linien um so höher ist. Auch ein solcher Verkehr stellte keine Lösung im Hinblick auf seinen Nutzen und den gegenübergestellten Kosten dar.