



Sachbearbeitung	VGV/VP - Verkehrsplanung		
Datum	15.12.2016		
Geschäftszeichen	VGV/VP-Str	* 1	
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 07.03.2017	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 29.03.2017	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 002/17

**Betreff:** Doppelanschlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord an der BAB A 8 mit Anbindung an das Gewerbegebiet Mergelgrube  
- Baubeschluss und Zustimmung zu Planunterlagen -

**Anlagen:** Baudurchführungsvereinbarung zwischen Bund und Stadt Ulm mit Anl. (Anl. A)  
Übersichtslageplan (ohne Maßstab) (Anl. B)  
Gesamtlageplan (ohne Maßstab) (Anl. C)  
Kostenberechnung zum Doppelanschluss BAB A8 Ulm-West / Ulm-Nord (Anl. D)  
Kostenberechnung zur Anbindung des Gewerbegebietes Mergelgrube (Anl. E)

### Antrag:

1. Die Planunterlagen und die Baudurchführungsvereinbarung zur Doppelanschlussstelle Ulm-West / Ulm-Nord an der BAB A8, sowie der Anbindung an das Gewerbegebiet Mergelgrube mit Gesamtkosten in Höhe von 19,902 Mio. € werden genehmigt. Davon entfallen 16,935 Mio. € auf Maßnahmen mit Beteiligung der Stadt (städtischer Anteil = 10,649 Mio. €) sowie 2,967 Mio. € auf Maßnahmen in alleiniger Trägerschaft des Bundes.
2. Der Kostenfortschreibung bei Projekt 7.54100014 "Anschluss A8, Verlängerung Eiselaer Weg" von 5,666 Mio. € um 2,236 Mio. € auf 7,902 Mio. € wird zugestimmt. Unter Berücksichtigung der Kostenteilung zwischen Bund und Stadt Ulm, sowie der Förderung durch das Land, jedoch ohne Berücksichtigung der Kostenteilung mit der Bahn entsprechend der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung, beläuft sich der städtische Eigenanteil der Maßnahme vorläufig auf 5,493 Mio. €. Die Deckung des Mehrbedarfs erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung für das HH-Jahr 2018 einschließlich der Mittelfristigen Finanzplanung.
3. Die für die Abwicklung notwendige Verpflichtungsermächtigung (VE) im Umfang von 6,212 Mio. € wird außerplanmäßig genehmigt. Die Sicherstellung der Finanzierung dieser VE erfolgt im Rahmen des NachtragsHH 2017 bzw. im Rahmen der Haushaltsplanung für das HH-Jahr 2018 einschließlich der Mittelfristigen Finanzplanung.

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, JU, KoKo, LE, OB, SUB, ZS/F

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des

Gemeinderats:

Eingang OB/G \_\_\_\_\_

Versand an GR \_\_\_\_\_

Niederschrift § \_\_\_\_\_

Anlage Nr. \_\_\_\_\_

4. Der Kostenfortschreibung bei Projekt 7.54100018 "Bahnbrücke Mergelgrube" von 1,962 Mio. € um 0,785 Mio. € auf 2,747 Mio. € wird zugestimmt. Die Deckung des Mehrbedarfs erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung für das HH-Jahr 2018 einschließlich der Mittelfristigen Finanzplanung.
5. Die für die Abwicklung notwendige Verpflichtungsermächtigung (VE) im Umfang von 2,219 Mio. € wird außerplanmäßig genehmigt. Die Sicherstellung dieser VE erfolgt im Rahmen des NachtragsHH 2017 bzw. im Rahmen der Haushaltsplanung für das HH-Jahr 2018 und der entsprechenden Mittelfristigen Finanzplanung.
6. Der Ausführung beider Bauvorhaben wird zugestimmt.
7. Die jährlichen Folgekosten für den "Anschluss A8, Verlängerung Eiselaer Weg" in Höhe von 239.002 € und die statistischen Lebenszykluskosten in Höhe von 11,356 Mio. € werden zur Kenntnis genommen.  
Die jährlichen Folgekosten für die Bahnbrücke Mergelgrube in Höhe von 103.559 € und die statistischen Lebenszykluskosten in Höhe von 5,681 Mio. € werden zur Kenntnis genommen.

i.V. Bernstein

**Sachdarstellung:**

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:		<b>ja</b>	
Auswirkungen auf den Stellenplan:		<b>nein</b>	
<b>MITTELBEDARF</b>			
"Anschluss A8, Verlängerung Eiselauer Weg"			
<b>INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG</b> (Mehrjahresbetrachtung)		<b>ERGEBNISHAUSHALT</b> laufend	
<b>PRC: 5410-750</b>			
<b>Projekt / Investitionsauftrag: 7.54100014</b>			
Einzahlungen	2.409.000 €	Ordentliche Erträge	52.393 €
Auszahlungen	7.902.000 €	Ordentlicher Aufwand	187.484 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	171.857 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	103.911 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	5.493.000 €	Nettoressourcenbedarf	239.002 €
<b>MITTELBEREITSTELLUNG</b>			
<u>1. Finanzhaushalt 2017</u>		2018	
Auszahlungen (Bedarf):	1.152.369 €	<b>innerhalb</b> Fach-/Bereichsbudget bei <b>PRC 5410-750</b>	135.091 €
Verfügbar inkl. Rest aus 2016:	1.152.369 €		
<b>Ggf. Mehrbedarf</b>	<b>0 €</b>	<b>fremdes</b> Fach-/Bereichsbudget bei: <b>PRC</b>	<b>€</b>
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt	€	Mittelbedarf aus <b>Allg. Finanzmitteln</b>	103.911 €
bzw. Investitionsauftrag	€		
<u>2. Finanzplanung 2018 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	6.212.181 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	2.475.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	3.737.181 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

Finanzielle Auswirkungen: **ja**  
 Auswirkungen auf den Stellenplan: **nein**

<b>MITTELBEDARF</b>			
"Anbindung Gewerbegebiet Mergelgrube"			
<b>INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG</b> (Mehrjahresbetrachtung)		<b>ERGEBNISHAUSHALT laufend</b>	
<b>PRC: 5410-750</b> <b>Projekt / Investitionsauftrag: 7.54100018</b>			
Einzahlungen	0 €	Ordentliche Erträge	0 €
Auszahlungen	2.747.000 €	Ordentlicher Aufwand	67.436 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	53.701 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	36.123 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	2.747.000 €	Nettoressourcenbedarf	103.559 €
<b>MITTELBEREITSTELLUNG</b>			
<u>1. Finanzhaushalt 2017</u>		2018	
Auszahlungen (Bedarf):	574.754 €	<b>innerhalb</b> Fach-/Bereichsbudget bei <b>PRC 5410-750</b>	67.436 €
Verfügbar inkl. Rest aus 2016:	574.754 €		
<b>Ggf. Mehrbedarf</b>	0 €	<b>fremdes</b> Fach-/Bereichsbudget bei: <b>PRC</b>	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus <b>Allg. Finanzmitteln</b>	36.123 €
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2018 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	2.143.953 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	936.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	1.207.953 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

## 1. Beschlusslage / Anträge des Gemeinderates

### 1.1. Beschlüsse

- a) Fachbereichsausschuss am 15.11.2005 (GD-Nr. 362/05) - Bericht über die alternativen Anschlussmöglichkeiten der Gewerbegebietes im Ulmer Norden an das überregionale Straßennetz (B10 BAB A 8)
- b) Fachbereichsausschuss am 06.11.2007 (GD 395/07) - Beschluss zur weiteren Planung für den Anschluss des Eiselaer Weges an die BAB A8 und die Vorfinanzierung der Planungskosten durch die Stadt zu genehmigen
- c) Fachbereichsausschuss am 19.10.2010 (GD 384/10) - Doppelanschluss an der BAB A8 Ulm-West/Eiselaer Weg - Vorstellung der Verkehrsuntersuchung "Ulmer Norden" sowie Zustimmung zur Vorplanung und Auftrag zur weiteren Planung

- d) Fachbereichsausschuss am 02.10.2012 (GD 329/12) - Doppelanschlussstelle Ulm-West/ Ulm-Nord an der Bundesautobahn A8 mit Anbindung zum Gewerbegebiet Mergelgrube - Zustimmung zur RE-Entwurfsplanung
- e) Fachbereichsausschuss am 18.06.2014 (GD 257/14) - Doppelanschlussstelle Ulm-West / Ulm-Nord an der Bundesautobahn A8 mit Anbindung zum Gewerbegebiet Mergelgrube - Zustimmung zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen
- f) Fachbereichsausschuss am 26.03.2015 (GD 153/15) - Doppelanschlussstelle Ulm-West / Ulm-Nord an der Bundesautobahn A8 mit Anbindung an das Gewerbegebiet Mergelgrube - Stellungnahmen der Stadt Ulm zu den Planfeststellungsunterlagen
- g) Gemeinderat am 04.05.2016 (GD 176/16) - Doppelanschlussstelle Ulm-West / Ulm-Nord an der Bundesautobahn A8 mit Anbindung an das Gewerbegebiet Mergelgrube - Zustimmung zur Rahmenvereinbarung
- h) Unerledigte Anträge aus dem Gemeinderat liegen nicht vor.

## **2. Erläuterung zum Vorhaben**

### **2.1. 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. Eine Ertüchtigung der Straßen Stelzenäcker und Eiselaer Weg in 2014 verbesserte zwar die Leistungsfähigkeit deutlich, jedoch bedeuten die jetzige Anbindung des Containerterminals und Gewerbegebietes an das übergeordnete Straßennetz mit bestehender Anschlussstelle Ulm-Lehr an die B10, weiterhin Umwege von bis zu 3,5 km für den Quell- / Zielverkehr.

### **2.2. Projektmeilensteine in chronologischer Reihenfolge**

2005 - Konzeptvorstellung der Doppelanschlussstelle im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt.

2007 - Schriftliche Zustimmung des Bundes zur Planung einer Doppelanschlussstelle und Unterzeichnung einer Planungsvereinbarung zwischen dem Regierungspräsidium Tübingen als Vertreter des Bundes und der Stadt Ulm.

2008 - Vergabe und Beginn der konkreten Planungsarbeiten durch die Stadt Ulm in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Tübingen.

2010 - Vorstellung der Vorplanung im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt der Stadt Ulm und Auftrag zur weiteren Planung.

2011 - Genehmigung des Bundes zur Planung eines 6-armigen Kreisverkehrs und Zustimmung zur Kostenteilung.

2012 - Fertigstellung und Vorstellung der RE-Entwurfsplanung im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt.

2013 - Gesehenvermerk (Genehmigung von Planung und Kosten) des Bundes zu den RE-Entwurfsunterlagen.

2014 - Fertigstellung und Vorstellung der Planfeststellungsunterlagen (Genehmigungsplanung) im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt.

2015 - Planfeststellungsbeschluss

2016 - Abschluss einer Rahmenvereinbarung mit dem Regierungspräsidium Tübingen und Beginn vorgezogenen Baumaßnahmen

### **3. Vorhabenträger, Kosten und Finanzierung**

3.1. Bei dem komplexen Vorhaben liegt die Bauherrschaft für

- a) den **6-streifigen Ausbau der BAB A8** beim **Bund**. Er trägt hierfür auch die Investitionskosten (rd. 15,62 Mio. €). Die Stadt Ulm trägt hiervon keinen Anteil.
- b) den **Ausbau der Doppelanschlussstelle** Ulm-West / Ulm-Nord gemeinsam beim **Bund** (68,8 %) **und** der **Stadt** (31,2 %)
- c) die Anbindung des Gewerbegebietes Mergelgrube an den nördlichen Kreisverkehrsplatz bei der **Stadt**.

Im Folgenden werden die Kosten und Finanzierungsanteile für die beiden Maßnahmen Ausbau der Doppelanschlussstelle und Anbindung Gewerbegebiet Mergelgrube gesondert betrachtet.

3.2. Kosten Doppelanschlussstelle Ulm-West / Ulm-Nord

Für den neuen Doppelanschluss werden mit der beiliegenden Kostenberechnung (Anlage D) der Hauptabteilung VGV Gesamtkosten in Höhe von 16.935.000,00 € ermittelt, für die mit unterschiedlichen Bausteinen der Maßnahme differenzierte Kostenbeteiligungen auf Basis der Kreuzungsvereinbarung bereits in 2012 ermittelt und dem Bund zur Genehmigung mit dem sog. Gesehenvermerk vorgelegt wurde.

Da sich keine signifikanten Planungsänderungen zwischen dem RE-Entwurf und der späteren Genehmigungsplanung ergeben haben, konnte unter Beibehaltung der ursprünglich ermittelten Mengen und Einheitspreise auf eine grundlegende Neuberechnung der Kosten verzichtet werden.

Hierzu wurden die 2012 ermittelten Kosten lediglich mit einem Baupreisindex von 5,4 % für den Straßenbau und 3,8 % im Ingenieurbau fortgeschrieben.

Ausnahmen bilden dabei die Verlegung der Gashochdruckleitung mit über 1,0 Mio. € Mehrkosten und die Brückenbauwerke selbst, bei welchen aufgrund von bautechnischen Anpassungen auch erhöhte Gesamtkosten berücksichtigt werden mussten. Auch der erforderliche Grunderwerb wurde durch einen externen Gutachter bewertet und ist in die Berechnung eingeflossen.

Auf Veranlassung der Bahn muss die neue Brücke eine größere lichte Höhe aufweisen. Aus diesem Grund wird die Bahn über die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung an den Baukosten für das Brückenbauwerk BW 28 beteiligt, was sich wiederum reduzierend auf den Kostenanteil der Stadt Ulm auswirkt. Der konkrete Kostenanteil befindet sich jedoch derzeit noch in Verhandlung, weshalb er noch nicht in dieser Beschlussvorlage berücksichtigt werden konnte.

Darüber hinaus können Entschädigungsleistungen an die Bahn für die Inanspruchnahme von bisher durch die Bahn bzw. den Containerterminal genutzten Flächen für den nördlichen Kreisverkehr erst mittels Gutachten konkreter beziffert werden. Diese waren in dem Kostenanteil des Knotenpunktes Nord der Kostenberechnung aus 2012 noch pauschal mit 400.000,00 € berücksichtigt und werden auch weiterhin in dieser Höhe geführt, da die Verhandlungen der Vertragspartner aktuell noch andauern.

In der folgenden Tabelle sind die Hauptkostenanteile der Gesamtmaßnahme entsprechend zugeordnet.

Baustein/Abschnitt	Kosten Gesamt	Aufteilung auf Vorhabensträger			
		Stadt		Bund	
	T€	In %	Betrag	In %	Betrag
Parallelfahrbahnen und Anschlussrampen	5.591	31,2	1.744	68,8	3.847
Bauwerk Nr. 27 (Brücke über Eiselaer Weg)	917	31,2	286	68,8	631
Bauwerk Nr. 28 (Brücke über DB-Strecke)	313	31,2	98	68,8	215
Mehrkosten für Aufweitung BW Nr. 28 <sup>1)</sup>	1.223	100	1.223	0	
Verlegung Gashochdruckleitung	3.451	31,2	1.077	68,8	2.374
Knotenpunkt Süd	625	31,2	195	68,8	430
Knotenpunkt Nord <sup>2)3)</sup>	1.795	75,1	1.348	24,9	447
Eiselaer Weg - Verbindungsstück	442	100	442		
P+M Parkplatz	159			100	159
Grunderwerb, Vermessung	758	31,2	236	68,8	522
sonstige Entschädigungen <sup>4)</sup>	411	64,6	266	35,4	145
Planungskosten (einschl. Voruntersuchungen, Projektsteuerung, Projektplanung) <sup>5)</sup>	1.250	79,0	987	21,0	263
<b>Summe</b>	<b>16.935</b>		<b>7.902</b>		<b>9.033</b>

Anmerkungen:

1) Das Bauwerk BW 28 mit der Unterführung der Bahnanlagen wird bereits so ausgebaut, dass zu einem späteren Zeitpunkt bedarfsweise ein 3. Gleis für die südl. Andienung des Container-Bahnhofes eingebaut werden kann. Diese "Vorleistung" wird von der Stadt vorfinanziert, bis das 3. Gleis von der Bahn eingebaut wird. Derzeit sind die Gespräche mit der Deutschen Bahn zur Geltendmachung der Kostenbeteiligung an der Bauwerksverweiterung noch nicht abgeschlossen. Momentan gibt es noch keine Gewähr, für die Kostenbeteiligung, die Stadt Ulm wird im gegebenen Fall die Mehrkosten für diese Bauwerksaufweitung nach Verlegung des 3. Gleises geltend machen.

2) Die Aufteilung des Knotenpunktes Nord (6-armiger Kreisverkehr) unterliegt nicht der Kostenteilung 68,8 % Bund und 31,2 % Stadt, da die kommunalen Interessen mit mehreren Erschließungsstraßen denen des Bundes überwiegen. So ist z.B. der Anschluss an den Containerbahnhof als Privatstraße nicht in der Kostenteilung berücksichtigt und wird als Ersatz für den derzeit bestehenden Anschluss durch die Stadt finanziert.

3) Als Ersatz für eine weitere aufwendige Kostenteilungsvereinbarung für den gesamten Ausbau des Eiselaer Weges haben sich die Beteiligten bereits im Jahr 2007 auf eine Trennung der Maßnahmen geeinigt. Die Kosten für die Verlängerung des Eiselaer Weges (K7302 „Albrecht-Berblinger-Straße“) tragen gemeinsam Alb-Donau-Kreis und die Gemeinden Dornstadt und Beimerstetten. Die Kosten für die Ertüchtigung des südlich verlaufenden Eiselaer Weges inkl. dem nördlichen Anschluss an den 6-armigen Kreisverkehr (auf der Gemarkung Dornstadt) trägt in Verbindung mit der Kostenteilung des Bundes, die Stadt Ulm.

4)Die Kostenaufteilung der Entschädigungszahlungen wurde entsprechend der betroffenen Flächenanteile ermittelt, welcher sich größtenteils im Bereich des nördl. Kreisverkehrs befindet.

5)Die Planungskosten umfassen sowohl die umfangreichen vorbereiteten Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsplanungen bis hin zur Fertigstellung der Ausführungsplanung. Der Bund vergütet der Stadt Ulm die bis dahin entstandenen Aufwendungen mit 3,0% der auf den Bund entfallenden genehmigten Baukosten. Darüber hinaus vergütet die Stadt Ulm der SBV die Koordination zur Herstellung der in städtischer Baulast befindlichen Teilmaßnahmen (z. B. südlicher Kreisverkehr oder Eiselaer Weg) mit 3% der jeweiligen Baukosten. Bei den Kosten handelt es sich noch um eine Schätzung, da sowohl Teile der Ausführungsplanung noch nicht vergeben wurden und auch der Anteil der Bahn an den Planungskosten entsprechend der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung noch nicht berücksichtigt werden konnte.

### 3.2.1. Finanzierung / Förderung

Die Förderung der Doppelanschlussstelle erfolgt nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG). Die Förderung der Maßnahme weist einen vorläufigen Förderbetrag von 2,409 Mio. € im Rahmen der Anhörung als Festbetrag aus.

Nicht gefördert werden u. a. sonstige Entschädigungsleistungen und die Planungskosten.

Nachdem die Bahn aus wirtschaftlichen Erwägungen schriftlich den Bedarf an der Aufweitung des Brückenbauwerks über die Gleise zurückgenommen hat, hat sich die Stadt auf Wunsch der Bahn bereit erklärt, die Bauwerksaufweitung in deren Sinne weiter zu verfolgen und auch anteilig die dafür erforderlichen Baukosten bis zur faktischen Herstellung dieses dritten Gleises vorzufinanzieren. Ziel ist es dabei, die Erweiterungsmöglichkeiten des Containerterminals sowie die verbesserte Anbindung an die Südbahn für die Zukunft zu ermöglichen. Die Mehrkosten für die gesamte Brückenbreite einschließlich des für den sechsstreifigen Ausbau erforderlichen Brückenbereich beantragen 1,223 Mio. €. Eine entsprechende Kostenzuordnung ist im Planfeststellungsbeschluss enthalten.

Allerdings wurde von Stadtseite immer darauf hingewiesen, dass in der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung eine verbindliche Rückerstattung der entstandenen Kosten durch die Bahn oder Bund bei Erstellung des dritten Gleises verbindlich vereinbart wird. Im Rahmen der derzeit laufenden Verhandlungen besteht hierzu aber keine Bereitschaft.

Die Stadt wird weiterhin auf eine entsprechende Anpassung der Vereinbarung drängen und parallel das Land bitten, sich an der Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrsprojektes zu beteiligen.

Der von der Stadt nach derzeitigem Stand zu tragende Finanzierungsanteil der Doppelanschlussstelle beträgt somit:

Gesamtkosten Stadt:	7.902 T €
Förderung Land:	ca. 2.409 T €
Anteil Stadt:	ca. 5.493 T €

Für die Finanzierung des Vorhabens stehen bei Projekt 7.54100014 "Anschluss A 8, Verlängerung Eiselauer Weg" grundsätzlich Finanzmittel zur Verfügung. Aufgrund des Mehrbedarfs von 2,236 Mio. € gegenüber der bisherigen Kostenschätzung, ist eine Fortschreibung der Finanzplanung an dieser Stelle notwendig. Dies wird im Rahmen der Planungen für das HH-Jahr 2018 einschließlich der dazugehörigen Mittelfristigen Finanzplanung berücksichtigt.

Daneben ist für die Sicherstellung der mit den Beteiligten abgestimmten Zeitplanung eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung (VE) im Umfang von 6,212 Mio. € notwendig. Die Verwaltung bittet um Genehmigung. Die Sicherstellung der Finanzierung dieser VE erfolgt im Rahmen des NachtragsHH 2017 bzw. im Rahmen der Haushaltsplanung für das HH-Jahr 2018 einschließlich der Mittelfristigen Finanzplanung.

### 3.2.2. Voraussichtliche Kostenaufteilung auf die Folgejahre

Die Verwaltung schlägt die Anpassung der Finanzplanung im folgenden Umfang vor:

**7.54100014: Anschluss A 8, Verlängerung Eiselaer Weg**

	bish. bereit- gestellt	2017	2018	2019	2020	Gesamtsumme
HH 2017	691 T €	1.000 T €	2.475 T €			4.166 T €
kein EMÜ aus 2016*				1.500 T €		1.500 T €
Fortschreibung				1.000 T €	1.236 T €	2.236 T €
<b>Summe</b>	<b>691 T €</b>	<b>1.000 T €</b>	<b>2.475 T €</b>	<b>2.500 T €</b>	<b>1.236 T €</b>	<b>7.902 T €</b>

**\* Der FinanzHH 2016 wies im Rahmen der Vorbereitung Jahresabschlusses bei Projekt 7.54100014 noch freie Mittel im Umfang von 1.652 T€ aus. Von diesem Betrag wurden aufgrund des voraussichtlichen Mittelabflusses 1.500 T€ nicht nach 2017 übertragen, sondern werden erneut in einem späteren HH-Jahr veranschlagt.**

3.2.3. Folgekosten Doppelanschlussstelle Ulm-West / Ulm-Nord

Durch die Umsetzung des Anschlusses A8, Verlängerung Eiselaer Weg entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten. Diese Beträge belasten den städtischen Haushalt über mehrere Jahre in folgendem Umfang (Brücken werden im städtischen Haushalt über 80 Jahre abgeschrieben, Straßen über 40):

	jährlich	Lebenszyklus
Unterhalt (40 Jahre)	15.625,82 €	625.032,80 €
Abschreibungen (40 Jahre)	146.164,25 €	5.846.569,90 €
Verzinsung (40 Jahre)	76.882,39€	3.075.295,77 €
Unterhalt (80 Jahre) *	0,00 €	0,00 €
Abschreibungen (80 Jahre)	25.692,88 €	2.055.430,10 €
Verzinsung (80 Jahre)	27.028,91 €	2.162.312,46 €
Auflösung von Zuschüssen (40 Jahre)	- 44.560,48 €	- 1.782.419,10 €
Auflösung von Zuschüssen (80 Jahren)	- 7.832,26 €	- 626.580,90 €
<b>Summe</b>	<b>239.001,51 €</b>	<b>11.355.641,03 €</b>

\* Unterhalt der Ingenieurbauwerke A8 durch den Bund und nicht in der Zuständigkeit der Stadt Ulm

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von 7.902.000 € für den städtischen Anteil an dem Gesamtprojekt weitere 239.001,51 € jährlich über den ErgebnisHH zu finanzieren.

3.3. Kosten der Anbindung an das Gewerbegebiet Mergelgrube

Die Kosten für die Anbindung an das Gewerbegebiet Mergelgrube belaufen sich auf insg. 2.967.000,00 € und werden durch die Stadt Ulm getragen. Derzeit laufen die Verhandlungen mit dem Land, inwieweit die Maßnahme zuschussfähig ist.

Bis auf bautechnisch notwendige Änderungen am Brückenbauwerk BW1, konnten auch hier die Kosten mit dem Baupreisindex von 5,4 % für den Straßenbau und 3,8 % im

Ingenieurbau fortgeschrieben werden. Die Bewertung des Grunderwerbs erfolgte zusammen mit der Doppelanschlussstelle durch einen externen Gutachter.

Entgegen der Regelungen zu Bauwerk Nr. 28, handelt es sich bei Bauwerk Nr. 1 um ein neues Brückenbauwerk im vollständigen Eigentum und auf alleinige Veranlassung der Stadt Ulm, welches als solches auch vollständig durch sie zu finanzieren ist. Die Stadt übernimmt auch hier die Vorfinanzierung der Kosten für die Aufweitung des Bauwerkes für ein ggf. künftig erforderliches 3. Gleis. Eine später ggf. mögliche Kostenerstattung ist noch zu verhandeln.

Ein noch fehlendes Verbindungsstück im Osten, welches bereits durch den Bebauungsplan mit der Nr. 200-0-61 "Mergelgrube Teil 1" abgedeckt ist und damit kein Bestandteil der Planfeststellung war, wird ebenfalls im Rahmen der Maßnahme umgesetzt. Auf den im Bebauungsplan enthaltenen Kreisverkehr kann dabei zugunsten einer abknickenden Vorfahrtstraße verzichtet werden, da zwischenzeitlich durchgeführte Grundstücksneuordnungen den Erschließungsast nördl. des geplanten Kreisverkehrs überflüssig machen. Die Erschließungsbeiträge für dieses Verbindungsstück wurden bereits erhoben. Die Kosten in Höhe von ca. 220.000,00 € für Planung und Bau sind unter dem Projekt 7.54108016 (Erschließung Mergelgrube) veranschlagt und daher auch nicht in der Kostenberechnung (Anlage E) berücksichtigt.

Baustein/Abschnitt	Kosten Gesamt	Aufteilung auf Vorhabensträger			
		Stadt		Bund	
	T€	In %	Betrag	In %	Betrag
Querspange Mergelgrube ohne BW1	1.222	100	1.222	0	0
Brückenbauwerk Nr. 1	654	100	654	0	0
Mehrkosten für Aufweitung BW Nr. 1	291	100	291	0	0
Grunderwerb, Vermessung	330	100	330		
Planungskosten (einschl. Voruntersuchungen, Projektsteuerung, Projektplanung) <sup>1)</sup>	250	100	250	0	0
<b>Summe (nur 7.54100018)</b>	<b>2.747</b>		<b>2.747</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Verbindungsstück Ost (B-Plan Nr. 200-0-61 "Mergelgrube Teil 1") Planung u. Bau	220	100	220	0	0
Summe (inkl. Erschließung)	2.967		2.967	0	0

Anmerkungen:

1)Die Stadt Ulm vergütet der SBV die Koordination zur Herstellung der Querspange Mergelgrube und dem Bauwerk BW1 mit 3% der jeweiligen Baukosten.

Für die Finanzierung des Vorhabens stehen bei Projekt 7.54100018 "Bahnbrücke Mergelgrube" grundsätzlich Finanzmittel zur Verfügung. Aufgrund des Mehrbedarfs von 0,785 Mio. € gegenüber der bisherigen Kostenschätzung, ist eine Fortschreibung der Finanzplanung an dieser Stelle notwendig. Dies wird im Rahmen der Planungen für das HH-Jahr 2018 einschließlich der dazugehörigen Mittelfristigen Finanzplanung berücksichtigt.

Daneben ist für die Sicherstellung der mit den Beteiligten abgestimmten Zeitplanung eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung (VE) im Umfang von 2,219 Mio. € notwendig. Die Verwaltung bittet um Genehmigung. Die Sicherstellung der Finanzierung

dieser VE erfolgt im Rahmen des NachtragsHH 2017 bzw. im Rahmen der Haushaltsplanung für das HH-Jahr 2018 einschließlich der Mittelfristigen Finanzplanung.

3.3.1. Voraussichtliche Kostenaufteilung auf die Folgejahre

Die Verwaltung schlägt die Anpassung der Finanzplanung im folgenden Umfang vor:

**7.54100018: Bahnbrücke Mergelgrube**

	bish. bereit- gestellt	2017	2018	2019	2020	Gesamtsumme
HH 2017	126 T €	500 T €	936 T €			1.562 T €
kein EMÜ aus 2016*				400 T €		400 T €
Fortschreibung				500 T €	285 T €	785 T €
<b>Summe</b>	<b>126 T €</b>	<b>500 T €</b>	<b>936 T €</b>	<b>900 T €</b>	<b>285 T €</b>	<b>2.747 T €</b>

\* Der FinanzHH 2016 wies im Rahmen der Vorbereitung Jahresabschlusses bei Projekt 7.54100018 noch freie Mittel im Umfang von 474 T € aus. Von diesem Betrag wurden aufgrund des voraussichtlichen Mittelabflusses 400 T € nicht nach 2017 übertragen, sondern werden erneut in einem späteren HH-Jahr veranschlagt.

3.3.2. Folgekosten Bahnbrücke Mergelgrube

Durch die Umsetzung der Bahnbrücke Mergelgrube entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten. Diese Beträge belasten den städtischen Haushalt über mehrere Jahre in folgendem Umfang (Brücken werden im städtischen Haushalt über 80 Jahre abgeschrieben, Straßen über 40):

	jährlich	Lebenszyklus
Unterhalt (40 Jahre)	5.989,65 €	239.586,06 €
Abschreibungen (40 Jahre)	38.726,74 €	1.549.069,68 €
Verzinsung (40 Jahre)	20.370,27 €	814.810,65 €
Unterhalt (80 Jahre)	7.745,35 €	619.627,87 €
Abschreibungen (80 Jahre)	14.974,13 €	1.197.930,32 €
Verzinsung (80 Jahre)	15.752,78 €	1.260.222,69 €
<b>Summe</b>	<b>103.558,92 €</b>	<b>5.681.247,28 €</b>

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von 2.747.000 € für den städtischen Anteil an dem Gesamtprojekt weitere 103.558,92 € pro Jahr über den ErgebnisHH zu finanzieren.

3.4. Weiteres Vorgehen / Bauablauf

Mit den derzeit laufenden, bzw. bereits abgeschlossenen vorbereitenden Maßnahmen wie z. B. den diversen Leitungsverlegungen oder den Rettungsgrabungen des Landesamtes für Denkmalpflege sind ab 2017 die folgenden Bauabläufe geplant:

Ab 2017: Baubeginn des nördlichen Kreisverkehrs durch die Stadt Ulm und Erdbaumaßnahmen, sog. Vorschüttungen für die Verbreiterung der BAB A8 durch das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger der Bundesautobahn.

Ab 2018: Baubeginn der Brückenbauwerke BW27 und BW28 (Nordseite) durch das Regierungspräsidium Tübingen, sowie die Herstellung der Querspange Mergelgrube einschließlich Brückenbauwerk BW1 und dem noch fehlenden Anschluss auf der Ostseite.

2019: Mit Fertigstellung der Querspange Mergelgrube und des BW 1, kann dann mit dem Bau der Unterführung des Eiselauer Weges (BW 27) auf der Südseite begonnen werden. Auch der 6-streifige Ausbau auf der Südseite der A8, der südliche Kreisverkehr, sowie die Straßenverbindung des Eiselauer Weges selbst, werden dann baulich durch das Regierungspräsidium Tübingen umgesetzt.

2020: Neben dem 6-streifigen Ausbau der A8 auf der Nordseite, ist die Fertigstellung des Brückenbauwerkes BW28 vorgesehen. Ein Abschluss der Bauarbeiten ist für Ende 2020 vorgesehen.