

Sachbearbeitung	VG/VP - Verkehrsplanung		
Datum	13.02.2019		
Geschäftszeichen	VG/VP-Str * 13		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 19.03.2019	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 27.03.2019	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 079/19

Betreff: Masterplan Citybahnhof Ulm - Neugestaltung des Bahnhofplatzes
- Zustimmung der Entwurfsplanung und Baubeschluss -

Anlagen: Kostenberechnung (Anlage 1)
Übersichtslageplan Projektübersicht (ohne Maßstab) (Anlage 2)
Lageplan (ohne Maßstab) (Anlage 3)
Überdachung vor Hauptbahnhof und Haltestellenüberdachungen (ohne Maßstab) (Anlage 4)
Regelquerprofil (ohne Maßstab) (Anlage 5)

Antrag:

1. Die Entwurfsplanung der Frei- und Verkehrsanlagen für den Bahnhofplatz mit
1.1. den Entwurfsunterlagen aus 08/2018
1.2. der Kostenberechnung vom 24.01.2019 mit Gesamtkosten in Höhe von rund 14 Mio. € wird genehmigt.
2. Die Ausführung des Bauvorhabens auf der Grundlage dieser Entwurfsplanung wird genehmigt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahme auszuschreiben.
3. Die Finanzierung der Maßnahme ist bei Projekt 7.54100039 "City-Bahnhof" sichergestellt. Hier stehen, vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2019, im Jahr 2019 Ansatzmittel in Höhe von 1,5 Mio. € sowie eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 10 Mio. € zur Verfügung.
4. Die jährlichen Folgekosten in Höhe von 701.676 € und statistischen Lebenszykluskosten in Höhe von rd. 22,34 Mio. € werden zur Kenntnis genommen.

Jung

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, KOST2020, OB, RPA, SUB, ZSD/F	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:		nein	
Auswirkungen auf den Stellenplan:		ja	
MITTELBEDARF			
Masterplan Citybahnhof Ulm			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT laufend	
PRC: 5410-751 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54100039			
Einzahlungen	0 €	Ordentliche Erträge	0 €
Auszahlungen	14.000.000 €	Ordentlicher Aufwand	566.180 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	497.620 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	135.496 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	14.000.000 €	Nettoressourcenbedarf	701.676 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2019</u>		2019	
Auszahlungen (Bedarf):	1.500.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5410-750	566.180 €
Verfügbar:	1.500.000 €		
Ggf. Mehrbedarf	0 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	135.496 €
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2020 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	11.200.000 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	12.390.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	0 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Beschlüsse / Anträge des Gemeinderates

1.1. Beschlüsse

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.07.2013 (GD 254/13) Masterplan Citybahnhof Ulm – Realisierungswettbewerb Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 06.05.2014 (GD 112/14) Masterplan Citybahnhof Ulm – Bericht zum Ergebnis des Realisierungswettbewerbs Bahnhofplatz

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.06.2014 (GD 214/14) Masterplan Citybahnhof Ulm – Vergabebeschluss zum VOF-Wettbewerbsverfahren für den Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.03.2015 (GD 119/15) Masterplan Citybahnhof Ulm – Bericht über das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Wettbewerb „Neugestaltung des Bahnhofplatzes“
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.04.2016 (GD 143/16) Masterplan Citybahnhof Ulm – Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Fortentwicklung der Planung, Bericht
- Gemeinderat am 12.10.2016 (GD 383/16) Neugestaltung des Bahnhofplatzes - Entscheidung über die zukünftige verkehrliche Organisation
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 18.10.2016 (GD 386/16) Neugestaltung des Bahnhofplatzes – Lage der Überdachung auf dem Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.09.2017 (GD 307/17) Neugestaltung des Bahnhofplatzes – Fortentwicklung der Planung
- Gemeinderat am 11.10.2017 (GD 308/17) Bebauungsplan Bahnhofplatz – “Friedrich-Ebert-Straße” – Satzungsbeschluss
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.06.2018 (GD 237/18) Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Bericht über die Entwurfsplanung

1.2. Anträge

Es liegen derzeit keine unbeantworteten Anträge vor

2. Erläuterung des Vorhabens

2.1. Allgemein

Basis für diesen Baubeschluss ist die Entwurfsplanung der Arbeitsgemeinschaft Hullak Rannow mit Hummert Architekten. Auf dieser Grundlage hat die Verwaltung die Projektkosten ermittelt und ist in Gespräche mit der SWU zur Kostenteilung eingetreten.

2.1.1. Beschluss der Entwurfsplanung

Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat die Entwurfsplanung für den Bahnhofplatz bereits in seiner Sitzung vom 26.06.2018 diskutiert und einstimmig beschlossen. Die planerischen Inhalte und Intentionen der Planung wurden in der dem Beschluss zugrunde liegenden GD 237/18 ausführlich dargestellt und erläutert. An dieser Stelle sollen die wesentlichen Planungsinhalte daher nur in verkürzter Form wiederholt werden. Für den Bedarfsfall einer intensiveren Beschäftigung wird auf die umfassende Darstellung der Sachverhalte in der vorgenannten GD verwiesen.

2.1.2. Grundzüge der Planung

Anstelle des bisherigen, an der Verkehrsstrasse ausgerichteten Durchgangsraums mit der Anmutung einer überbreiten Straße soll ein repräsentativer Stadtraum als Bindeglied zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt entstehen. Die zentrale Herausforderung bei der Umgestaltung und Neuorganisation ist es, den Bahnhofplatz unter Berücksichtigung aller funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse in seiner Bedeutung als öffentlicher Stadtraum zu stärken. Grundsätzlich soll die Platzgestaltung größtmögliche Bewegungsfreiheit gewährleisten, d.h. die vielfältigen Wegebeziehungen am Bahnhofplatz sicherstellen und die räumliche Orientierung befördern.

Der Individualverkehr wird auf insgesamt drei Fahrspuren über den Bahnhofplatz geführt. Die ÖPNV-Trasse mit der künftig wesentlich großzügigeren Haltestelle befindet sich in

Mittellage zwischen den Fahrspuren. Barrierefreie und signalisierte Fußgängerübergänge über die Verkehrsstrassen befinden sich jeweils am Ende der Bahnsteige.

Zu beiden Seiten der Verkehrsstrasse befinden sich von der MIV-Trasse durch Borde abgegrenzte Fahrradwege. In Anbetracht des großen Bedarfs an Fahrradstellplätzen (bis zu 1500 Stück) wird eine Verteilung auf mehrere Standorte im unmittelbaren Bahnhofsumfeld angestrebt. Die Standorte werden einerseits auf die zulaufenden Radverkehrsachsen zum Bahnhof, andererseits auf die Zugänge zum Bahnhofsgebäude bzw. zu den Bahnsteigen ausgerichtet.

Der Platz erhält zwischen den raumdefinierenden Platzkanten eine homogene, die Verkehrsstrassen übergreifende Oberflächengestaltung. Dabei werden einheitliche Materialien für Platzfläche, Verkehrsstrassen und Bahnsteige angestrebt. Geplant ist eine Oberfläche aus veredeltem Gussasphalt. Gussasphalt ist einerseits ein robustes Material, das den vielfältigen Belastungen des Bahnhofplatzes (hohe Personenfrequenz, hohe MIV-Belastung, enge ÖPNV-Taktung) standhält und daher - im Unterschied etwa zu Naturstein - über die unterschiedlichen Nutzungsbereiche hinweg eingesetzt werden kann. Andererseits bietet Gussasphalt vielfältige Möglichkeiten der Oberflächengestaltung. Durch Zugabe unterschiedlicher Gesteinszuschläge, Korngrößen und Bindemittel sowie durch die Möglichkeiten der Oberflächenveredelung können Effekte erzielt werden, die an Terrazzo-Beläge erinnern.

Zentrales Bauwerk auf dem Platz ist die Überdachung vor dem Portal des Hauptbahnhofs. Dieses dient zunächst dem Witterungsschutz für Passanten zwischen Empfangshalle und Bahnstufenunterführung. Darüber hinaus fokussiert das Dach stadträumlich auf das zentrale Gebäude am Platz, schafft einen geschützten Ort, der Ankommenden Gelegenheit zur Orientierung und Abreisenden quasi ein Foyer vor dem Bahnhofsgebäude bietet. Die großzügige Überdachung lagert auf vier vom Bahnhofsgebäude unabhängigen Stützen. Auf den Stützen ruht außermittig jeweils ein quadratischer, über die Diagonalen gefalteter Schirm mit metallischer Oberfläche und innenliegendem, unsichtbarem Dachtragwerk. Die vier Schirme bilden in der Gesamtschau eine an Ober- und Unterseite dreidimensional bewegte Dachfläche mit schmalen Dachrändern und innenliegender Entwässerung.

Auch auf den Bahnsteigen der ÖPNV-Haltestelle werden großzügige Überdachungen eingerichtet. Die Konstruktion der Haltestellendächer nimmt Anleihe an das Hauptdach vor dem Bahnhof. Das Thema der Schirme wird variiert, indem deren Faltung symmetrisch auf eine Mittelstütze ausgerichtet ist und Höhe bzw. Durchmesser der Schirme sich dem Hauptdach deutlich unterordnen. Durch Aneinanderreihung der Schirmelemente entsteht eine kontinuierliche Überdachung, die jeweils die gesamte Bahnsteigbreite überspannt und in ihrer Länge flexibel auf den tatsächlichen Bedarf auf der Haltestelle reagieren kann.

Große Einzelbäume stehen in freier Anordnung in offenen Baumquartieren und zonieren den Raum beidseits der Überdachung vor dem Bahnhofportal. Zudem hat sich mit der Entscheidung, die Friedrich-Ebert-Straße in Fahrtrichtung Nord auf eine Fahrspur zu reduzieren, die Chance ergeben, auch entlang der östlichen Platzkante Bäume zu pflanzen.

Das Beleuchtungskonzept beruht auf einer Planung des Büros Bernd König Lichtplaner, München. Ziel der Planung ist es, ein ausdifferenziertes Lichtbild zu erschaffen, in dem sich hellere und weniger stark ausgeleuchtete Bereiche abwechseln – selbstverständlich unter Beachtung einer angemessenen Basislichtstärke im gesamten Platzbereich. Dieser Ansatz unterstützt die dem Gesamtentwurf des Bahnhofplatzes zugrunde liegende Idee eines homogenen Platzraums mit frei eingestellten Elementen. Folgerichtig stehen die Leuchten nicht in einem gleichmäßigen Raster sondern verteilen sich in freier Anordnung entweder einzeln oder in Gruppen aus zwei oder drei Leuchten über den Platz. Diese punktuellen Lichtquellen werden kontrastiert durch die diffusen Lichträume unter dem Dach vor dem Bahnhofportal bzw. unter den Haltestellendächern.

2.2. Maßnahmenumgriff

Anlage 2 dieser Beschlussvorlage soll verdeutlichen, wie sich die unterschiedlichen Projektteile voneinander abgrenzen, bzw. überschneiden. Dies gilt gleichermaßen für die daraus folgende und im Weiteren erläuterte Kostenermittlung bzw. die Kostenteilung.

2.2.1. Bahnhofplatz

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes (rote Linie) verfolgt das Ziel einer einheitlichen Gestaltung der Oberflächen in den Projektteilen ohne sichtbare Planungs- bzw. Gestaltungsgrenzen, welche die Gesamtfläche optisch und räumlich trennen könnten. So bildet der gesamte Bahnhofplatz die Grundlage der Freianlagenplanung hinsichtlich der Oberflächengestaltung sowie der Ausstattung und Möblierung. Dies gilt jedoch nicht für die verschiedenen Fachplanungen unterschiedlicher Bauherren und die daraus resultierenden Projektkosten, die im Weiteren näher erläutert werden. Die gestalterische Verantwortung für den gesamten Platz liegt ausschließlich bei der Stadt Ulm.

2.2.2. Stammstrecke Straßenbahnlinie 2

Die grüne Linie kennzeichnet den gesamten Bereich des als "Stammstrecke" bezeichneten Teilprojektes der Straßenbahnlinie 2, welches die SWU Verkehr in der Aufgabe als Bauherr eigenständig plant und überwacht. Die diesem Teilprojekt zugrunde liegenden Kosten sind damit auch im Gesamtprojekt der Linie 2 entsprechend zu veranschlagen. Da sich die Planungen von Stammstrecke und Bahnhofplatz jedoch im Bereich der Friedrich-Ebert-Str. und der Haltestelle überschneiden (Farbfläche lila), ist eine differenzierte Betrachtung der Kosten erforderlich.

2.2.3. Bahnhofsvorplatz

Der mit gelber Umgrenzungslinie dargestellte Bahnhofsvorplatz stellt die Fläche dar, welche ausschließlich Bestandteil der Freianlagenplanung ist und im Auftrag der Stadt Ulm als Auftraggeber geplant wurde.

2.2.4. Parkhaus am Bahnhof mit Passage

Obwohl das Parkhaus am Bahnhof mit der Passage (blaue Linie) zur Innenstadt sowohl die Planung der Stammstrecke als auch die des Bahnhofplatzes teilweise beeinflusst, haben sich Überschneidungen wie z.B. die Treppen oder das Aufgangsbauwerk nicht nachteilig auf die Bau-, bzw. Projektkosten der jeweiligen Projekte ausgewirkt.

2.2.5. Sonstige Maßnahmen

An den Bahnhofplatz grenzen weitere in Planung oder Umsetzung befindliche Projekte an. Dies sind z.B. der Neubau der Sedelhöfe, die Neugestaltung des ZOB, oder im Weiträumigeren auch der Neubau Bürgerdienste und die Sanierung der Promenadenbrücke. Keines dieser Projekte hat jedoch unmittelbaren Einfluss auf das Projekt Bahnhofplatz, so dass auch hinsichtlich der Baukosten derzeit keine weiteren Abgrenzungen zu treffen sind.

2.3. Offene Punkte / Bearbeitung im Rahmen der Ausführungsplanung

Auch wenn die Grundzüge der Planung nun festgelegt wurden, konnten die nachfolgend genannten Bestandteile der Planung bisher nicht abschließend geklärt werden, bzw. werden Bestandteil der kommenden Ausführungsplanung.

2.3.1. Entwässerungskanäle und Leitungssicherung/-verlegungen

Weite Teile der Oberflächenentwässerung des gesamten Bahnhofplatzes wurden bisher über einen großen Hauptsammler unterhalb der Friedrich-Ebert-Str. (sog. Lohstockgraben) direkt an die Blau abgeschlagen. Unabhängig davon, dass dieser Lohstockgraben im

Rahmen des Parkhausneubaus zurückgebaut werden musste, hätten heutige wasserschutzrechtliche Vorschriften eine weitere Nutzung für den neuen Bahnhofplatz nicht zugelassen. Insofern wird derzeit eine entsprechende Kanalplanung mit moderner Vorbehandlungsanlage erstellt, um Schadstoffeinträge in die Blau wirksam zu vermeiden. Auch die Planung zur Sicherung bzw. Verlegung von Hausanschlüssen und Versorgungsleitungen befindet sich derzeit in Arbeit. Die Gesamtkosten betragen nach erster Schätzung ca. 617.000,00 €. Da auch eine ggf. erforderliche Kostenbeteiligung im Projekt Stammstrecke oder im Projekt Parkhausneubau noch nicht abschließend geklärt werden konnte, sind die geschätzten Gesamtbaukosten vorläufig in diesem Projekt berücksichtigt.

2.3.2. Gussasphaltrezeptur und Oberflächenbehandlung

Mit der Wahl von Gussasphalt als Hauptbaustoff für die Gesamtfläche des Bahnhofplatzes muss sichergestellt werden, dass dieser, wie bereits in GD 237/18 ausführlich beschrieben, eine besondere Oberfläche erhält, welche sich erkennbar vom üblicherweise im Straßenbau verwendeten Walzasphalt unterscheidet. Obwohl der Gussasphalt selbst keinen ungewöhnlichen und damit besonders teuren Baustoff darstellt, hängt der Preis vor allem von den gewählten Zuschlagstoffen und der jeweiligen Oberflächenbehandlung ab. Beides wurde zwar bereits mit entsprechenden Aufschlägen in der Kostenberechnung berücksichtigt, jedoch können Mehr- oder Minderkosten schon aufgrund der enormen Fläche von über 15.000 m² zu erheblichen Abweichungen in der Kostenberechnung führen.

2.3.3. Bänderung der Oberfläche mit Basaltstreifen

Die bisherige Planung sah zur Gliederung des gesamten Platzes und einer Betonung der Ost-West-Verbindung eine Bänderung mit Basaltstreifen vor. Seitens der Verwaltung bestehen zwischenzeitlich jedoch begründete Bedenken, ob sich eine solche Bänderung überhaupt harmonisch in das Gesamtbild des Platzes integrieren lässt, da insbesondere ein so kompaktes Material wie Gussasphalt auch nicht auf zusätzliche Dehnungsfugen verzichten kann. Insofern wird erst im Rahmen der komplexen Fugenplanung tatsächlich erkennbar, ob weitere Gliederungen überhaupt erforderlich werden.

2.3.4. Angleichung der Platzhöhe an die Gebäude

Eines der wesentlichen Ziele der Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist es, eine barrierefreie Anbindung des Bahnhofsgebäudes und des InterCity-Hotels zu ermöglichen. Damit entfallen künftig u. A. die Treppen und Rampen am Bahnhofseingang und am Hotel. Die jeweils individuellen Anpassungsarbeiten an der Fassade und in den Eingangsbereichen selbst lassen sich erst im Rahmen der Ausführungsplanung konkret beziffern. Erste Schätzungen belaufen sich auf ca. 687.500 € für die sehr komplexen Arbeiten am und im Hotel, sowie etwa 625.000 € für die übrigen Gebäude inkl. dem Bahnhof selbst.

3. Abwicklung der Maßnahme und bauzeitliche Verkehrsführung

3.1. Bauzeitliche Verkehrsführung

Sowohl der Bau des Parkhauses als auch die Herstellung der Stammstrecke Linie 2 erfordern umfangreiche Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrsführung. Insgesamt wurden dafür 13 unterschiedliche Bauphasenpläne entwickelt, welche teilweise noch weitere Unterphasen mit kleineren Anpassungen aufweisen. Die Umsetzung dessen obliegt dabei vornehmlich der SWU im Rahmen der Stammstreckenplanung, jeweils in enger Abstimmung mit der Parkhausplanung. Nach Umliegung der Straßenbahn in das ÖPNV-Provisorium wird die Friedrich-Ebert-Straße über einen längeren Zeitraum nur einspurig in Richtung Olgastraße geführt werden. Mit dieser Maßnahme können bisher geplante Verkehrsprovisorien entfallen und die Bauabläufe vereinfacht und beschleunigt werden

3.2. Zeitliche Abwicklung der Maßnahme

Die endgültige Herstellung des Bahnhofsplatzes kann erst erfolgen, wenn die Projekte Parkhaus am Bahnhof und Stammstrecke der Linie 2 dies auch zulassen. Zudem wird die Herstellung des Bahnhofsplatzes auch nicht als ein Ganzes erfolgen können, sondern in zahlreichen Realisierungsabschnitten auf den Flächen, welche anschließend auch von den Bauarbeiten am Parkhaus oder der Stammstrecke nicht mehr tangiert werden.

Insofern orientiert sich der konkrete Bauzeitenplan an den Fertigstellungsabschnitten der vorlaufenden Projekte und ist von diesen abhängig. Die nachfolgend genannten Meilensteine bilden dabei lediglich ein Gerüst für die Herstellung der Platzoberflächen und Aufbauten. Inwieweit die externen Termine insbesondere des Parkhaus- und Passagenprojekts beschleunigt werden können, ist in der weiteren Planung noch zu prüfen.

Der vorläufige Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen stellt sich wie folgt dar:

bis 12/2019	Fertigstellung der Ausführungsplanung und der Ausschreibungsunterlagen
bis 03/2020	Vergabe der Bauleistung in einer koordinierten Ausschreibung von Stammstrecke und Bahnhofplatz (inkl. Fristen)
ab 04/2020	Baubeginn neue ÖPNV-Haltestelle mit Gleisbau
ab 04/2020	Baubeginn der Platzoberflächen in ersten Bauabschnitten
bis 10/2020	Inbetriebnahme ÖPNV-Haltestelle "Hauptbahnhof"
ab 04/2021	Fertigstellung der Friedrich-Ebert-Straße und der Platzflächen
ab 07/2021	Eröffnung Parkhaus am Bahnhof

Verschiedene Auftragnehmer unterschiedlicher Bauherren agieren gleichzeitig auf dem Bahnhofplatz. Dies macht die detaillierte Planung der Abläufe und jeweils verfügbaren Flächen erforderlich und erhöht den Koordinierungsaufwand für alle am Bau Beteiligten. Die komplexen Bauphasenpläne beinhalten daher neben den Verkehrsprovisorien auch die möglichen Baufelder. Mögliche individuelle Einsparpotentiale durch die Baufirmen sind nur noch sehr eingeschränkt möglich. Unabhängig davon, dass jedes der festgelegten Baufelder eine entsprechende Bebaubarkeit der Maßnahmenbestandteile gewährleistet, kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die bereits festgelegten Baufelder erhöhte Anforderungen an die Umsetzung stellen und somit zu erhöhten Baukosten führen. Auch die geplante zeitliche Umsetzung birgt unkalkulierbare Risiken. Verzögerungen im Projekt Parkhaus haben voraussichtlich auch negative Auswirkungen auf den Bau der Stammstrecke und des Bahnhofsplatzes.

4. **Kosten und Finanzierung**

4.1. Kosten Neugestaltung Bahnhofplatz

Nach der beiliegenden Kostenberechnung vom 24.01.2019 werden Investitionskosten von rd. 14 Mio. € ermittelt (vgl. Anlage 1). Sie umfassen neben Planung und Grunderwerb auch die Kosten für den Straßen- und Wegebau einschließlich der erforderlichen Ausstattung und Technik, dem großen Dach vor dem Bahnhofsgebäude, sowie der Beleuchtung. Zudem sind die Mehrkosten der aufwändigeren Gestaltung für die Haltestellendächer oder der Flächen im Bereich der Stammstrecke Linie 2 berücksichtigt.

Alle ermittelten Baukosten wurden zudem mit einem Risikozuschlag von 25% beaufschlagt. Dieser Zuschlag begründet sich zum einen durch die in Abs. 2.3 genannten offenen Punkte mit Einfluss auf die Baukosten, aber auch durch die in Abs. 3.2 erläuterten Risiken hinsichtlich der räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten zu anderen Projekten. Nicht zuletzt ist auch ein entsprechender Baupreisanstieg bis zur derzeit geplanten Ausschreibung Anfang 2020 zu erwarten, welcher im Straßenbau gemäß Baupreisindex des statistischen Bundesamtes allein zwischen dem 4. Quartal 2017 und dem 4. Quartal 2018 deutschlandweit etwa 7,5 % betrug.

Nicht in der Kostenberechnung enthalten sind alle Aufwendungen für den Bau der Straßenbahnstammstrecke im Bereich des Bahnhofplatzes (mit Ausnahme der zuvor genannten Mehrkosten aufgrund der Gestaltung) sowie den Anteilen der bauzeitlichen Verkehrsführung im Rahmen der umfassenden Bauphasenplanung.

Die derzeit im Haushalt unter 7.54100039 "City-Bahnhof" veranschlagten Kosten in Höhe von 16 Mio. € werden für dieses Projekt jedoch nicht in voller Höhe erforderlich. Begründet liegt dies vor allem an den deutlich reduzierten Kosten für die gegenüber dem Wettbewerbsentwurf veränderten Überdachungen.

4.2. Mehrkosten Dritter für die höherwertige Gestaltung

Für eine höherwertige Gestaltung im Überschneidungsbereich der Projekte Bahnhofplatz und Stammstrecke Linie 2 entstehen nach aktuellem Stand Mehrkosten in Höhe von ca. 3,17 Mio. €, welche die Stadt Ulm zu tragen hat und in den Gesamtkosten von 14 Mio. € bereits berücksichtigt sind. Diese Mehrkosten entstehen vornehmlich durch den Ersatz von Standardbauweisen bzw. -materialien mit Sonderbauweisen oder -produkten. Zur Ermittlung dieser Kosten wurden die Einheitspreise der Standardbauweise, unter Berücksichtigung einer möglichen Förderung nach LGVFG, den erhöhten Einheitspreisen der höherwertigen Gestaltung gegenübergestellt. Die SWU wird nun alle nachfolgend genannten Bestandteile in das Projekt Stammstrecke Linie 2 integrieren und ausschreiben bzw. herstellen. Ein Kostenausgleich erfolgt auf Basis der tatsächlich entstandenen Kosten.

a) Haltestellendächer

Obwohl die Haltestellendächer im Projekt Bahnhofplatz geplant wurden, sind sie Bestandteil der ÖPNV-Haltestelle und damit grundsätzlich förderfähig. Der Fördergeber gewährt hier jedoch voraussichtlich nur eine Pauschale für einen einfachen und dreiseitig geschlossenen Wetterschutz in entsprechend notwendiger Anzahl. Die SWU übernimmt die bisherigen Planungen und wird die Haltestellendächer ausschreiben und herstellen. Die Mehrkosten hierfür betragen ca. 1,72 Mio. €.

b) Haltestellenausstattung wie Mülleimer, Bänke, usw.

Ein Vergleich der Preise hat gezeigt, dass hier vergleichbare Kosten in Bezug auf Anzahl und Einheitspreis bei den Projekten der Linie 2 und der Bahnhofplatzplanung vorliegen und somit keine Mehrkosten entstehen.

c) Beleuchtung Stammstrecke Linie 2 und Haltestelle

Die Beleuchtung der Verkehrsanlagen (Haltestelle und Straße) ist förderfähig. Hierfür entstehen Mehrkosten in Höhe von ca. 75.000 €. Die Beleuchtungsanlagen des Bahnhofsvorplatzes einschließlich des großen Daches sind davon ausgenommen.

d) Gussasphalt einschließlich Oberflächenbearbeitung und besondere Zuschlagstoffe

Grundsätzlich ist der Gussasphalt eine Standardbauweise im Straßenbau, weshalb einer Planung und Förderung dessen nichts entgegen stehen sollte. Dies betrifft jedoch nicht die Verwendung besonderer Zuschläge oder die nachträgliche

Veredelung durch Schleifen oder Fräsen. Dies verursacht Mehrkosten in Höhe von ca. 625.000,00 €.

e) Basaltborde als Randeinfassung von Straßen

Eine Förderung von Bordsteinen als Randeinfassung von Straßen wird nur auf Basis eines günstigen Betonrandsteins und nicht auf Basis eines Basaltrandsteins gewährt. Da der Granitvorsatz bereits den Standard im gesamten Projekt Linie 2 bildet, berechnen sich die Mehrkosten aus der Differenz zum nochmal hochpreisigeren Basalt. Die Mehrkosten belaufen sich auf ca. 150.000,00 €.

f) Bänderungen aus Basalt im Gehwegbereich und der Haltestelle

Als reine optische Gestaltung ohne weitere Funktion ist eine Förderung ausgeschlossen. Für die Realisierung der Bänderung in der bisher geplanten Art, entstehen über den Einheitspreis Mehrkosten in Höhe von ca. 56.000 €.

g) Entwässerungsschlitzrinnen

Die Schlitzrinnen stellen kein Standardbauteil dar, welches zudem nicht ohne Weiteres mit einer Fiktivplanung auf Basis von üblichen Straßenabläufen vergleichbar wäre. Eine Förderung ist damit unwahrscheinlich. Da jedoch bereits eine Kostengrundlage für einfache Straßenabläufe einem veralteten Planungsstand zugrunde lag, können auf dieser Basis Mehrkosten ermittelt werden. Diese belaufen sich auf ca. 437.000,00 €.

h) Verkleidung der Abluftschächte auf den Haltestellen

Die Abluftkamine auf der nördlichen Seite der Haltestelle werden optisch ansprechend verkleidet und erhalten an den Seiten verschiedene Vitrinen bzw. Schaukästen mit allgemeinen Werbeinformationen. Dies verursacht Mehrkosten in Höhe von ca. 106.000,00 €. Eine Förderung kann ausgeschlossen werden.

i) Baumquartiere auf der Ostseite

Die Baumquartiere auf der Ostseite stellen nicht nur ein übliches Gestaltungselement bei Planungen im öffentlichen Raum dar, sie verbessern auch das Stadtklima und wirken sich damit positiv auf die naturschutzrechtliche Bilanzierung einer solchen Maßnahme aus. Sowohl Baumquartier, als auch Bepflanzung stellen keine Sonderbauteile dar, weshalb auch keine Mehrkosten entstehen.

4.3. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme ist bei Projekt 7.54100039 "City-Bahnhof" sichergestellt. Hier stehen, vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2019, im Jahr 2019 Ansatzmittel in Höhe von 1,5 Mio. € sowie eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 10 Mio. € zur Verfügung.

4.4. Folgekosten

Durch die Umsetzung der Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung (siehe Anlage 1) und Verzinsung (kalk. Zinssatz: 1,934 %), die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten:

	jährlich	Lebenszyklus
Unterhalt (50 Jahre)	47.040 €	2.352.000 €
Unterhalt (25 Jahre)	15.845 €	396.125 €
Unterhalt (20 Jahre)	3.080 €	61.600 €

Unterhalt (10 Jahre)	2.595 €	25.950 €
Abschreibung (50 Jahre)	188.160 €	9.408.000 €
Abschreibung (25 Jahre)	126.760 €	3.169.000 €
Abschreibung (20 Jahre)	30.800 €	616.000 €
Abschreibung (10 Jahre)	51.900 €	519.000 €
Abschreibung (3 Jahr)	100.000 €	300.000 €
Verzinsung (50 Jahre)	90.975 €	4.548.768 €
Verzinsung (25 Jahre)	30.644 €	766.106 €
Verzinsung (20 Jahre)	5.957 €	119.134 €
Verzinsung (10 Jahre)	5.019 €	50.187 €
Verzinsung (3 Jahr)	2.901 €	8.703 €
Summe	701.676 €	22.349.276 €

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von rund 14 Mio. € an dem Gesamtprojekt weitere 701.676 € jährlich über den Ergebnishaushalt zu finanzieren.