



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	25.03.2024		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Fi	*31	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 23.04.2024	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 137/24

Betreff: Wendeanlage Donaustadion und Fahrradachse Friedrichsaustraße
- Beschluss der Entwurfsplanung -

Anlagen:	Übersichtslageplan Verkehrsanlagen	(digital)	Anlage 1
	Übersichtslageplan Freiraumgestaltung	(digital)	Anlage 2
	Konzeptplan Baumstandorte	(digital)	Anlage 3
	Querschnitte	(digital)	Anlage 4
	Kostenberechnung SWECO	(digital)	Anlage 5
	Kostenberechnung Stadt Ulm	(digital)	Anlage 6

Antrag:

1. Die Entwurfsplanung zur Wendeanlage Donaustadion und Fahrradachse Friedrichsaustraße wird zur Kenntnis genommen. Die Durchführung vorbereitender Maßnahmen in der vegetationsfreien Zeit ab 01.10.24 wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Projektplanung bis Leistungsphase 6 zu vergeben. Die geschätzten Kosten (städtischer Anteil) dafür belaufen sich auf ca. 35.000 €.
3. Die auf die Stadt Ulm entfallenden anteiligen Kosten von 1.522.240 € zuzüglich aktivierter Eigenleistungen von 91.000 € werden genehmigt. Die durch die Kostensteigerung von 975.000 € (GD 043/23) auf voraussichtlich 1.522.240 € in den Haushaltsjahren 2025 ff erforderlichen zusätzlichen Ausgabemittel werden in die Finanzplanung bzw. Investitionsstrategie für die Jahre 2025 ff. aufgenommen.
4. Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54700013 "Wendeanlage Donaustadion". Verausgabt bis einschl. 2023 wurden bereits knapp 35.000 €. Für 2024 stehen vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 60.000 € zuzüglich 3.600 € aktivierte Eigenleistungen zur Verfügung. Diese Mittel wurden jedoch zur Deckung bei Projekt 7.54700013 "Umbau Wendeanlage Böfingen" bereits in Anspruch genommen, somit sind keine Mittel mehr

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

verfügbar. Für die Entwurfsplanung werden im Haushaltsjahr 2024 noch Kosten in Höhe von 20.000 € anfallen. Die zur Deckung dieser Kosten erforderlichen Mittel werden aus Projekt 7.54108502 "Förderung Fuß- und Radverkehr" zur Verfügung gestellt. Im Haushaltsplan 2024 sind, vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts, mittelfristig für das Jahr 2025 1.000.000 € für die weitere Planung ab Leistungsphase 5 sowie die bauliche Umsetzung ab 2025 veranschlagt. Die darüber hinaus benötigten 467.300 € (brutto) werden vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben in der Finanzplanung und Investitionsstrategie für die Folgejahre veranschlagt.

5. Die jährlichen Folgekosten in Höhe von 70.543 € und die statistischen Lebenszykluskosten in Höhe von rund 2.522.803 € werden zur Kenntnis genommen.

Jung

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
Wendeanlage Donaustadion und Fahrradachse Friedrichsaustraße			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 5470-750 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54700013		PRC:	
Einzahlungen	0 €	Ordentliche Erträge	0 €
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	1.522.240 €	Ordentlicher Aufwand	56.024 €
Aktivierte Eigenleistungen (AEL)	91.000 €	<i>davon Abschreibungen</i>	47.958 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	14.519 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	1.613.240 €	Nettoressourcenbedarf	70.543 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2024</u>		2024 ff.	
Bereits verausgabt bis 2023	34.932 €		
Auszahlungen (Bedarf):	20.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC	8.066 €
Verfügbar:	0 €		
Ggf. Mehrbedarf	20.000 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7.54108502 bzw. Investitionsauftrag 7	20.000 € €	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	62.477 €
<u>2. Finanzplanung 2025 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	1.467.308 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	1.000.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	467.308 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. **Beschlusslage**

1.1. Beschlüsse

- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 13.12.2022, GD 439/22, Jahresbericht FahrRad
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 07.03.2023, GD 043/23, Wendeanlage Donaustadion und Fahrradachse Friedrichsaustraße, Projektbeschluss
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.12.2023, GD 430/22, Jahresbericht FahrRad

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats zu diesem Thema liegen nicht vor.

2. **Kurzdarstellung**

2.1. Ausgangssituation und Zielsetzung

Mit der Aufnahme des Straßenbahnverkehrs in Ulm im Jahre 1897 wurde auch der erste Abschnitt der heutigen Linie 1 in Betrieb genommen. Seitdem hat sich die Straßenbahn erheblich weiterentwickelt. Die Straßenbahnlinie 1 ist zu einer der Hauptachsen im Ulmer ÖV-Netz geworden und befördert rund ein Viertel der gesamten Fahrgäste der SWU Verkehr. Daher sieht die SWU-V in den nächsten Jahren eine Kapazitätserhöhung im Straßenbahnverkehr vor.

Die Infrastruktur der Linie 1 ist im Bereich der Stammstrecke (Söflingen bis Donaustadion) auf weiten Teilen am Ende ihrer technischen Lebensdauer angekommen bzw. muss dringend instandgesetzt werden. Damit soll der heutige Zustand erhalten bzw. sollen betriebliche Einschränkungen der Infrastruktur (wieder) zurückgenommen sowie heutige Regelwerke und Gesetze erfüllt werden.

Hinzu kommt, dass das Land Baden-Württemberg die Fahrgastzahlen bis 2030 (Bezugsjahr 2010) verdoppeln möchte. VGV-MO und SWU-V gehen davon aus, dass durch örtliche Push- und Pull-Maßnahmen (z.B. erfolgte Erhöhung von Parkgebühren, Deutschland-Ticket, Ausbau des ÖPNV- und SPNV, Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, gemeinsamer Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm) die Fahrgastzahlen und damit auch die benötigten Kapazitäten steigen werden. Für das Straßenbahnnetz heißt dies, dass Erweiterungen insbesondere in Anbetracht des überarbeiteten Verfahrens der Standardisierten Bewertung untersucht, Bahnsteige verlängert und an den Knoten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden müssen.

Aus diesem Grund hat die SWU-V ein Konzept zur Grunderneuerung und für den Umbau der Straßenbahnlinie 1 erarbeitet. Für den Fördertatbestand "Grunderneuerung" liegt ein Förderbescheid nach Bundes-GVFG vor, die Umsetzung erfolgt seit 2022 bis voraussichtlich 2025. Im Rahmen des Konzeptes sind darüber hinaus Umbaumaßnahmen geplant. Den Beginn soll ab 2026 die Wendeanlage Donaustadion machen. Als Bauvorleistung wurde im Jahr 2023 die Gleisachse vom Staufenring zur Stadionstraße optimiert. Im Zuge des Umbaus der Wendeanlage sind in diesem Bereich auch bauliche Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen. So soll die Friedrichsaustraße ab

dem Knoten Zollern-/Staufenring zur Fahrradstraße umgewidmet, ab Höhe Friedrichsaustraße 10 für den Kfz-Verkehr gesperrt und bis in die Friedrichsau fortgeführt werden.

Auf Grund der EU-Vorgaben muss die SWU-V künftig auch emissionsfreie Busse beschaffen. Um die Kosten gering zu halten, sollen diese auf Linien eingesetzt werden, an denen ohnehin schon Ladestationen vorgesehen sind oder Synergien durch die Kombination mit der Straßenbahn-Fahrstromversorgung bzw. vorhandener Bauvorleistungen erreicht werden können (Wiblingen, Egertweg, Uni Süd, ZOB und Donaustadion). Die Entscheidung zur Beschaffung weiterer E-Busse über die Stufe 1 mit 14 Stück hinaus ist derzeit aufgrund zu klärender wirtschaftlicher Gesichtspunkte nicht getroffen worden.

2.2. Planungsumgriff

Die vorliegende Planung betrifft den Bereich der Wendeanlage Donaustadion sowie der Verkehrsanlagen entlang der Friedrichsaustraße und dem Donaustadion (s. Abb. 1).



Abb. 1: Planungsumgriff

Die Straßenbahnwendeanlage wurde zuletzt von "Schülerzügen" befahren, mittelfristig ist dies wieder angedacht. Die Wendeschleife hat jedoch eine große Bedeutung bei Baustellen und Störungen, um die Linie 1 dort zu brechen und Fahrgästen einen Umstieg vom Schienenersatzverkehr (SEV) auf die Straßenbahn zu ermöglichen und andersrum. Derzeit ist es für mobilitätseingeschränkte Personen nicht möglich, bei Betriebsstörungen umzusteigen. Auch für den Veranstaltungsverkehr hat die Wendeschleife eine Bedeutung, ist heute leider betrieblich nur eingeschränkt/nicht nutzbar. Zudem wird die Haltestelle Donaustadion und die Wendeschleife aktuell von der Buslinie 6 bedient. Im Zuge des neuen Nahverkehrsplans, der ab 01.01.2027 in Kraft tritt, wird die Haltestelle Donaustadion zukünftig nicht mehr von der Linie 6, sondern von der Linie 14 bedient.

Im Zuge des neuen Nahverkehrsplans wird ein erweitertes Straßenbahnnetz bis Ende 2024 geprüft. In den ersten betrieblichen Betrachtungen hat sich gezeigt, dass aufgrund der zur Verfügung stehenden Kapazitäten/Flächen am Ehinger Tor und Hauptbahnhof gewisse Linienkombinationen nicht möglich sind bzw. im Anschlussverkehr Straßenbahnlinien in

der Innenstadt im Bereich Theater/Donaustadion planmäßig enden und Wendenzeiten verbringen müssen. Ob die Wendeschleife Donaustadion hierfür genutzt wird oder neue Wendeschleifen gebaut werden müssen, wird sich im Zuge der vertieften Betrachtung ergeben. Unabhängig davon wird sich die Bedeutung der Wendeschleife Donaustadion bei einem Straßenbahnausbau deutlich erhöhen.

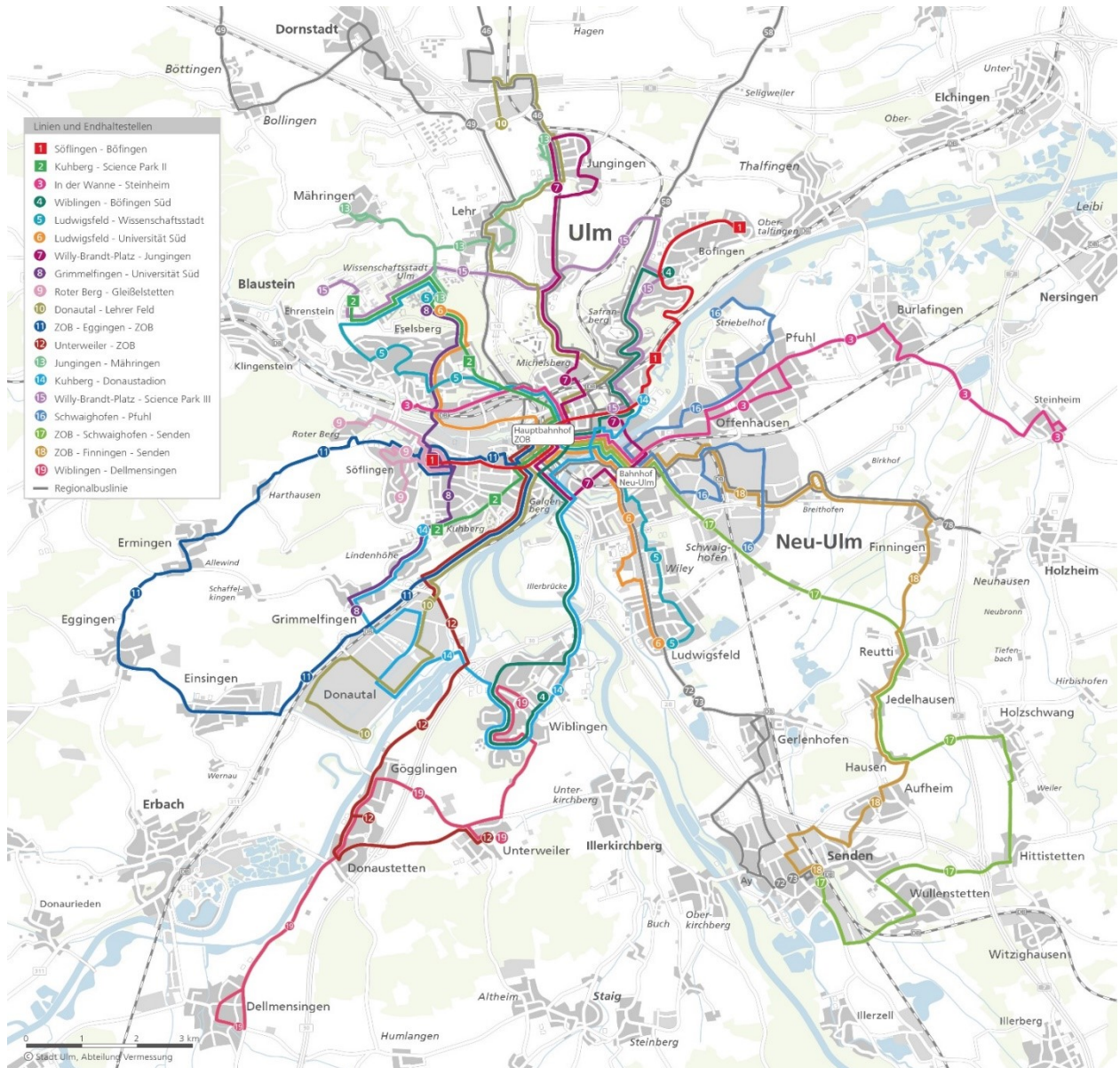


Abb. 2: ÖPNV-Zielnetz 2027, Gesamtübersicht

Die Fahrradroute über den Willy-Brandt-Platz und die Friedrichsstraße in die Friedrichsau stellt für den Radverkehr eine Hauptroute im Radnetz (s. Abb.) sowie eine wichtige Fußwegverbindung für Pendler*innen und Schüler*innen dar.



Abb. 3: Lage der Maßnahme, Ausschnitt Radkarte Ulm - Neu-Ulm

Ziel ist es, diese Route weiter auszubauen und für den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten. Dazu gehören:

- eine durchgehende Wegeführung,
- die getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr
- sowie ausreichende Breiten gemäß den aktuellen Regeln der Technik.

Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße wird der Radverkehr in diesem Bereich bevorrechtigt und ein schnelles Vorankommen ermöglicht. Eine Sperrung der Friedrichsaustraße für den Kfz-Verkehr ist möglich, da sie für den MIV nur eine untergeordnete Rolle spielt.

3. Erläuterung des Vorhabens

Für das Projekt "Wendeanlage Donaustadion" wurde eine Entwurfsplanung (HOAI-Leitungsphase 3) der ÖPNV-Verkehrsanlagen sowie die Fuß- und Radverkehrsführungen innerhalb des Planungsumgriffs erstellt und mit den involvierten Fachabteilungen bereits intensiv erörtert. Die neuen Grenzen des Jahnsporthparks waren Planungsgrundlage und wurden berücksichtigt. Ein Projektbeschluss wurde bereits gefasst (vgl. GD 043/23).

3.1. Rad- und Fußverkehrsführung

- Rückbau der Friedrichsaustraße zur Fahrradstraße inkl. Anpassung der Markierung und Signalisierung am Knoten Friedrichsaustraße/Staufener Ring. Die Breite der Fahrradstraße beträgt richtlinienkonform 4,00 m, die des parallel verlaufenden Gehweges 2,00 m. Der bestehende Gehweg wird zurückgebaut und kommt dem Ost-Glaci zu Gute. Kfz-Verkehr ist nur noch bis zur Hausnummer 10 und nur für Anlieger gestattet. Der Fußgängerüberweg ("Zebrastrifen") über die Friedrichsaustraße entfällt. Eine Gleisquerung an dieser Stelle bleibt weiterhin möglich.
- Fortführung der Fahrradstraße bis zur Stadionstraße unter anderem mit einer neuen Querungshilfe über die Talfinger Straße.

- Einbindung des Radverkehrs am Knoten Zollern-/Staufenring mittels eigener Aufstellfläche zum besseren Linksabbiegen in die Friedrichsaustraße.
- Öffnung des Stadionvorplatzes zur Haltestelle sowie teilweise Erneuerung des Belages. Nachträglich ist eine Erneuerung des Stadionvorplatzes (BA 3) denkbar, aber derzeit nicht konkret vorgesehen.

3.2. ÖPNV-Verkehrsanlagen

- Verlegung der Steige A-D um wenige Meter nach Westen, so dass diese in einer Geraden angeordnet werden können. Die Straßenbahnsteige sind alle für die künftigen 43 m-Straßenbahnen ausgelegt. An Steig C/D ist ein Halt eines Busses und einer Bahn gleichzeitig möglich. Der derzeitige Steig B wäre von den längeren Straßenbahnen nicht nutzbar.
- Schaffung einer gesicherten Wendemöglichkeit ohne Rangierfahrten von/nach Böfingen mit Nutzung des Steigs D.
- Alle Steige sind künftig barrierefrei nutzbar.
- Neubau der Signalanlage mit vollständiger Signalisierung aller Fahrbeziehungen.
- Neubau eines Gleichrichterunterwerkes zur Versorgung von Straßenbahn und E-Bus sowie von E-Bus-Ladetechnik
- Neubau des Fahrpersonal-WC entlang des Stadiongelandes.
- Entsiegelung aller nicht mehr benötigten Verkehrsanlagen, z.B. Gehweg auf der Ostseite der Talfinger Straße und zwischen Steig D und Friedrichsau.
- Umbau des Wendegleises auf der Westseite der Talfinger Straße zum Rasengleis.
- Bäume, die der Maßnahme im Weg stehen und versetzt werden können, werden nicht gefällt. Bäume, die gefällt werden müssen, werden möglichst vor Ort ausgeglichen. Die Beurteilung der Baumstandorte (siehe Anlage 3) erfolgte durch das Büro Irsch, Rauh und Partner und ergab folgendes Ergebnis:

Entfall	12 Bäume
Umpflanzung	1 Baum
Neupflanzung	26 Bäume

Ein Großteil dieser neu zu pflanzenden Bäume kann entlang des Gehweges und des Rasengleises in der Talfinger Straße realisiert werden. Durch die Verschiebung der Trafostation an den Zaun zum Gelände des Donaustadions müssen im zentralen Bereich der Wendeanlage weniger Bäume umgepflanzt oder gefällt werden.

Entlang der Gewerbebetriebe an der Talfinger Straße werden z.T. Bäume gefällt, die in einem nicht erhaltenswerten Zustand sind, und durch hochwertigere Bäume ersetzt.

4. Kosten und Finanzierung

4.1. Kosten

Für das Projekt wurden Baukosten in Höhe von ca. 12,5 Millionen € (brutto) ermittelt. Davon wären rd. 1.400.000 € durch die Stadt Ulm zu tragen, rd. 11.100.000 € durch die SWU-V. Grundsätzlich ist angedacht, dass die SWU-V die Kosten für die Bahnbetriebsanlagen und die Stadt Ulm den Aufwand für den Radverkehr übernimmt. Die

Finanzierung bzw. Abgrenzung der Busanlagen sind noch im Detail zu bestimmen und eine gemeinsame Projektfinanzierung in einer Finanzierungsvereinbarung festzulegen.

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

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

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

Für den Fall, dass eine Einzelanmeldung nach LGVFG erfolgen muss übernimmt das Land 50 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Stadtverwaltung und SWU-V werden bezüglich der Bündelung beider Maßnahmen die Gespräche mit dem Fördermittelgeber fortführen und mit Erhalt des Baurechts (Bebauungsplan) einen Förderantrag einreichen.

Für die Leistungsphasen 5-9 fallen rund 75.000 € (netto) Planungskosten bei der Stadt Ulm an. Bis zum Baubeschluss im Fachbereichsausschuss sollen die Leistungsphasen 5 und 6 durchgeführt werden, deren Kosten auf ca. 35.000 € geschätzt werden (netto).

Der SWU-V Anteil für diese zwei Leistungsphasen liegt bei rund 160.000 €. Die Aufwände fallen in 2025 an.

4.2. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54700013 "Wendeanlage Donaustadion". Verausgabt bis einschl. 2023 wurden bereits knapp 35.000 €.

Für 2024 stehen vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 60.000 € zuzüglich 3.600 € aktivierte Eigenleistungen zur Verfügung. Diese Mittel wurden jedoch zur Deckung bei Projekt 7.54700013 "Umbau Wendeanlage Böfingen" bereits in Anspruch genommen, somit sind keine Mittel mehr verfügbar. Für die Entwurfsplanung werden im Haushaltsjahr 2024 noch Kosten in Höhe von 20.000 € anfallen.

Die zur Deckung dieser Kosten erforderlichen Mittel werden aus Projekt 7.54108502 "Förderung Fuß- und Radverkehr" zur Verfügung gestellt. Im Haushaltsplan 2024 sind, vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts, mittelfristig für das Jahr 2025 1.000.000 € für die weitere Planung ab Leistungsphase 5 sowie die bauliche Umsetzung ab 2025 veranschlagt. Die darüber hinaus benötigten 467.300 € (brutto) werden vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllenden städtischen Aufgaben in der Finanzplanung und Investitionsstrategie für die Folgejahre veranschlagt. Die Veranschlagung der zusätzlichen Haushaltsmittel kann sowohl bei der Aufstellung der Investitionsstrategie als auch der Haushaltspläne für die entsprechenden Jahre zu Priorisierungen und in der Folge zur zeitlichen Verschiebung von anderen Maßnahmen kommen.

Im Zuge der Planung wird geprüft, welche Fördermöglichkeiten für den städtischen Anteil der Maßnahme bestehen.

Für die Maßnahme, "Wendeanlage Donaustadion" sind im Wirtschaftsplan der SWU bisher nur Kosten für die Leistungsphase 4 enthalten. Die Abteilung Infrastruktur wird die Kosten für Lph 5-9 für den Wirtschaftsplan 2025 einreichen. Die Umsetzung der Maßnahme steht somit noch unter dem Vorbehalt, dass die SWU die Maßnahmen für die

Mobilitätswende (Kapazitätsausbauten, E-Bus-Umstellung, Stadtverkehr Neu-Ulm) finanzieren kann.

4.3. Folgekosten

Durch die Umsetzung der Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung (Ober-/ Unterbau Nutzungsdauer 50 Jahre, Ausstattung Nutzungsdauer 20 Jahre) und Verzinsung (kalk. Zinssatz 2025: 1,8 %), die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

	jährlich	Lebenszyklus
Unterhalt (50 Jahre)	5.451 €	272.533 €
Unterhalt (20 Jahre)	2.616 €	52.311 €
Abschreibungen (50 Jahre)	21.803 €	1.090.132 €
Abschreibungen (20 Jahre)	26.155 €	523.108 €
Verzinsung (50 Jahre)	9.811 €	490.650 €
Verzinsung (20 Jahre)	4.708 €	94.159 €
Summe	70.543 €	2.587.772 €

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von 1.522.240 € für den städtischen Anteil weitere 70.543 € jährlich über den Ergebnishaushalt zu finanzieren.

5. Realisierung und weitere Planungsphasen

Mit Beschluss dieser Entwurfsplanung und der Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens (vgl. GD 137/24) kann im kommenden Jahr mit der Ausführungsplanung begonnen werden. Baubeginn wird vermutlich im Frühjahr 2026 sein. Bereits vorab sind in der vegetationsfreien Zeit zwischen Oktober 2024 und Februar 2025 vorbereitende Maßnahmen durchzuführen. Hierbei handelt es sich um die Einbringung von Wurzelschutz sowie dem Rückschnitt von Bäumen. Diese Maßnahmen müssen mindestens zwei Vegetationsperioden zuvor durchgeführt werden.

Die SWU-Netze wird im Laufe des Jahres 2024 im Bereich Talfinger Straße eine neue Mittelspannungstrasse bauen. In diesem Zuge ist angedacht, vorab eine Wasserleitung aus dem Projektbereich "Wendeschleife Donaustadion" umzuverlegen.

Zudem prüft die SWU-V, ob gewisse Bauvorleistungen im Gleisbereich bereits im Sommer 2025 durchgeführt werden können. Die Möglichkeiten hierfür hängen ganz maßgeblich vom Baurechts- und vor allem Fördermittelverfahren ab.

6. Zeitplan und weiteres Vorgehen

Q2 / 2024	Einleitung Bebauungsplanverfahren
Oktober 2024 – Februar 2025	Vorbereitende Vegetationsmaßnahmen
Q1 / 2025	Satzungsbeschluss

Ende 2025	Abschluss Ausführungsplanung, Ausschreibung der Bauleistungen
Frühjahr 2026	Baubeginn, Bauzeit ca. 1,5 Jahre

Im Zuge der Entwurfsplanung haben die Projektbeteiligten den Dialog mit den Anliegenden gesucht. Bei einem Ortstermin waren sowohl Anwohnende als auch Gewerbetreibende anwesend. Im Bereich der Gewerbebetriebe war eine Einbahnstraße vorgesehen, welche im Zuge der Entwurfsplanung auf Anregung der Anliegerschaft wieder aus den Planungen gestrichen wurde. Alle restlichen Planungsbestandteile trafen auf volle Zustimmung und konnten daher weiterverfolgt werden.

Die SWU-Verkehr wird über die aktuellen Planstände und Informationen dieser Maßnahme auf ihrer Internetseite swu.de/umbaulinie1 zur Verfügung stellen. Dort wird auch auf Kontaktmöglichkeiten hingewiesen. Nach einem eventuellen Baubeschluss im Fachbereichsausschuss wird es eine erneute Veranstaltung für Bürgerinnen und Bürger geben.

SWU-V und Stadtverwaltung empfehlen, das geschilderte Vorgehen und die in den Anlagen dargestellte Planung fortzuführen.