



Sachbearbeitung	Verkehrsplanung und Straßenbau		
Datum	28.07.2010		
Geschäftszeichen	VGV/VP-Re/Bi * 79		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 28.09.2010	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 13.10.2010	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 317/10

Betreff: Ausbau des ÖPNV - Umbau der Trasse in der Neutorstraße und der Haltestelle Theater
- Zustimmung zur Vorplanung und Auftrag zur weiteren Planung

Anlagen: Lageplan Neutorstraße (Anlage 1)
Lageplan Haltestelle Theater (Anlage 2)

Antrag:

1. Dem ÖPNV-gerechten Ausbau der Neutorstraße und den Umbau der Haltestelle Theater entsprechend der Vorplanung der SWU Verkehr vom 27.07.2010 wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit der SWU-Verkehr hierfür die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erstellen sowie die Genehmigung und Förderung bei den zuständigen Landesbehörden zu beantragen..
3. Der Übernahme des kommunalen Eigenanteils durch die Stadt in Höhe von insgesamt 2.000.000 Mio. € wird zugestimmt.
4. Die Mittelfristige Finanzplanung wird für das neue Vorhaben 2.7920-0111 bzw. Projekt-Nummer 7.5470.0003 fortgeschrieben:

<u>Gesamt:</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>
2.000.000 €	200.000 €	180.000 €	800.000 €	820.000 €

Feig

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 1, BM 3, C 3, KoKo, OB, SUB, ZS/F	Gemeinderats:
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:		Ja	
Auswirkungen auf den Stellenplan:		Nein	
Finanzbedarf*			
Vermögenshaushalt/Finanzplanung		Verwaltungshaushalt [einmalig / laufend]	
Ausgaben	2.000.000 €	Ausgaben (einschl. kalk. Kosten)	€
Einnahmen	€	Einnahmen	€
Zuschussbedarf	2.000.000 €	Zuschussbedarf	€
Mittelbereitstellung *			
HH-Stelle: 2.7920.9610.000-0111; Proj-Nr. 7.5470.0003		innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei:	
<u>Vermögenshaushalt (lfd. Jahr)</u>			€
Bedarf:	200.000 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei:	€
Verfügbar:	0 €		€
Mehr-/Minderbedarf:	200.000 €	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln:	€
IDeckung um Nachtrag zum Haushalt			€
<u>Finanzplanung</u>			
Bedarf:	1.800.000 €		
Veranschlagt:	€		
Mehr-/Minderbedarf:	1.800.000 €		
Deckung im Rahmen der Fortschreibung der Finanzplanung.			

1. Beschlüsse / Anträge des Gemeinderats

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ulm/Neu-Ulm wurde die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit der SWU Verkehr GmbH die Planungsgrundlagen für einen weiteren Ausbau der Straßenbahn (Vorplanung, Standardisierte Bewertung und betriebswirtschaftliche Berechnung, einschließlich eines Zeit- und Kostenplans) zu erarbeiten (GR am 15.10.2008, GD 355/08, § 75 der Niederschrift).

2. Erläuterung zum Vorhaben

2.1. Ausgangssituation

Auf Grund dieses Beschlusses untersucht die SWU Verkehr für die weitere Straßenbahnplanung die Korridore Ehinger Tor-Kuhberg, Theater-Wissenschaftsstadt und Ulm Hauptbahnhof - Neu-Ulm Ludwigsfeld. Die geplante Trasse zur Wissenschaftsstadt verläuft abzweigend von der Olgastraße über die Neutorstraße, die Bahnanlagen der DB AG mit einer neuen ÖPNV-Brücke, die Kienlesbergstraße, den Mähringer Weg, die Albert-Einstein-Allee bis zum Science Park II. Die Relation zur Wissenschaftsstadt gehört derzeit zu einer der nachfragestärksten Achsen im Netz der SWU Verkehr, auf der Gelenkbusse in der Hauptverkehrszeit bereits in einem 5-Minuten-Takt und teilweise dichter verkehren.

Die im Rahmen des Masterplans beabsichtigte massive Weiterentwicklung hinsichtlich Infrastruktur und Arbeitsplätzen im Bereich der Wissenschaftsstadt bis 2025 wird eine weitere Steigerung der Verkehrsnachfrage auf dieser Relation nach sich ziehen. Eine direkte, schnelle und leistungsstarke Verbindung aus der Stadtmitte in Richtung Wissenschaftsstadt ist aus Sicht der SWU Verkehr die richtige Lösung für diese nachfragestarke Verkehrsbeziehung.

2.2. Planung Umbau Neutorstraße (Anlage 1)

Derzeit wird der ÖPNV (Busverkehr) auf der Neutorstraße in nördlicher Richtung zusammen mit

dem Individualverkehr geführt. In Richtung Hauptbahnhof ist eine reine Busspur nur im Abschnitt Zeitblomstraße - Olgastraße in der Seitenlage vorhanden. Der nördlich davor gelegene Abschnitt der Busspur wird durch die Rechtsabbieger in die Zeitblomstraße unterbrochen, somit in der Länge reduziert und infolge von Behinderungen durch die Rechtsabbieger in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Besonders in Hauptverkehrszeiten führt diese Gesamtsituation in der Neutorstraße zu Verzögerungen im Betriebsablauf.

Im Zusammenhang mit der Straßenbahnplanung wird auch der Abschnitt der Neutorstraße im Rahmen der Vorplanung zur Erstellung der Standardisierten Bewertung untersucht. Die Ergebnisse der Vorplanung für die Straßenbahntrasse bilden die Grundlage für das Konzept der ÖPNV-gerechten Umgestaltung der Neutorstraße. Dieses sieht eine separate ÖPNV-Trasse in Mittellage vor, auf der in einem ersten Schritt der Bus und später auch die Straßenbahn in Richtung Wissenschaftsstadt unabhängig vom Individualverkehr und damit beschleunigt geführt werden kann. Durch diesen wesentlichen Eingriff in den bestehenden Straßenraum muss die Neutorstraße als Folgemaßnahme dieser neuen separaten ÖV-Trasse baulich angepasst werden. Insgesamt führt die Neuaufteilung des Straßenquerschnitts zu einem reibungsloseren Ablauf des ÖPNV-Betriebs und zu einer beschleunigten und verstetigten Führung.

Darüber hinaus sieht das Konzept die Einrichtung einer neuen Haltestelle vor, die von der Olgastraße kommend vor dem Knoten Neutorstraße/Karlstraße für eine bessere Erschließung der westlichen Karlstraße und dem nördliche gelegenen Gebiet zwischen Karlstraße und der Bahnlinie nach Stuttgart sorgt.

2.3. Planung Umbau Haltestelle Theater (Anlage 2)

Im Zusammenhang mit dem Umbau der Neutorstraße ist eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle „Theater“ in der Olgastraße von der östlichen auf die westliche Seite des Knotenpunktes Neutorstraße/Olgastraße geplant. Gleichzeitig werden die beiden bestehenden Bushaltestellen „Theater“ in der Neutorstraße in diese neue Haltestelle integriert. Mit dieser Zusammenlegung können die Umsteigebeziehungen in Richtung Hauptbahnhof, von und nach Böfingen und zur Wissenschaftsstadt, sowie aus Richtung Lehr/Michelsberg Richtung Oststadt an einer Haltestelle erheblich besser abgewickelt werden. Die Fußwege über den Knotenpunkt in mehreren Abschnitten entfallen, wodurch die Fahrgäste deutlich komfortabler umsteigen können, was nicht zuletzt zu einer erhöhten Verkehrssicherheit in diesem Bereich führt.

2.4. Veränderungen im Straßenraum

Durch die separate Trasse für den ÖPNV muss die vorhandene Straßenraumsituation neu geordnet werden. Sowohl in der Olgastraße, als auch in der Neutorstraße bleiben die zwei durchgängigen Fahrstreifen pro Richtung erhalten. Die einzige Ausnahme bildet der Zulauf von Süden auf den Knoten Neutorstraße/ Zeitblomstraße. Hier werden die zur Verfügung stehenden zwei Fahrstreifen jeweils für einen Geradeaus- und einen Linksabbiegeverkehr genutzt.

Für die Fußgänger sind an beiden Enden der zwei Haltestellen Übergänge vorgesehen. Somit werden in diesen Bereichen die Wegelängen zum Queren der Straßen verringert.

Besondere Beachtung muss das Umfeld des Ulmer Theaters erhalten. Hier sind entsprechende Umgestaltungen erforderlich, die im Detail noch zu erarbeiten sind.

Genauso muss im Detail auch die Maßnahme Umgestaltung des Knotens Neutorstraße/Karlstraße erarbeitet werden. Dies betrifft besonders die Aufgabe der bestehenden Unterführung. Durch die Aufweitung des Straßenquerschnittes infolge der Schaffung einer eigenen ÖPNV-Trasse und der neuen Haltestelle in der Neutorstraße, ist der Zugang zur Unterführung auf der südwestlichen Ecke nicht mehr möglich. Zurzeit werden Gespräche mit den entsprechenden Leitungsträgern geführt, die in diesen Konten die Leitungen neu verlegen müssen.

2.5. Verkehrliche Auswirkungen

Da Veränderungen in der Fahrbahnaufteilung erfolgen müssen, wurde zu der Beurteilung der Auswirkungen auf die doch heute schon teilweise angespannte Verkehrssituation das Büro Dr. Brenner, Aalen, beauftragt, die zukünftige Leistungsfähigkeit mit den geplanten Vorgaben zu bewerten. Bei der vorliegenden Variante (s. Anlage 1 und 2) wurde unter Berücksichtigung der MIV-, Rad- und Fußgängerverkehre nachgewiesen, dass sich keine Verschlechterung gegenüber der bestehenden Situation ergibt.

3. Vorziehen dieser Maßnahme

Die beschleunigte Führung des ÖPNV auf einer eigenen Trasse in der Neutorstraße ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt auch ohne die Realisierung einer Straßenbahn erforderlich, um der steigenden Nachfrage in Richtung Wissenschaftsstadt Rechnung zu tragen.

Im Nachfolgenden sind die vom Knotenpunkt Karlstraße bis zur Olgastraße noch in 2010 beginnenden und in den folgenden Jahren geplanten Bauvorhaben im Bereich der Neutorstraße aufgeführt:

- Verlegung einer Fernwärmeleitung durch die FUG von der Ludwig-Erhardt-Brücke in die östliche Seitenlage der Neutorstraße
- Mögliche Neubebauung südöstlich des Knotenpunktes Karlstraße/Neutorstraße, dazu Verlegung eines Kanals der EBU aus diesem Bereich heraus in eine neue Trasse
- Neubau des Verwaltungsgebäudes der SWU nordöstlich des Knotenpunktes Karlstraße
- Einrichtung einer neuen, nicht öffentlichen Unterführung unter der Neutorstraße hindurch nördlich der Karlstraße als Verbindung zwischen den beiden SWU Gebäuden
- Neugestaltung des Eingangsbereichs am bestehenden SWU Gebäude
- Entfall der Nutzung der bestehenden Unterführung

Da die obigen Maßnahmen Auswirkungen auf den Knoten Neutorstraße/Karlstraße, die Neutorstraße und die Olgastraße haben, ist es sinnvoll die geplante Maßnahme für die Verbesserung des ÖPNV gleichzeitig koordiniert und gebündelt mit umzusetzen. Damit werden nachträglich bauliche Eingriffe vermieden, die zu höheren Kosten führen würden und zudem eine zusätzliche Beeinträchtigung des Verkehrs zur Folge hätten.

Für die Koordinierung dieser Gesamtmaßnahme wurde ein Projektsteuerer von der SWU Verkehr beauftragt.

Vorteil dieser Art der geplanten Umsetzung ist z.B., dass bei einem entsprechenden Beschluss zur Umsetzung der Straßenbahnplanung zur Wissenschaftsstadt nur noch die Gleise in den schon umgebauten Abschnitt verlegt werden müssen.

4. Kosten und Finanzierung

4.1. Kosten und Finanzierungsanteil Stadt

Maßnahme- und Bauträger für den Bau der neuen ÖPNV-Trasse in der Neutorstraße und den Neubau der Haltestelle "Theater" ist die SWU Verkehr. Sie bereitet die Planung in Zusammenarbeit mit der Verwaltung vor und führt die Baumaßnahmen auf eigene Rechnung durch. Zur Finanzierung werden vom Land Finanzhilfen zu den förderfähigen Baukosten erwartet. Der verbleibende Finanzierungsbedarf ist von der Stadt zu übernehmen.

Der notwendige Rückbau der Unterführung an der Kreuzung Karlstraße/Neutorstraße verursacht weitere Kosten. Diese werden derzeit auf rd. 210.000 € geschätzt.

Planungskosten	380.000 €
Baukosten	3.700.000 €
Gesamtkosten	4.080.000 €
Zuweisungen Land	- 2.290.000 €
Finanzierungsanteil Stadt für ÖPNV	1.790.000 €
Rückbau Unterführung	210.000 €
Gesamtfinanzierungsanteil Stadt	2.000.000 €

Die genannten Kosten wurden von der SWU Verkehr auf der Grundlage der Vorplanung im Wege der Kostenschätzung ermittelt. Gesicherte Kosten können erst auf der Grundlage der Entwurfsplanung durch die dazugehörige Kostenberechnung ermittelt werden. Der genannte Zuschussbetrag wird gemäß den geltenden Förderrichtlinien vorläufig geschätzt. Sofern die bewilligten Finanzhilfen nicht zeitgerecht ausbezahlt werden, werden gegebenenfalls anfallende Zwischenfinanzierungskosten in der Kostenermittlung berücksichtigt. Die verbindlichen Aussagen hierzu sind erst aufgrund der Bewilligung des Landes möglich. Insoweit sind die obigen Zahlen zu Kosten und Finanzierung noch mit Risiken behaftet und gegebenenfalls fortzuschreiben.

4.2. Finanzierung im Haushalt

Bisher sind in der Finanz- und Haushaltsplanung für den obigen Finanzierungsbedarf keine Finanzmittel veranschlagt. Deshalb soll die mittelfristige Finanzplanung für das Vorhaben 2.7920-0111 bzw. Projekt-Nr. 7.5470.0003 wie folgt fortgeschrieben werden:

Gesamt:	2.000.000 €
Davon	
2010:	200.000 €
2011:	180.000 €
2012:	800.000 €
2013:	820.000 €

5. Weiteres Vorgehen, Zeitplan

Auf der Grundlage der vorgestellten Vorplanung sollen nun die Entwurfs- und Genehmigungsplanung im Sinne von § 46, Abs. 1, HOAI-Phasen 3 und 4 erstellt und die Zuschüsse bei den zuständigen Bewilligungsstellen des Landes beantragt werden.

Soweit auf Grund der begleitenden Kosten- und Finanzierungsplanung der obige kommunale Finanzierungsanteil von 2 Mio. € nicht ausreichen sollte, wird gegebenenfalls dessen Fortschreibung beantragt.

Vom Projektsteuerer wurde aktuell folgender Zeitplan vorgelegt:

- Frühjahr 2011	Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- Herbst 2011	Plangenehmigungsbeschluss
- Ende 2011	Fertigstellung Ausführungsplanung
- 2012	Bau