



Sachbearbeitung SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht
Datum 02.03.2017
Geschäftszeichen SUB III-Ri
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 30.05.2017 TOP

Behandlung öffentlich GD 097/17

Betreff: Bebauungsplan "Bahnhofplatz - Friedrich-Ebert-Straße"
- Auslegungsbeschluss -

Anlagen:

1	Übersichtsplan	(Anlage 1)
1	Bebauungsplan - Entwurf	(Anlage 2)
1	Textliche Festsetzungen - Entwurf	(Anlage 3)
1	Begründung - Entwurf	(Anlage 4)
1	Abwägung und Mehrfertigung der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgebrachten Stellungnahmen (nur elektronisch)	(Anlage 5/ 5.1–5.10)
1	Gutachten Umweltverträglichkeitsprüfung (nur elektronisch)	(Anlage 6)
1	Schalltechnische Untersuchung (nur elektronisch)	(Anlage 7)
1	Erschütterungstechnische Stellungnahme (nur elektronisch)	(Anlage 8)

Antrag:

1. Die zum Vorentwurf des Bebauungsplans "Bahnhofplatz – Friedrich-Ebert-Straße" vorgebrachten Äußerungen in der von der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht vorgeschlagenen Art und Weise zu behandeln.
2. Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen.

Jescheck

Zur Mitzeichnung an:

BM 3, C 3, KOST2020, OB, VGV

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des

Gemeinderats:

Eingang OB/G _____

Versand an GR _____

Niederschrift § _____

Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Kurzdarstellung

Bebauungsplan zur planungsrechtlichen Sicherung der veränderten Straßenbahntrasse, der Haltestelle Hauptbahnhof und der angrenzenden Verkehrsstrassen im Bereich des Bahnhofplatzes und der Friedrich-Ebert-Straße anlässlich des Neubaus der Straßenbahnlinie 2.

2. Rechtsgrundlagen

§ 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S.2414) geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 20.10.2015 (BGBl. I S.1722)

3. Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Grundstücke Flurstück Nr. 64/1, Nr. 64/2, Nr. 64/3, Nr. 64/4, Nr. 64/5, Nr. 64/6 und Nr. 64/7, sowie Teilflächen der Flurstücke Nr. 61 (Bahnhofstraße), Nr. 64 (Bahnhofplatz), Nr. 287 (Olgastraße), Nr. 281, Nr. 300 (Große Blau), Nr. 492 (Friedrich-Ebert-Straße), Nr. 491. Der Geltungsbereich weist eine Größe von 16.004 m² auf.

4. Änderung bestehender Bebauungspläne

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans überlagert ganz oder teilweise folgende Bebauungspläne und setzt deren Vorschriften in den entsprechenden Bereichen außer Kraft:

- Plan Nr. 110.4/42 gen. am 15.01.1965 Nr. 2206-154
- Plan Nr. 110.5/42 gen. am 09.02.1927 Nr. 388
- Plan Nr. 110.5/49 gen. am 28.04.1953 Nr. 2206-4
- Plan Nr. 110.5/52 gen. am 15.03.1954 Nr. 2206-4
- Plan Nr. 110.5/70 gen. am 29.10.1965 Nr. 2206-4
- Plan Nr. 110.5/76 in Kraft getreten am 07.11.1968
- Plan Nr. 110.5/77 in Kraft getreten am 04.07.1968
- Plan Nr. 110.5/80 in Kraft getreten am 04.11.1971
- Plan Nr. 110.5/84 in Kraft getreten am 21.11.1985
- Plan Nr. 110.5/96 in Kraft getreten am 24.02.2000
- Plan Nr. 110.5/100 in Kraft getreten am 31.12.2015
- Plan Nr. 111.1/15 gen. am 11.10.1965 Nr. 2206-4
- Plan Nr. 111.1/16 in Kraft getreten am 14.06.1974
- Plan Nr. 111.1/18 in Kraft getreten am 20.02.1986

5. Verfahrensübersicht

- a) Aufstellungsbeschluss sowie Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und sonstigen Träger öffentlicher Belange des FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 27.09.2016.
- b) öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises Nr. 40 vom 06.10.2016.

- c) frühzeitige Auslegung des Bebauungsplanvorentwurfs sowie der Begründung und der Fachgutachten bei der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht vom 14.10.2016 bis einschließlich 31.10.2016.

6. Sachverhalt

6.1. Ausgangslage

Die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm erstellen derzeit die Straßenbahnlinie 2 vom Kuhberg zur Wissenschaftsstadt. Zwischen den beiden planfestgestellten Streckenabschnitten Ehinger Tor – Kuhberg und Theater - Wissenschaftsstadt verläuft die neue Straßenbahnlinie entlang der Friedrich-Ebert-Straße über den Bahnhofplatz auf der sog. Stammstrecke der bestehenden Linie 1. Dieser Streckenteil muss im Zuge des Netzausbaus entsprechend modifiziert und die ÖPNV-Haltestelle vergrößert werden. Für diesen Bereich liegt bislang keine behördliche Zulassungsentscheidung vor, weshalb für die veränderten Streckenabschnitte auf der Stammstrecke eine neue planungsrechtliche Grundlage geschaffen werden muss. Der Geltungsbereich schließt im Norden und im Süden unmittelbar an die bereits planfestgestellten Streckenabschnitte an.

6.2. Geplante Neugestaltung

Im Zuge des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 und des Ausbaus der ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof muss die Stammstrecke der Straßenbahn inklusive der begleitenden MIV-Trassen zwischen Olgastraße und Neue Straße verändert werden. Die Achslage der Straßenbahntrasse soll in Teilbereichen um bis zu 1,50 m nach Westen verschoben werden. In diesem Zuge werden die Bahnsteige von heute 3-5 m Breite auf künftig 7 m Breite erweitert. Die bestehende Bahnsteigbreite genügt den Anforderungen bei Weitem nicht mehr. Die Haltestelle Hauptbahnhof ist der wichtigste Umsteigeknoten im Ulmer ÖPNV-Netz. Zu Spitzenstunden etwa nach Schulschluss sind die Zustände auf den Bahnsteigen zum Teil prekär. Eine wesentliche Verbreiterung ist – gerade vor dem Hintergrund des Netzausbaus – unerlässlich. Dies sieht auch der Fördergeber des Straßenbahnprojekts so und hat die Zusage der Fördermittel an die Verbreiterung der Bahnsteige geknüpft.

Darüber hinaus werden die Bahnsteige auf 105,50 m verlängert. So wird sichergestellt, dass alle heute an der Haltestelle Hauptbahnhof verkehrenden Bus- und Straßenbahnlinien am sog. Rendezvous-Verkehr teilnehmen können - also in den Tagesrandzeiten mit geringerer ÖPNV-Taktfolge gemeinsam am Umsteigeknoten Hauptbahnhof eintreffen, um Passagieren das Umsteigen von einer auf die anderen Linien zu ermöglichen. Weitere Busverbindungen, die möglicherweise in Zukunft zusätzlich über den Hauptbahnhof durchgebunden werden sollen, könnten trotz der genannten Haltestellenverlängerung nicht unmittelbar an diesem Rendezvous-Verkehr teilnehmen. Die Vorhaltung eines Puffers für künftige Linien würde eine zusätzliche Verlängerung der Haltestelle voraussetzen. Eine Ausdehnung über die genannten 105,50 m hinaus würde jedoch mit den funktionalen Zwangspunkten auf dem Bahnhofplatz (Ein-/Ausfahrtsrampen des Parkhauses im Süden, Fußgängerüberweg zu den Sedelhöfen im Norden) kollidieren. Zusätzliche Buslinien können im Bedarfsfall jedoch so in die Zwischenzeiten des abendlichen ÖPNV-Takts gelegt werden, dass die Wartezeit für umsteigende Fahrgäste aus diesen bzw. in diese zusätzlichen Buslinien minimiert wird.

Beidseits der Straßenbahntrasse verlaufen die Fahrbahnen der Friedrich-Ebert-Straße. Die Verschiebung der Achslage der Straßenbahntrasse, die Vergrößerung der Bahnsteige und die Einbindung des bereits in Bau befindlichen Parkhauses am Bahnhof haben zur Folge, dass die Verkehrsstraße angepasst und überplant werden muss. In seiner Sitzung vom 12. Oktober 2016 hat der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss gefasst, wonach die Friedrich-Ebert-Straße künftig mit einer Fahrspur in Richtung Norden und zwei Fahrspuren

in Richtung Süden über den Bahnhofplatz geführt werden soll (vgl. GD 383/16). Mit der Reduzierung um insgesamt eine Fahrspur kann die trennende Wirkung der Straße zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt gemindert, das Vorfeld vor der östlichen Platzkante verbreitert und damit die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Darüber hinaus wird auf diese Weise ausreichend Raum für einen Radfahrstreifen in Richtung Norden sowie eine begleitende Baumreihe geschaffen. Anhand einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation kamen zwei von der Stadt beauftragte Verkehrsgutachter unabhängig voneinander zu dem Schluss, dass die Verkehrsleistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße bei Reduzierung um eine Fahrspur gewährleistet bleibt.

Am nördlichen und am südlichen Ende der Bahnsteige sind Fußgängerüberwege über die Straße bzw. die Gleistrasse vorgesehen. Innerhalb des Plangebiets befinden sich zudem die Ein- und Ausfahrtsrampen zum geplanten Parkhaus am Bahnhof. Ferner sind die Aufzüge und Treppenaufgänge aus der Bahnhofspassage auf die ÖPNV-Haltestelle in die Planung zu integrieren.

Die Idee einer großen, die gesamte Haltestelle überspannenden Überdachung, wie noch in der Wettbewerbsplanung für den Bahnhofplatz aus dem Jahr 2014 vorgesehen, wurde inzwischen aufgegeben. Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat in seiner Sitzung am 18. Oktober 2016 entschieden, dass anstelle der großen Überdachung der Haltestelle ein neues Dach vor dem Eingangsportale des Hauptbahnhofs errichtet werden soll (vgl. GD 386/16). Ausschlaggebend für diese Entscheidung waren vor allem städtebauliche Überlegungen (Fokussierung auf den Hauptbahnhof, Vermeidung trennender Bauwerke zwischen Bahnhof und Innenstadt) und funktionale Gründe (großzügiger Witterungsschutz vor dem Bahnhofseingang). Auf der Haltestelle selbst wird es stattdessen großzügige Fahrgastunterstände geben. Diese sind planungsrechtlich nicht relevant und spielen im vorliegenden Verfahren daher keine Rolle.

In den Festsetzungen des Bebauungsplans wird lediglich zwischen Straßenbahntrasse, öffentlicher Straßenverkehrsfläche und den Flächen für öffentliche Geh- und Radwege unterschieden. Die geplante Verkehrsführung, d.h. die Spurmarkierungen, Verkehrsradien und Richtungspfeile, wurde zum besseren Verständnis der festgesetzten Trassenbreiten lediglich als Hinweis in den Plan aufgenommen. Eine Erläuterung der Spurführung für den MIV und den Radverkehr kann der Begründung zu diesem Bebauungsplanentwurf entnommen werden.

6.3. Bebauungsplan

Der Bebauungsplan ersetzt eine Planfeststellung der Straßenbahnlinie nach § 28 PbefG. Vorrangig werden daher die zum Betrieb der Straßenbahn notwendigen Anlagen (Trasse der Straßenbahn, Bahnsteige, Fahrleitungsmasten) und die von der Planung betroffenen Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die klassischen Regelungsgehalte eines qualifizierten Bebauungsplans wie etwa Art und Maß der baulichen Nutzung kommen bei der vorliegenden Planungsaufgabe dagegen nicht zur Anwendung.

6.4. Lärmschutz / Erschütterungsschutz

Lärmschutz

Die KREBS + KIEFER FRITZ AG hat im Vorfeld die schalltechnische Untersuchung "Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof - Ermittlung und Beurteilung von Schienen- und Straßenverkehrslärmimmissionen auf Basis der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)" der KREBS+KIEFER FRITZ AG, Aktenzeichen: 20148014-VVS-2, und die schalltechnische Untersuchung "Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof - Ermittlung der Gesamtverkehrslärmimmissionen aus dem öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr" der KREBS+KIEFER FRITZ AG, Aktenzeichen: 20148014-VVG-2, erstellt.

Darin wird ermittelt, inwieweit durch die geplanten Veränderungen an den Schienen- und Straßenverkehrsanlagen schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärmemissionen auf die umliegenden Gebäude ausgehen. Es wurde ermittelt, ob

- im Sinne der 16. BImSchV (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) ein Anspruch auf Lärmschutz besteht.
- im Rahmen der Abwägung bei einer Gesamtlärbetrachtung die Zumutbarkeitsschwelle von tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) überschritten und durch das Vorhaben noch weiter angehoben wurden.

Die schalltechnische Untersuchung hat für relevante Messpunkte an den umliegenden Gebäuden die zu erwartenden Schallpegel ermittelt und dargestellt, an welchen Stellen Überschreitungen des zumutbaren Schallpegels während der Tag- und Nachtzeiten zu erwarten sind. Demzufolge wird es an einzelnen Punkten zu Überschreitungen kommen, die Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen auslösen. Die Ergebnisse können im Einzelnen der beiliegenden schalltechnischen Untersuchung und - in zusammengefasster Form - der Tabelle in der Begründung zu diesem Bebauungsplanentwurf entnommen werden.

Erschütterungsschutz

Zur Prüfung möglicher Ansprüche auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen hat das Büro Fritz GmbH eine erschütterungstechnische Stellungnahme erarbeitet. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Umbaumaßnahmen im Bereich des Bahnhofplatzes nicht zu einer signifikanten Erhöhung der Immissionen aus den Erschütterungen selbst oder dem daraus folgenden sekundären Luftschall kommen wird.

6.5. Umweltverträglichkeitsvorprüfung

Die UVP-Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass erhebliche, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten sind.

Dies wird im Wesentlichen dadurch begründet, dass

- die durch die Bautätigkeit zunächst zu erwartenden Emissionen durch Einhaltung der fachgesetzlichen Vorgaben auf ein zumutbares Maß begrenzt werden können,
- die Grenz- und Richtwerte bzw. die Anhaltswerte im Zusammenhang mit dem Betrieb (Verkehr) eingehalten oder ggf. gesonderte Maßnahmen ergriffen werden können,
- sich keine Nutzungen mit besonders hoher Empfindlichkeit gegenüber der von dem Vorhaben ausgehenden Wirkungen im Auswirkungsbereich befinden,
- aufgrund der Vorprägung des Orts die Belange des Naturhaushalts und des Landschaftsbild nicht betroffen sind,
- sich keine Gebiete mit Schutzgebietsstatus im Auswirkungsbereich des geplanten Vorhabens befinden.

Die Ergebnisse der UVP-Vorprüfung sind in den Umweltbericht (s. Teil B der Begründung) eingeflossen.

7. Wesentliche Äußerungen im Bebauungsplanverfahren

7.1. Äußerungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit hat sich der Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. zum Verfahren geäußert.

7.2. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich folgende Stellen zum Verfahren geäußert und Anregungen / Einwände zur Abwägung im Bebauungsplanverfahren vorgebracht:

- Regionalverband Donau-Iller
- Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU)
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Polizeidirektion Ulm
- Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege
- DB Station& Service AG
- Handwerkskammer Ulm
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Ulm
- SUB / V Umweltrecht und Gewerbeaufsicht

7.3. Die vorgebrachten Anregungen / Einwände teilen sich ihrem Wesen nach grundsätzlich in zwei Kategorien:

Auf der einen Seite werden in den Stellungnahmen solche Aspekte thematisiert, die etwa technische Anlagen, wichtige Funktionszusammenhänge oder andere beachtliche Gegebenheiten vor Ort betreffen. So weisen die SWU, die Telekom und die Deutsche Bahn auf mögliche Wechselwirkungen mit den eigenen betrieblichen Anlagen hin. Das Landesamt für Denkmalpflege gibt zu bedenken, dass das Plangebiet archäologische Verdachtsflächen umfasst. Die Polizeidirektion Ulm weist auf Maßnahmen zur Verkehrssicherung für Fußgänger und zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen für den MIV hin.

Diese Informationen wurden aufgenommen und an die jeweils verantwortlichen Fachplaner zur Berücksichtigung weitergeleitet. Die Einwander werden, soweit nicht bereits geschehen, am weiteren Planungsprozess beteiligt, um möglichen Konfliktpunkten frühzeitig in angemessener Weise begegnen zu können.

Auf der anderen Seite greifen einzelne Einwander erneut grundsätzliche Fragen zur Verkehrsführung, zur Bedeutung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und zur Qualität des Straßen-/Platzraums auf. So spricht sich der BUND für eine weitere Reduzierung der Fahrspuren und eine Stärkung des Fußgänger-/Radverkehrs aus. Zudem werden Argumente im Sinne einer stärkeren Begrünung mit Bäumen angeführt. Der Regionalverband begrüßt ausdrücklich die Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs und die Verknüpfung der Verkehrsträger auf dem Bahnhofplatz. Die Handwerkskammer und die IHK argumentieren für eine Beibehaltung von durchgängig vier Fahrspuren auf der Friedrich-Ebert-Straße. Hintergrund ist die Sorge, die Erreichbarkeit der Innenstadt könne infolge der Reduzierung um eine Fahrspur gemindert werden und infolgedessen die Attraktivität der Innenstadt als Wirtschafts- und Handelsstandort Schaden nehmen.

Die letztgenannten Einwander greifen erneut Argumente aus der Grundsatzdiskussion im vergangenen Herbst auf und führen diese z.T. weiter aus. Die vorliegende Planung basiert auf den Grundsatzbeschlüssen des Gemeinderats bzw. des Fachbereichsausschusses (vgl. GD 383/16 und GD 386/16). In diesem Zusammenhang wurde das Für und Wider eines Eingriffs in die Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz auf Grundlage fachgutachterlicher Stellungnahmen eingehend erörtert. Die nun vorgebrachten Argumente führen zu keinen Erkenntnissen, die nicht bereits in der vorangegangenen Diskussion vorgelegen oder etwa zu einer anderen Bewertung der Sachlage geführt hätten. Im vorliegenden Planentwurf wurden daher keine Änderungen an der grundsätzlich beschlossenen Verkehrsführung vorgenommen.

8. Änderungen des Bebauungsplans

Die Fachingenieure haben die Planung auf Basis der Grundsatzbeschlüsse des Gemeinderats zur Verkehrsführung und zur Platzgestaltung unter Beachtung der vorgenannten Stellungnahmen zwischenzeitlich weiter voran getrieben. Die Planung hat nun einen hinreichend konkreten Stand erreicht, sodass die zur planungsrechtlichen Sicherung notwendigen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen getroffen werden konnten. Gegenüber dem Aufstellungsbeschluss, der sich lediglich auf die Abgrenzung des Geltungsbereichs beschränkte, füllt der vorliegende Bebauungsplanentwurf den – etwas veränderten – Geltungsbereich nun mit Inhalten und übersetzt eine konkrete Fachplanung in die Form eines Rechtsplans. Im Wesentlichen handelt es sich folgende Inhalte:

- Festsetzung der Straßenbahntrasse und der Haltestelle Hauptbahnhof auf Grundlage Fachplanungen für den Umbau der Stammstrecke im Zuge der Netzerweiterung
- Festsetzung der MIV-Trassen auf Basis des Grundsatzbeschlusses für eine dreistreifige Verkehrsführung
- Einarbeitung eines integrierten Radwegekonzepts
- Festsetzung der Fahrleitungsmasten als für den Betrieb der Straßenbahn notwendige technische Anlagen. Zur Gewährleistung einer größtmöglichen Flexibilität können diese um bis zu 10,0 m in ihrer Lage verschoben werden.
- Festsetzung von Zufahrtsbereichen zur Bahnhofstraße, zum Deutschhaus, zu den Parkplätzen hinter der Hauptpost sowie zum ZOB. Durch Festsetzung alternativer Zufahrten zum ZOB bleiben beide Optionen, also die eines ZOB auf der bisherigen Fläche und die einer kompakteren Variante zugunsten eines Baufelds am südlichen Platzrand, gleichermaßen bestehen; die vorliegende Planung greift somit der noch ausstehenden Diskussion und Entscheidung des Gemeinderats nicht vor. Alle Ein- und Ausfahrtsbereiche können zudem zur Anpassung an die weiter zu konkretisierende Planung ausreichend verschoben werden.
- Darstellung der beabsichtigten Baumstandorte als Hinweis; aufgrund der komplexen Störungen im Untergrund (Leitungen, Kanäle) ist eine verbindliche Festlegung der Standorte noch nicht möglich.

Ferner wurde die Begründung um die Erkenntnisse aus der frühzeitigen Beteiligung bzw. der erweiterten Fachgutachten ergänzt.

9. Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden

Die unter Ziffer 7 der Beschlussvorlage aufgeführten Ergänzungen wurden in den Entwurf des Bebauungsplans mit Stand vom 28.04.2017 eingearbeitet.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sollen die Planunterlagen im Bürgerservice Bauen der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt u. Baurecht öffentlich dargelegt und mit interessierten Bürgern erörtert werden. Außerdem soll Gelegenheit gegeben werden, sich zu den Planungsabsichten schriftlich oder mündlich zur Niederschrift während der Auslegungsfrist zu äußern.

Parallel dazu sollen die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingeholt werden, deren Aufgabenbereiche durch die Planung berührt sind.

Nähere Erläuterungen des Bebauungsplans erfolgen anhand der Planunterlagen in der Sitzung des FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt.

10. Kosten

Der Stadt Ulm entstehen durch das Bebauungsplanverfahren keine unmittelbaren Kosten. Diese werden von der SWU Verkehr GmbH als Verursacherin der Planung getragen.