



Sachbearbeitung	VG/VO - Mobilität		
Datum	09.03.2022		
Geschäftszeichen	VG/VO-Fi *38		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 12.04.2022	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 113/22

Betreff: CityBahnhof Ulm: Ertüchtigung ZOB Ost und Zusammenlegung mit Projekt Fahrradabstellanlagen
- Projektbeschluss -

Anlagen: Kostenschätzung Anlage 1
ZOB-Lageplan Varianten **digital** Anlage 2
ZOB-Lageplan Varianten **digital** Anlage 3
ZOB-Lageplan Varianten **digital** Anlage 4

Antrag:

1. Der Projektbeschluss für die "Ertüchtigung des Zentralen Omnibusbahnhof Ost (ZOB Ost)" und "Fahrradabstellanlagen am Citybahnhof Ulm" wird gefasst. Die beiden Projekte werden hierfür zusammengelegt "Umbau ZOB-Ost und Fahrradabstellanlagen" und gemeinsam betrachtet. Die geschätzten Kosten gemäß Anlage 1 belaufen sich auf 4.240.000 € inklusive 240.000 € aktivierte Eigenleistungen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Antrag auf Programmaufnahme und anschließend auf Förderung nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zu stellen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung für den ZOB Ost gemäß Variante 3 und die Fahrradabstellanlagen zu vergeben. Die geschätzten Planungskosten belaufen sich dafür auf 200.000 €.
4. Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54100053 "Umbau ZOB-Ost und Fahrradabstellanlagen". Hier stehen für 2022 derzeit 0 € zur Verfügung. Es wird genehmigt, zur Finanzierung der Planungskosten in Höhe von 200.000 € überplanmäßig Mittel in dieser Höhe von Projekt 7.54108504 "Fahrradverkehrswegeinfrastruktur" heranzuziehen. Die für die bauliche Umsetzung benötigten Finanzmittel werden, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllender städtischer Aufgaben, in den Folgejahren neu veranschlagt.

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

5. Die jährlichen Folgekosten in Höhe von 249.162 € und die statistischen Lebenszykluskosten in Höhe von rund 6.400.000 € werden zur Kenntnis genommen.

Jung

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
Umbau ZOB-Ost und Fahrradabstellanlagen			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT laufend	
PRC: 5410-750 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54100053			
Einzahlungen *		Ordentliche Erträge	
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	4.000.000 €	Ordentlicher Aufwand	202.522 €
Aktivierte Eigenleistungen	240.000 €	<i>davon Abschreibungen</i>	181.322 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	46.640 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	4.240.000 €	Nettoressourcenbedarf	249.162 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2022</u>		<u>2022 ff.</u>	
Auszahlungen (Bedarf):	200.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC	21.200 €
Verfügbar:			
Ggf. Mehrbedarf	200.000 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Deckung Mehrbedarf bei PRC 5410-752			
PS-Projekt 7.54108504 bzw. Investitionsauftrag 7	200.000 €	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	227.962 €
<u>2. Finanzplanung 2023 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	3.800.000 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen			
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus			
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

* Programmaufnahme und anschließende Förderung wird beantragt, konkrete Höhe der möglichen Förderung kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

1. Beschlusslage

1.1. Beschlüsse

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 14.12.2021, Neubau Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB), Beschluss (GD 433/21)
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 14.12.2021, Fahrradabstellanlagen am Citybahnhof Ulm, Bericht und Projektbeschluss (GD 434/21)

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats liegen nicht vor.

2. Projektbeschreibung

2.1. Ausgangssituation

Der Hauptbahnhof Ulm ist ein Ort von höchster Zentralität und Bedeutung im internationalen Schienenverkehr, nicht nur für die Stadt, sondern auch für die gesamte Region. Als zentrale Mobilitätsdrehscheibe und Verknüpfungsort für überregionale, regionale und lokale Verkehrsbeziehungen erfüllt er eine wichtige Aufgabe für die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Stadt. Mit Eröffnung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm wird die Bedeutung des Bahnhofes und damit auch die Fahrgastzahlen weiter zunehmen. Auch das Regio-S-Bahn Projekt wird den Hauptbahnhof Ulm als zentralen Verteiler und Knotenpunkt noch stärker in den Fokus rücken.

2.2. Zielsetzung

Vorrangiges Ziel ist es, ein dem Stand der Technik entsprechendes, attraktives sowie ausreichend bemessenes Bike+Ride-Angebot im Hinblick auf derzeit bekannte als auch künftige Trends und Entwicklungen der zukünftigen Mobilitätsformen im Umfeld des Hauptbahnhofs Ulm zu schaffen. Die Dimensionierung der künftigen Fahrradabstellanlagen ist räumlich beschränkt durch den Umgriff des Bahnhofplatzes und steht im Bereich südlich des Bahnhofplatzes unmittelbar in einer Flächenkonkurrenz zur Neugestaltung des ZOB Ost.

Angesichts des hohen Nutzungsdrucks bei zugleich begrenzter Flächenverfügbarkeit im Bahnhofsumfeld ist der sparsame Umgang mit den wertvollen Flächenressourcen dringend geboten. Den bisherigen Überlegungen und Vorplanungen (vgl. GD 434/21) lag daher die Zielsetzung zugrunde, die Flächeninanspruchnahme für die künftigen Fahrradabstellanlagen auf das notwendige Maß für die aus heutiger Sicht bekannten Anforderungen an ein auch zukünftig ausreichendes Angebot zu beschränken.

Im Zuge der angestellten Untersuchungen zur Ertüchtigung des ZOB Ost hat sich gezeigt, dass eine Zusammenlegung der Projekte "ZOB Ost" und "Fahrradabstellanlagen am Citybahnhof Ulm" aufgrund der Flächeninanspruchnahme und der baulichen Abwicklung Synergien verspricht und damit gemeinsam betrachtet werden sollte.

Im Zuge der koordinierten Trassenplanung für das Ehinger Tor und die Schillerstraße haben sich Erkenntnisse ergeben, dass vsl. ab 2024 umfangreiche bauliche Eingriffe in den Straßenraum der Schillerstraße und der Querung der Neuen Straße am Ehinger Tor erforderlich werden, sodass die Erreichbarkeit des ZOB West für einen längeren Zeitraum nicht gewährleistet werden kann.

Daher soll der ZOB Ost soweit ertüchtigt werden, dass sämtliche Regionalbusverkehre sowie die bisherigen Stadtbuslinien 11 und 12 an diesem konzentriert werden können. Zudem soll in diesem Zuge die gesetzlich im Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 PBefG) vorgeschriebene vollständige Barrierefreiheit hergestellt und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der Fahrgasteinrichtungen erreicht werden. Für die Erreichbarkeit der Landesgartenschau 2030 mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind gerade diese Aspekte eine wichtige Voraussetzung.

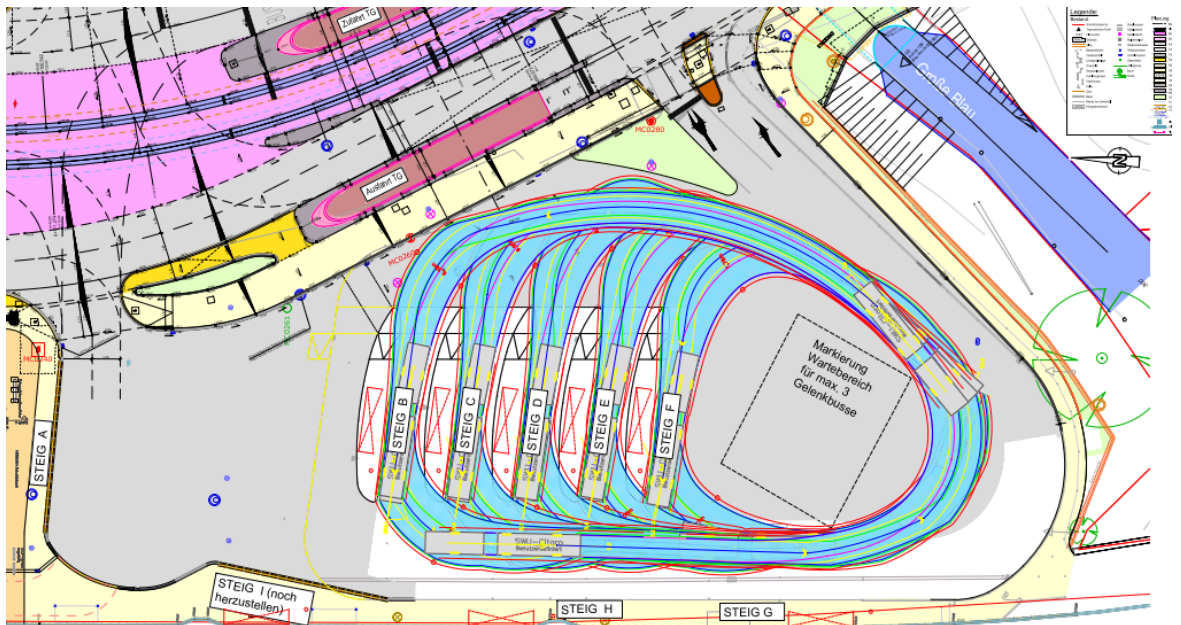
Aus diesem Grund muss der ursprüngliche Beschluss, einen umfassenden Umbau des ZOB vorläufig zurückzustellen, teilweise revidiert werden.

3. Planung für die Ertüchtigung des ZOB Ost

Basierend auf den derzeitigen Planungsgrundlagen wurden in der Zwischenzeit mehrere Varianten innerhalb des Plangebiets (vgl. GD 433/21) untersucht. Dabei wurden folgende Ziele und Grundsätze der Planungsideen verfolgt:

- Fahrgastgerechte Ausgestaltung des ZOB als bedeutender Teil der Mobilitätsdrehscheibe Ulmer Hauptbahnhof mit einer bestmöglichen und gleichberechtigten Verknüpfung aller Verkehre (ÖPNV, SPNV, Rad- und Fußverkehr, MIV)
- Optimale Nutzung der zur Verfügung stehenden Flächen für alle Mobilitätsbedürfnisse und -teilnehmer*innen
- Verbesserung der Fahrgastbedürfnisse
- Effektiver Betriebsablauf für Nutzfahrten im ÖPNV

3.1. Variante 1: Minimaler Umbau Bestand



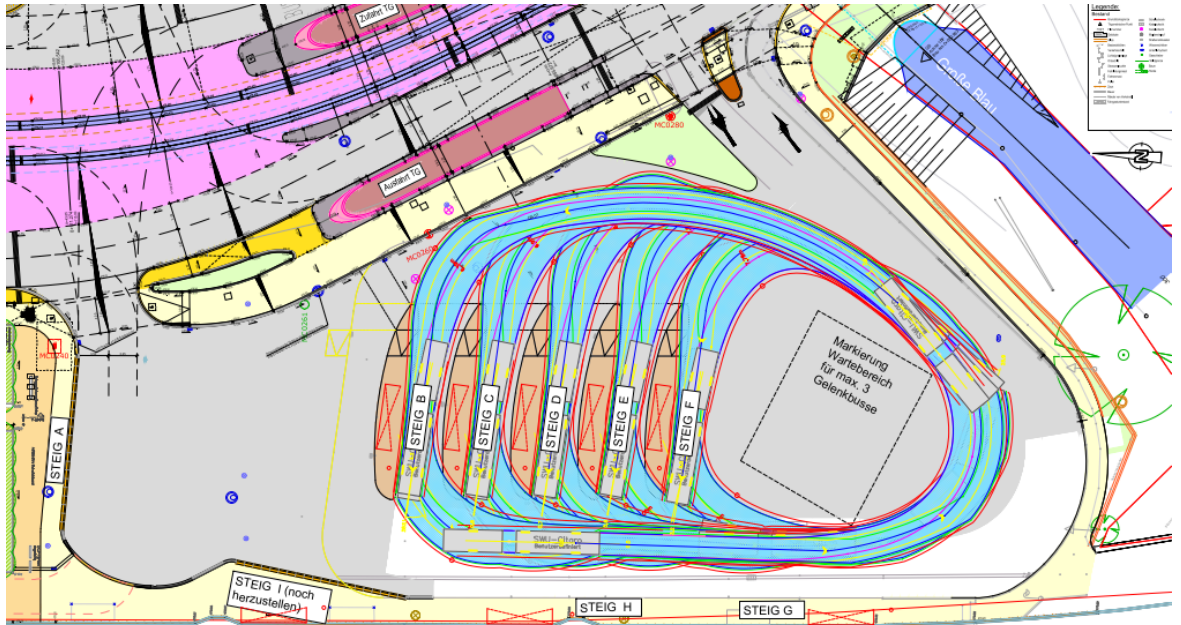
Diese Variante (s. Anlage 2) sieht eine geringe Verbesserung des Interimsprovisoriums vor und beinhaltet folgende Elemente:

- Ausbau Steige A und I
- neue Fahrgastunterstände (FGU) und dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) auf Bestandsoberflächen montiert
- 8 Bussteige + 1 Steig (A nur für Ausstieg)
- 3 Nachziehplätze

Nachteilig wirken sich hier aus, dass die erforderliche Barrierefreiheit nicht hergestellt werden kann und die Zugänglichkeit der Bussteige nur von Osten eingeschränkt gegeben ist. Zudem bestehen keine Kapazitäten zur Aufnahme weiterer Verkehre. Auch sind die Bussteige nicht für die Nutzlängen für Gelenkbusse (G-KOM) ausgelegt.

Eine erste Kostenschätzung sieht für diese Variante einen Aufwand für Bau und Ausstattung in Höhe von ca. 520 T € (brutto) vor. Die Nutzungsdauer wird auf 3 bis 5 Jahren geschätzt; die Kosten pro Bussteig belaufen sich auf ca. 65 T € (brutto).

3.2. Variante 2: Umbau Bestand auf Basis Var. 1



Diese Variante (s. Anlage 3) sieht eine Verbesserung des Interimsprovisoriums vor und beinhaltet folgende Elemente:

- Rückbau bestehender Steige und Wiederherstellung mit Kasseler Sonderbord (18 cm Bordsteinhöhe und Nutzlänge für 18 m lange G-Kom ausgelegt)
- neue FGU/DFI (mit Tiefbau der Steige)
- neue Beleuchtung
- Ertüchtigung Entwässerung
- 8 Bussteige + 1 Steig (A nur für Ausstieg)
- 3 Nachziehplätze

Auch bei dieser Variante bestehen keine Kapazitäten zur Aufnahme weiterer Verkehre. Die Barrierefreiheit wird hergestellt, ist im Hinblick auf die Rampen jedoch noch zu prüfen.

Eine erste Kostenschätzung sieht einen Aufwand für Bau und Ausstattung in Höhe von ca. 1.000 T € (brutto) vor. Die Nutzungsdauer wird auf 5 bis 7 Jahre geschätzt, die Kosten pro Bussteig betragen ca. 131 T € (brutto).

3.3. Variante 3: Umbau auf Basis Machbarkeitsstudie



Bei dieser Variante (s. Anlage 4) wird die Planung aus der Machbarkeitsstudie zugrunde gelegt. Diese sieht folgende Elemente vor:

- DFI-Anzeiger an jedem Bussteig und ein Übersichtsanzeiger
- Fahrgastinformationsvitrinen (analog Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof)
- neue FGU an jedem Bussteig
- neue Beleuchtung
- Steige mit Kasseler Sonderbord (18 cm Bordsteinhöhe und Nutzlänge für 18 m lange G-Kom ausgelegt)
- 11 Bussteige
- 2 Nachziehplätze

Bei dieser Variante wird die erforderliche Barrierefreiheit vollständig hergestellt. Der barrierefreie Überweg im Norden sorgt für eine stringente Fortführung der zentrale Achse vom Bahnhofplatz Süd, der barrierefreie Überweg im Süden stellt die Zugänglichkeit in Richtung Kobelgraben und Treppenabgang zur Neuen Straße her.

Die Aufnahme aller Bestandsverkehre im Regional- und Stadtbusverkehr ist hier gewährleistet, jedoch noch detaillierter zu untersuchen.

Eine erste Kostenschätzung sieht einen Aufwand für Bau und Ausstattung in Höhe von ca. 1.900 T € (brutto) vor. Die Nutzungsdauer wird auf 10 bis 15 Jahren geschätzt, die Kosten pro Bussteig belaufen sich auf ca. 173 T € (brutto).

3.4. Nachzieh-/Pausenplätze

In den Varianten 1 und 2 sind jeweils 3 Nachziehplätze vorgesehen und in Variante 3 sind 2 Nachziehplätze eingeplant.

Pausenabstellungen (> 30 Minuten) sind aufgrund der Lenk- und Ruhezeiten grundsätzlich in ZOB-Nähe vorgesehen. Hierfür eignet sich bis auf Weiteres der ZOB West; während der Bauphasen in der Schillerstraße sind diese ggf. in der Zinglerstraße anzubieten.

3.5. Machbarkeitsstudie für Betriebs- und Ersatzprogramm

Wie bereits dargestellt ist für die Variante 3 eine Prüfung der Aufnahme aller Regionalbusverkehre und der Stadtbushlinien 11 und 12 am "neuen" ZOB Ost erforderlich. Darüber hinaus sind während der Bauzeit des ZOB Ost Ersatzhaltestellen vorzusehen, da weite Teile des ZOB Ost in diesem Zeitraum nur eingeschränkt oder gar nicht genutzt werden können. Aufgrund des oben dargestellten Sachverhalts wurde bereits eine Machbarkeitsstudie für ein Betriebs- und Ersatzprogramm ZOB in Auftrag gegeben. Diese beinhaltet folgende Arbeitspakete:

- AP 1: Analyse des derzeitigen Verkehrsaufkommens des ZOB Ost und West (Fahrplanangebot Stand Februar 2022) inklusive der bereits bekannten Änderungen aus den Linienbündeln Illertal (ab 01.07.22 - Linien 23, 24, 70, 74), Merklingen/Blaustein (ab 09.12.22 - Linien 30/36/37/37) und Langenau (ab 09.12.22 - Linien 58, 59)
- AP 2: Betriebs- und Ersatzprogramm während der Bauphasen des ZOB Ost (in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Planungsbüro für die Planung und Bauleitung des Umbaus des ZOB Ost)
- AP 3: Betriebsprogramm für den umgebauten ZOB Ost und West (Zuteilung der Bussteige) unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Regio-S-Bahn Donau-Iller (RSB-DI) sowie der Planungen der Aufgabenträger zu den Regionalbuslinien

Die Erstellung der Machbarkeitsstudie erfolgt in Abstimmung mit den Betreibern der Stadt- und Regionalverkehrslinien, der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH sowie den Aufgabenträgern.

4. Zusammenlegung der Planungen für den ZOB und Bahnhofplatz Süd

Im Zuge der angestellten Untersuchungen zur Ertüchtigung des ZOB Ost hat sich gezeigt, dass eine Zusammenlegung der Projekte "ZOB Ost" und "Fahrradabstellanlagen am Citybahnhof Ulm" aufgrund der Flächeninanspruchnahme und der baulichen Abwicklung Synergien verspricht und damit gemeinsam betrachtet werden sollten. Unabhängig davon, ob auf der Fläche südlich des Bahnsteigs zusätzlich Ersatzhaltestellen während der Bauzeit angeboten werden müssen, sind in jedem Fall Baustelleinrichtungsflächen bzw. Mobilitätsflächen für die Baufirma im unmittelbaren Umfeld erforderlich. Durch die allseitigen Einschränkungen von Bahngelände, Friedrich-Ebert-Straße und Blau, ist diese Fläche vorzuhalten. Daher ist ein Ausbau der Fahrradabstellanlagen am Bahnhofplatz Süd (vgl. GD 434/21) in die Planung zur Ertüchtigung des ZOB Ost zu integrieren und die bauliche Abwicklung aufeinander abzustimmen. Aufgrund der geplanten Leitungsbauarbeiten in der Schillerstraße und den damit verbundenen funktionalen Einschränkungen am ZOB West, ist der Umbau des ZOB Ost in 2023 vorgesehen. Die Herstellung der Fahrradabstellanlage folgt im Anschluss.

Aufgrund der im weiteren Verfahren zu beantragenden Fördermittel (Zweckbindung der Mittel) ist sowohl für den ZOB Ost, als auch für die Fahrradabstellanlage eine Mindestnutzungsdauer von 10 Jahren vorgeschrieben. Aufgrund der Dringlichkeit der benötigten Fahrradstellplätze wird während der Nutzungsdauer keine Erweiterungsmöglichkeit für den ZOB Ost bestehen.

5. Empfehlung der Verwaltung

Aus Sicht der Verwaltung ist unter Beachtung der unter Punkt 3 genannten Zielsetzungen die Variante 3 weiter zu verfolgen.

6. Kosten und Finanzierung

6.1. Förderung

Für beide Projekte "Ertüchtigung des ZOB Ost" und "Fahrradabstellanlagen am Citybahnhof Ulm" können Bundes- bzw. Landesförderprogramme genutzt werden. Grundsätzlich können Fahrradabstellanlagen durch die Kombination von Bundes- und Landesfördermitteln mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten gefördert werden.

Für das Projekt "Ertüchtigung des ZOB Ost" ist lt. LGVFG eine Programmaufnahme nötig, die in diesem Jahr beantragt werden muss. Sofern die Programmaufnahme im Frühjahr 2023 durch den Fördergeber bestätigt wird, erfolgt umgehend die Antragstellung durch die Verwaltung.

6.2. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über Projekt 7.54100053 "Umbau ZOB-Ost und Fahrradabstellanlagen". Hier stehen für 2022 derzeit 0 € zur Verfügung. Es wird genehmigt, zur Finanzierung der Planungskosten in Höhe von 200.000 € überplanmäßig Mittel in dieser Höhe von Projekt 7.54108504 "Fahrradverkehrsweginfrastruktur" heranzuziehen. Die für die bauliche Umsetzung benötigten Finanzmittel werden, vorbehaltlich der Finanzierbarkeit aller zu erfüllender städtischer Aufgaben, in den Folgejahren neu veranschlagt.

6.3. Folgekosten

Durch die Umsetzung der Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung (Straßenbau Nutzungsdauer 50 Jahre, Signalanlagen, Beleuchtung, Bepflanzung Nutzungsdauer 20 Jahre, Fahrradabstellanlagen Nutzungsdauer 15 Jahre) und Verzinsung (kalk. Zinssatz derzeit: 2,2 %), die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

	jährlich	Lebenszyklus
Unterhalt (50 Jahre)	9.673 €	483.646 €
Unterhalt (20 Jahre)	3.316 €	66.318 €
Unterhalt (15 Jahre)	8.211 €	123.168 €
Abschreibungen (50 Jahre)	38.692 €	1.934.583 €
Abschreibungen (20 Jahre)	33.159 €	663.181 €
Abschreibungen (15 Jahre)	109.471 €	1.642.072 €
Verzinsung (50 Jahre)	21.280 €	1.064.021 €
Verzinsung (20 Jahre)	7.295 €	145.900 €
Verzinsung (15 Jahre)	18.065 €	270.969 €
Summe	249.162 €	6.394.022 €

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von 4.240.000 € inklusive 240.000 € aktivierte Eigenleistungen für den städtischen Anteil weitere 249.162 € jährlich über den ErgebnisHH zu finanzieren.

7. Weiteres Vorgehen

7.1. Planung

Für die weitere Planung ist eine Ausführungsplanung zu erstellen sowie die bauliche Umsetzung zu beauftragen und zu begleiten (Ausschreibung Mobiliar, Installation vor Ort).

Es wird daher folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- Aufnahme in Finanzplanung für die Jahre 2023 und 2024
- Prüfung der Förderfähigkeit
- Vergabe der Planungsleistungen (Ausschreibung) inkl. Konzept für Ersatzstandorte
- Einholung Baubeschluss
- Genehmigung der Fördermittel
- Vergabe der Bauleistungen (nach Erhalt Zuwendungsbescheid)
- Bauliche Umsetzung: 2023 bis 2024

7.2. Umsetzung

Die bereits vorgestellte Entwurfsplanung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhofplatz Süd (vgl. GD 434/21) ist daher in die Planung zur Ertüchtigung des ZOB Ost zu integrieren und die bauliche Abwicklung aufeinander abzustimmen.