



Sachbearbeitung	SAN - Sanierungstreuhand Ulm GmbH		
Datum	13.06.2017		
Geschäftszeichen	SAN		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 18.07.2017	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 179/17

Betreff: Sanierungsgebiet "Weststadt II" - Umgestaltung Theodor-Heuss-Platz und Moltkestraße
- Sachstand nach Abschluss der Entwurfsplanung -

Anlagen: Pläne Entwurfsplanung (Bauabschnitte, Flächenplan, Entwurfsplan) (Anlage 1)
Baubeschreibung (Anlage 2)
Kostenermittlungen (Anlage 3)

Antrag:

Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Dirk Feil

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

Sachdarstellung:

1. Beschlüsse/Anträge des Gemeinderates

Folgende Beschlüsse gehen voraus:

GD-Nr. 380/11: Beschluss über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Weststadt II“ (Vorberatung im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 08.11.2011; Beschluss im Gemeinderat am 16.11.2011);

GD-Nr. 323/14: Beschluss über die Auslobung des Wettbewerbes Theodor-Heuss-Platz (Beschluss im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 30.09.2014);

GD-Nr. 236/15: Bericht über das Ergebnis des Planungswettbewerbs und Beschluss zum weiteren Vorgehen (Beschluss im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 9.06.2015);

GD-Nr. 056/16: Bericht über Ergebnisse der Verkehrsflusssimulation – Beschluss zum weiteren Vorgehen (Beschluss im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 1. März 2017);

GD-Nr. 194/17: Beschluss über Genehmigung der Maßnahmenplanung sowie der Kosten- und Finanzierungsübersicht für 2017 (Beschluss im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 30.05.2017);

Anträge aus dem Gemeinderat liegen nicht vor.

2. Sachverhalt

2.1. Ausgangslage

Der Theodor-Heuss-Platz ist der zentrale Verkehrsknoten in der Ulmer Weststadt. Er weist große verkehrstechnische/städtebauliche Mängel auf und besitzt keinerlei Aufenthaltsqualität. Seine Umgestaltung im Rahmen des Sanierungsgebiets „Weststadt II“ ist seit vielen Jahren schon erklärtes Sanierungsziel.

Im Jahr 2014 wurde ein EU-weiter Wettbewerb mit der Aufgabenstellung ausgelobt, die städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Potenziale des Platzes besser zu organisieren und diesen insgesamt ansprechender zu gestalten. Vor allem die räumliche Qualität der Fläche als künftiger Stadtteilplatz sollte dabei neu entwickelt und gestärkt werden.

Der überplante Bereich umfasst den Theodor-Heuss-Platz und die angrenzenden Straßenabschnitte; auch die Moltkestraße im Süden (bis zum Agnes-Schultheiß-Platz) und die Bleicher-Walk-Straße im Norden (bis zur Zufahrt Betriebshof SWU) sind Bestandteil des Planungsumgriffs.

Der Wettbewerb hatte einen eindeutigen Siegerentwurf hervorgebracht. Das entsprechende Büro wurde dann im Sommer 2015 gemäß Beschluss des Fachbereichsausschusses GD 236/15 mit der Leistungsphase 2 (Vorentwurf) und 3 (Entwurf) und einer Verkehrsflusssimulation beauftragt.

Die Ergebnisse der Verkehrsflusssimulation wurden im Frühjahr 2016 im Fachbereichsausschuss GD 056/16 vorgestellt. Laut Beschluss sollte die Vorzugsvariante weiter zum Entwurf ausgearbeitet werden.

2.2. Entwurfsplanung

Im Sommer 2016 hat die beauftragte Arbeitsgemeinschaft (bbz Landschaftsarchitekten aus Berlin und opb Obermeyer Planen + Beraten aus München) in Abstimmung mit der SAN mit der Vorentwurfs- und Entwurfsplanung begonnen. Die verkehrliche Planung wurde in enger Abstimmung mit der Hauptabteilung VGV durchgeführt; die Straßenbahnplanung erfolgte in enger Abstimmung mit der SWU-Verkehr.

a) Erläuterung des Entwurfes

Die bisher eher unübersichtliche Verkehrsführung wird mittels zweier klar strukturierter Kreuzungen deutlich vereinfacht. Die Söflinger Straße wird gemäß ihrer historischen Bedeutung und Funktion im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als Hauptachse gestärkt. Die Einsteinstraße, Moltkestraße und auch die Wagnerstraße werden jeweils rechtwinklig an die Söflinger Straße angeschlossen. So entstehen nördlich und südlich der Söflinger Straße großzügige Platzflächen, die vom motorisierten Individualverkehr weitestgehend freigehalten werden können.

Die Straßenbahnhaltestelle wird in den südlichen Platz mit eingebunden; Fahrgäste können hier künftig sicher und in Ruhe ein- und aussteigen. Die Bushaltestellen sind in der Söflinger Straße zwischen den Kreuzungen mit separaten Bushaltecups angeordnet; es können alle Buslinien bedient werden.

Der Radverkehr wird konsequent über Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt, wodurch sich die Situation auch für die Fußgänger*innen erheblich verbessert.

Die großzügigen Platzflächen sind über kurze, übersichtliche Fußwegeübergänge, die an den Kreuzungen angeordnet sind, verbunden. Alle angrenzenden Gebäude können weiterhin über die Platzflächen erschlossen werden. Für die stark frequentierten Bestandsnutzungen im Norden (Tankstelle, Parkhaus) wurden die Zu- und Abfahrten so weiterentwickelt, dass auch künftig alle Fahrbeziehungen wie bisher möglich sind.

Die Platzflächen präsentieren sich nach ihrer Umgestaltung in einheitlichem Belag. Geplant ist ein robustes Großsteinpflaster in drei Formaten aus einheimischem Granit (Bayerwald), gesägt und gestrahlt. Auch die Straßenbahntrasse im Bereich der südlichen Platzfläche wird in diesem Belag ausgeführt. Zur optischen Abgrenzung der unterschiedlichen Nutzungs-Bereiche wird ebenfalls Granit verwendet; die Farbsortierung ist hierbei jedoch eine andere, um die erforderlichen Kontraste - bezogen auf Barrierefreiheit und Sicherheit - zu erreichen.

Die Straßenbahn- und die Bushaltestellen werden gemäß den gültigen Richtlinien komplett barrierefrei ausgeführt, was für die Nutzer*innen gegenüber dem Ist-Zustand eine erhebliche Verbesserung bedeutet.

Die Oberflächen der Straßen werden im Bereich des Platzes in grindetem Asphalt (besondere Form der Oberflächenbehandlung) ausgeführt; dieser unterstreicht die optische Wirkung des Platzes in seiner einheitlichen Gestaltung. Die Gehsteige und restlichen Straßenflächen der angrenzenden Verkehrsflächen (auch in der Moltkestraße und Bleicher-Walk-Straße) werden asphaltiert. Die Oberflächenentwässerung erfolgt herkömmlich über offene Bodenrinnen und Einlaufschächte. Über die gesamten neu gestalteten Bereiche ist ein taktiles Leitsystem für die Barrierefreiheit geplant.

Die Platzflächen sind bis auf einen Brunnen im Norden und vereinzelte Ausstattungselemente frei von weiteren gliedernden Gegenständen und Einbauten. Auf dem südlichen Platz ist Raum für einen potenziellen Kiosk; im Ausbau ist hier jedoch nur eine Vorrüstung von Abwasser, Wasser und Strom vorgesehen.

Als Sitzgelegenheiten sind großzügige Betonsitzbänke mit Holzauflegen geplant. Generell gilt dabei für die künftigen Fahrradständer, Abfallbehälter, Wartehäuschen, Bus und Straßenbahn der Standard „Ulm“.

Die neuen Bäume des Platzes sind Gleditschien (*Gleditsia triacanthos*), die ein liches Baumdach bilden. Für die Neupflanzungen in den angrenzenden Straßen (Söflinger Straße und Moltkestraße) ist der Spitzahorn vorgesehen (*Acer platanoides* „Emerald Queen“).

Als Straßenbeleuchtung sieht das Beleuchtungskonzept Mastleuchten vor; auch an die erforderlichen Fahrleitungsmasten sollen nach Möglichkeit Leuchten montiert werden, um auf den Platzflächen möglichst wenig zusätzliche Einbauten zu generieren.

Als zusätzliche Platzbeleuchtung sind Stehlenleuchten geplant; Details der Ausführung werden dann in den weiteren Planungsphasen mit der Abteilung VGV und der SWU abgestimmt.

Insgesamt beinhaltet der Entwurf ein hochwertiges, einfaches und zeitloses Gestaltungskonzept, das für eine Belebung des Ortes viel Gestaltungsspielraum bietet.

b) Bauabschnitte

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde der Wettbewerbsumfang von bisher drei Bauabschnitten (mögliche Realisierungsbereiche) in zwei Bauabschnitte aufgeteilt: der Theodor-Heuss-Platz einschließlich der Bleicher-Walk-Straße als erster Bauabschnitt und daran anschließend dann die Moltkestraße bis zum Agnes-Schultheiß-Platz als zweiter Bauabschnitt.

Ein Umbau der Bleicher-Walk-Straße als gesonderter Bauabschnitt ist auf Grund der notwendigen Gleisanpassungen in diesem Bereich nicht mehr darstellbar.

c) Bauphasen

Für den oben definierten Bauabschnitt „Theodor-Heuss-Platz mit Bleicher-Walk-Straße“ ist grundsätzlich eine Umsetzung in insgesamt fünf Bauphasen denkbar. Im Anschluss wäre dann die Realisierung des genannten zweiten Bauabschnitts "Moltkestraße" grundsätzlich möglich. Beispielsweise könnte dies folgendermaßen aussehen:

Bauphase 1: Verkehrsflächen, Übergangsbereiche

Bauphase 2: Gleisbau I

Bauphase 3: Gleisbau II+III

Bauphase 4: Verkehrsflächen

Bauphase 5: Platzflächen Nord/Süd

Bauphase 6: Moltkestraße

Die einzelnen Bauphasen finden sich in der Baubeschreibung (Anlage 2).

2.3. Zeitliche Abwicklung der Maßnahme

Für das Genehmigungsverfahren ist mit einer Dauer von mindestens einem Jahr zu rechnen; bei einem Beginn der weiteren Planungsleistungen noch in diesem Jahr wäre nach derzeitigem Planungsstand ein Baubeginn frühestens Mitte 2019 möglich.

Wenn beide Bauabschnitte zeitlich parallel ausgeführt werden, ist mit einer Bauzeit von ca. zwei Jahren zu rechnen. Sollte der 2. Bauabschnitt allerdings erst nach Durchführung des 1. Bauabschnittes erfolgen, verlängert sich die Bauzeit entsprechend.

Das Sanierungsgebiet „Weststadt II“ läuft derzeit im April 2020 aus. Eine Verlängerung um weitere zwei Jahre (bis April 2022) ist in Absprache mit dem RP-Tübingen durchaus denkbar. Sollte die Maßnahme „Umgestaltung des Theodor-Heuss-Platzes“ tatsächlich innerhalb des bisherigen Förderzeitraums beginnen, wird ein entsprechender Verlängerungsantrag gestellt.

Dagegen können bei einem Baubeginn nach 2020 voraussichtlich keine Städtebaufördermittel mehr in Anspruch genommen werden, da mit Abschluss der gesamten Baumaßnahmen trotz verlängertem Förderzeitraums nicht zu rechnen ist.

In diesem Fall ist auch die Förderung der bisher entstandenen Kosten (vorwiegend Planungskosten) mit dem Regierungspräsidium zu diskutieren, da eine Förderfähigkeit dann u. U. nicht mehr gegeben ist.

2.4. Beteiligung der Öffentlichkeit und der Anwohner*innen

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Prozess des Wettbewerbes und zur Verkehrsflusssimulation wird auf die GD 323/14, GD 236/16 und GD 056/16 verwiesen.

Im April 2016 bestand für die direkten Anlieger*innen die Möglichkeit, sich durch die SAN persönlich informieren und beraten zu lassen. Von 80 angeschriebenen Anlieger*innen haben 18 von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Auch der Eigentümer/Betreiber des Autohauses und der Parkgarage wurde umfassend über die Planung informiert.

Am 16. Juni 2016 hatten alle am Projekt Interessierte im Rahmen eines Bürgerdialogs im Weststadthaus die Möglichkeit, Bedenken und Anregungen zu äußern.

Eine wesentliche Anregung war, die Einsteinstraße im Bereich der Einmündung zur Söflinger Straße weiter nach Osten zu verschieben, um den Bürgersteig zu verbreitern und eine Bepflanzung zu ermöglichen. Das Planungsbüro hat hierauf eine entsprechende Alternative entwickelt, die nach Abwägung aller Belange jedoch nicht weiterverfolgt wurde; die Auswirkungen auf die verkehrliche Situation (Straße und Gleisanlagen) war leider erheblich und konnte nicht zufriedenstellend gelöst werden.

Im August 2016 wurde die Umgestaltung des Platzes mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) abgestimmt. Alle möglichen Varianten der Wegeführung für den Radverkehr wurden besprochen und Vor- und Nachteile abgewogen. Die jetzt geplante Führung der Radfahrstreifen bietet für die Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und den motorisierten Individualverkehr die beste Lösung.

Im weiteren Prozessverlauf, vor allem auch im Zuge des Bebauungsplanverfahrens, sind erneut Informationsveranstaltungen geplant, welche gemeinsam von SUB und der SAN durchgeführt werden.

3. Finanzielle Rahmenbedingungen

3.1. Kosten

In der Kostenermittlung (Anlage 3) vom 26.06.2017 wurden für den Bauabschnitt „Theodor-Heuss-Platz mit Bleicher-Walk-Straße, 1. BA“, Herstellungskosten brutto in Höhe von 14.000.000 € ermittelt.

Bei einer Gesamtfläche von 14.890 m² entspricht dies einem Preis von 940 €/m² neugestalteter Fläche.

Für den Bauabschnitt Moltkestraße ergibt die Kostenermittlung (Anlage 3) vom 26.06.2017 Herstellungskosten brutto in Höhe von 625.000,00 €. Bei einer Fläche von 2.200 m² entspricht dies einem Preis von 284 €/m² neu gestalteter Fläche.

Die Gesamtkosten zur Umsetzung von BA 1 und BA 2 betragen somit 14.625.000,00 €.

Die darin enthaltenen Summen für die Verlegung der Gleisanlagen samt der Haltestelle auf dem Platz wurden zusätzlich separat ermittelt.

Die Kosten für diese Maßnahmen belaufen sich auf brutto 6.600.000,00 € einschließlich der anteiligen Baunebenkosten. Es ist geplant, zur Finanzierung dieses Betrages zusätzliche Fördermittel zu beantragen.

Folgende Kosten sind hierbei bereits berücksichtigt:

- Herstellungskosten für den Brunnen im Wert von brutto 350.000,00 €;
- passive Schallschutzmaßnahmen für Fenster von ca. 50 angrenzenden Wohnungen im Wert von brutto 300.000,00 €;
- Kosten für Leitungsverlegungen und Leitungssicherungen der SWU im Wert von brutto 536.000,00 €;
- Kosten für Leitungsverlegungen und Leitungssicherung der Telekom im Wert von brutto 180.000,00 €.

Trotz gründlicher Untersuchungen und Recherchen gibt es jedoch noch Kostenrisiken, wie zum Beispiel:

- Auflagen, die aus dem Genehmigungsverfahren resultieren;
- die Wahrscheinlichkeit, ein Masse-Feder-System für die Gleisanlagen einbauen zu müssen; dies kann aufgrund der Gutachten im Rahmen von Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) als Auflage resultieren, was Mehrkosten in Höhe von brutto 700.000 € bedeuten würde;
- Abwasserkanäle der EBU: Grundlegende Leitungsverlegungen sind nicht notwendig, jedoch sind Umbauten bzw. Neubauten von mehreren Schachtbauwerken notwendig, die geschätzten Kosten hierfür betragen zwischen 15.000 € und 125.000 €;
- Altlasten: Im Rahmen der bisher durchgeführten Baugrunduntersuchung wurden im Untergrund keine Altlasten vorgefunden. Jedoch konnten aufgrund des Bestandes nur wenige Sondierungen und Bohrungen durchgeführt werden; da die Freigabe des Kampfmittelbeseitigungsdienstes an vielen geplanten Untersuchungsstellen fehlte. Die weiteren Erkundungen müssen nun im Zuge der Baumaßnahme erfolgen. Ein Kostenansatz für Altlasten im Untergrund kann derzeit nicht gemacht werden.

Die hohen Kosten resultieren vor allem aus dem erforderlichen Eingriff in die Straßenbahninfrastruktur, für die annähernd die Hälfte der Bausumme erforderlich ist. Darüber hinaus sind insbesondere folgende Einzelfaktoren relevant:

- Kosten für den neuen Ober-/Unterbau von rund 2 Mio. € nach den aktuellen Vorschriften und Richtlinien des Straßenbaus;
- Kosten für die neuen Oberbeläge (Granitpflasterarbeiten auf dem Platz rund 1.250.000,00 €);
- Kosten für Baustelleneinrichtung und provisorischer Verkehrsführung von rund 2 Mio. €.

Unabhängig vom städtebaulichen Ziel einer umfassenden Umgestaltung besteht am Theodor-Heuss-Platz ein erheblicher Sanierungsbedarf. Bei einer alternativ erforderlichen Grundsanierung ohne stadträumliche Aufwertung ist von Kosten zwischen 2 Mio. und 4 Mio. Euro brutto (grobe Kostenschätzung auf Basis des Bestandes) auszugehen. Eine Sanierung ist voraussichtlich innerhalb der nächsten 10 Jahre erforderlich.

Grundlage für alle Berechnungen/Schätzungen sind die derzeitigen Baupreise; eine Hochrechnung auf einen zukünftigen Baupreisindex wurde nicht vorgenommen.

3.2 Förderung

a) Städtebaufördermittel

Für die Neugestaltung des Theodor-Heuss-Platzes mit Bleicher-Walk-Straße (1. BA) mit insgesamt 14.890 m² Fläche wurden nach derzeitigem Planungsstand förderfähige Kosten in Höhe von 2.233.500,00 € ermittelt; dies entspricht einer 60-prozentigen Finanzhilfe von 1.340.100,00 € (die Obergrenze der förderfähigen Kosten liegt bei 150 €/m² neu gestalteter Fläche).

Für die Stadt Ulm entstehen nichtförderfähige Kosten in Höhe von ca. 11,7 Mio. Euro.

Die Neugestaltung der Moltkestraße (2. BA) mit 2.200 m² Fläche schlägt nach derzeitigem Planungsstand mit förderfähigen Kosten in Höhe von 330.000,00 € zu Buche; dies entspricht einer 60-prozentigen Finanzhilfe in Höhe von 198.000,00 € (die Obergrenze der förderfähigen Kosten liegt bei 150 €/m² neu gestalteter Fläche).

b) Förderung mittels Landesgemeindefinanzierungsgesetzes (LGVFG)

Für die Maßnahme „Theodor-Heuss-Platz mit Bleicher-Walk-Straße (1. BA)“ können eventuell weitere Fördermittel generiert werden. Gegenstand der Förderung wäre hier die Verbesserung der Haltestellensituation und der betrieblichen Erreichbarkeit des Betriebshofes (Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahn).

Die Berechnung möglicher Fördermittel erfolgt auf Grundlage der zuwendungsfähigen Kosten; nach derzeitigem Planungsstand betragen diese ca. 5.700.000,00 €. Dies würde bei einem maximalen Fördersatz von 50% eine Zuwendung von 2.850.000,00 € bedeuten.

c) Zeitschiene LGVFG

Die Anmeldung der Maßnahme beim Fördergeber kann jedes Jahr zum 31. Oktober erfolgen. Hierfür sind die Entwurfsplanung, die Kostenberechnung und ein Finanzierungsplan (bestehend aus dem Zeitraum der Finanzierung mit konkreten Jahresraten, geplantem Baubeginn und dem realistischen Bauende) notwendig.

Die Entscheidung, ob die Maßnahme ins LGVFG-Programm aufgenommen wird, erfolgt dann durch das Ministerium im darauffolgenden Frühjahr.

Der Antrag auf Förderung muss dann innerhalb von drei Jahren gestellt werden. Antragsvoraussetzung ist unter anderem eine Rechtsgenehmigung (B-Plan oder Plangenehmigung) und die Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB).

Wenn sowohl Fördermittel aus der Städtebauförderung als auch LGVFG-Mittel möglich sind, sind diese aufeinander abzustimmen. Gegebenenfalls ändern sich dann die bisher ermittelten möglichen Zuwendungen, da eine Doppelförderung nach den Richtlinien nicht möglich ist.

4. Weiteres Vorgehen

Aufgrund der unerwartet hohen Kosten, die vor allem im Zusammenhang mit den neu zu verlegenden Gleisanlagen stehen, muss das Projekt im Rahmen der „Investitionsstrategie für die nächsten Jahre“ kritisch diskutiert werden. Eine Beschlussfassung im Fachbereichsausschuss ist daher aktuell nicht möglich.

Der Theodor-Heuss-Platz befindet sich zwar im Sanierungsgebiet „Weststadt II“, so dass seine Umgestaltung grundsätzlich aus Mitteln der Städtebauförderung finanziert werden kann, die nach Ablauf des Sanierungsgebietes im Frühjahr 2020 dann nicht mehr zur Verfügung stehen. Da derzeit bei öffentlichen Verkehrs- und Platzflächen bedauerlicherweise lediglich ein Fördersatz von 150 €/m² neugestalteter Fläche zum Tragen kommt, fällt die zu erwartende Fördersumme in Höhe von 1.538.100,00 € bezogen auf die Gesamtkosten der Maßnahme sehr gering aus.

Aktuell wird seitens des Regierungspräsidiums auf Drängen der Kommunen in Erwägung gezogen, die Förderobergrenze grundsätzlich zu erhöhen oder die Fördergrenze durch einen prozentualen Anteil der förderfähigen Kosten zu ersetzen; bei der Maßnahme "Umgestaltung Theodor-Heuss-Platz und Moltkestraße" hätte dies eine deutliche Anhebung der Fördersumme bis zu einer Höhe von rund 4 Mio. € zur Folge. Soweit die notwendigen Beschlüsse in entsprechende Programme des Fördergebers umgesetzt worden sind, wird die Stadt die Möglichkeiten für das Projekt nochmals prüfen und dem Gemeinderat berichten.