

Universitätsstadt Tübingen

Projektleitung Südliches Stadtzentrum

Leslie Sawyerr, Telefon: 07071-204-2270

Teilprojektgruppe Zinser-Dreieck

Tobias Ehmann, FAB 91, Telefon: 07071-204-2366,

Andreas Vögele, FAB 71, Telefon: 07071-204-2656

Gesch. Z.: 020/

Vorlage

251/2013

Datum

23.09.2013

Beschlussvorlagezur Vorberatung im **Ortsbeirat Stadtmitte**zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Südliches Stadtzentrum/ Zinser-Dreieck: Baubeschluss
Karl- und Friedrichstraße****Bezug:** Vorlage 301/2012, Vorlage 348/2012, Vorlage 361/2012, Vorlage 108/2013**Anlagen:** 2 Anlage 1 Entwurf Zinser-Dreieck
 Anlage 2 Schnitte

Beschlussantrag:

1. In den Bauabschnitten 2 bis 5 werden Karl- und Friedrichstraße sowie Teile der Europastraße (Trautweineck) umgestaltet. Der Umgestaltung wird der Entwurf des Planungsbüros Breimann & Bruun, Hamburg, zugrunde gelegt. Die Abgrenzung der umzugestaltenden Flächen erfolgt wie im Entwurfsplan abgebildet. Die Baukosten betragen rd. 3,18 Mio. €.
2. Die Bauabschnitte werden auf Grundlage des in Punkt 2.2 dargestellten Bauablaufs realisiert. Eine endgültige Festlegung der Bauabschnitte und Bauzeiten erfolgt nach einer Abstimmung mit den Gewerbetreibenden im südlichen Stadtzentrum.
3. Bei der Herstellung des Straßenoberbaus der Karlstraße wird die zukünftige Einrichtung einer Regionalstadtbahn berücksichtigt. Die Kosten hierfür betragen rd. 325.000 € und stehen bei HH.Stelle 2.7921.9620.000-0104 bereit.

Finanzielle Auswirkungen		Jahr. 2014	Folgej.:
Investitionskosten:	ca. 3,51 Mio. €	Ca. 2,03 Mio. €	Ca. 1,48 Mio. €
bei HH-Stelle veranschlagt:			
2.6300.9550.000-1034 (Zin- serdreieck, Änderung der Ver- kehrsführung)	Ca. 2,11 Mio. €	Ca. 0,7 Mio. €	1,41 Mio. €
7.6159.9550.000-0140 (Son- derhaushalt Sanierungsgebiet)	Ca. 1,07 Mio. €	1,0 Mio. €	70.000 €
2.7921.9620.000-0104 (Berücksichtigung der Regional- stadtbahn)	325.000 €	325.000 €	
Aufwand/Ertrag jährlich	€	ab:	

Ziel:

Aufwertung des südlichen Stadtzentrums durch Änderung der Verkehrsführung und Neugestaltung der öffentlichen Räume.

Mit dem Umbau der Karl- und Friedrich- sowie Teilen der Europastraße am Trautweineck wird in den Jahren 2014 bis 2016 die Umgestaltung des südlichen Stadtzentrums realisiert.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die Änderung der Verkehrsführung sowie die Neugestaltung der öffentlichen Räume im Zinserdreieck stellt einen wichtigen Baustein bei der Entwicklung des Südlichen Stadtzentrums dar. Nach Fertigstellung der Poststraße im November 2013 sollen nun in naher Folge die angrenzenden Straßenzüge im Zinser-Dreieck auf Grundlage der vom Runden Tisch am 11.06.2013 empfohlenen Entwurfsplanung des Büros Breimann & Bruun umgestaltet werden (s. Anlage 1, 2). Mit dem Umbau der Straßenräume wird eine Beschleunigung des Busverkehrs ermöglicht sowie die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume erhöht und damit die Attraktivität im Zinserdreieck insgesamt gesteigert.

2. Sachstand

2.1.1. Skizzierung des Entwurfs

Das auf der Grundlage des Vorentwurfes und Materialkonzept zum Zinser-Dreieck (s. Vorlagen 301/2012 und 348/2012) entwickelte Entwurfskonzept sieht eine differenzierte Gestaltung der drei Knotenpunkte vor, welche über die Gestaltung der verbindenden Strassen miteinander vermittelt werden. Der Knoten Friedrichstraße/Karlstraße/Trautweineck zeichnet sich durch eher homogen gestaltete Oberflächen mit dunklen Fahrbahnen und Seitenräumen aus, die Knoten Friedrich-/Poststraße und Karl-/Poststraße durch kontrastierende Oberflächen mit dunklen Fahrbahnen und hellen Seitenräumen. Die Verbindung der farblich unterschiedlich gestalteten Seitenräume erfolgt über einen Betonpflasterbelag mit einem Helligkeitsverlauf von hell nach dunkel und umgekehrt.

Die Ausbildung der Fahrbahnen erfolgt hauptsächlich mit Asphalt in besonders stabiler halb-

starrer Bauweise. Das verkehrlich stark belastete Trautweineck sowie der Einmündungsbe- reich der Friedrich- in die Karlstrasse werden mit Betonoberflächen hergestellt. Die gemäß dem neuen Verkehrskonzept wenig belastete Karlstrasse wird vollflächig mit Betonpflaster gestaltet. Die Ausbildung der quer zur Fahrtrichtung verlaufenden Verbindungen der Seiten- räume (Brücken) erfolgt entsprechend der Fahrbahn in halbstarrer Bauweise in einer den Seitenräumen angepassten Farbgebung.

Die Führung von Sehbehinderten und Blinden erfolgt in Abstimmung mit der Vertretung der Menschen mit Sehbehinderung über ein durchgehendes taktilen und farblich kontrastieren- des Leitsystem, welches im Abstand von ca. 100 cm entlang der Gebäudekanten verläuft.

Die im Bereich der Knotenpunkte vorhandenen größeren Bäume werden erhalten. Derzeit prüft die Verwaltung, ob im Bereich der beiden bestehenden Platanen vor dem Gebäude Karlstraße 3 durch die Pflanzung eines weiteren dritten Baumes der öffentliche Raum zusätz- lich aufgewertet werden kann. Zur Gliederung der Straßenräume werden klein- bis mittel- große Bäume in lockerer Anordnung gepflanzt.

Das Beleuchtungskonzept sieht im Bereich der Friedrich- und der Karlstraße eine Be- leuchtung mit Überspannleuchten vor, die Beleuchtung der Knotenpunkte erfolgt mit Mast- leuchten.

In der südlichen Karlstrasse und im Bereich des Knotens Friedrich-/Karlstraße wird die Auf- enthaltsqualität durch Sitzelemente in verschiedenen Größen erhöht.

2.1.2. Abgrenzung des Plangebietes

Mit Vorlage 348/2012 hatte die Verwaltung einen Vorschlag zur Abgrenzung des Plangebie- tes Zinser-Dreieck vorgelegt (s. Anlage 2 zu Vorlage 348). Hierbei waren die Bereiche

- östliche Uhlandstraße im Einmündungsbereich Karlstraße (Nr. 3),
- westliche Wöhrdstraße im Einmündungsbereich Karlstraße (Nr. 4) und
- Gehwegs- und Eingangsbereich vor dem Bürger- und Verkehrsverein (Nr. 5)

ausgespart.

Auf Anregung des Planungsausschusses hatte die Verwaltung diese drei Teilflächen in die weitere Planung miteinbezogen und in dem vorliegenden Entwurfplan abbilden lassen. Bei dem Gebäude des Bürger- und Verkehrsvereins (BVV) wurde im Rahmen des Sanie- rungsgebietes ein Modernisierungsbedarf festgestellt. Es ist davon auszugehen, dass bei Umsetzung von Baumaßnahmen am BVV-Gebäude auch der Eingangsbereich neu gestaltet wird. Die Konkretisierung einer Planung und Umsetzung von Maßnahmen ist jedoch – wie auch für die Uhland- und Wöhrdstraße – erst in späteren Jahren im Rahmen der Sanie- rungsmaßnahme „Südliches Stadtzentrum“ vorgesehen. Da sowohl die Uhland- als auch die Wöhrdstraße jeweils über einen eigenen städtebaulichen Charakter verfügen, strebt die Verwaltung für diese Straßenzüge eine jeweils einheitliche Planung an. Daher sollen diese Bereiche erst zu einem späteren Zeitpunkt als Maßnahme im Sanierungsgebiet umgestaltet werden.

2.2. Bauablauf

Mit dem Umbau der Poststraße als erstem Bauabschnitt bzw. Bauabschnitt 1 und der Aufhe- bung der dortigen Einbahnstraßenregelung wird derzeit der erste Schritt zur Änderung der Verkehrsführung im südlichen Stadtzentrum realisiert. Die weiteren Bauabschnitte sollen fol- gendermaßen abgewickelt werden:

Bauabschnitt 2

Im Frühjahr 2014 beginnt der zweite Bauabschnitt mit dem Umbau der Friedrichstraße. Während des Umbaus der Friedrichstraße wird eine Vollsperrung zwischen der Kreuzung mit

der Poststraße und der Karlstraße eingerichtet. In dieser Phase ist die Poststraße bereits im Zweirichtungsverkehr befahrbar und somit der Verkehrsfluss gewährleistet. Der Umbau der Friedrichstraße wird ca. sechs Monate in Anspruch nehmen und ist voraussichtlich im Spätsommer 2014 abgeschlossen.

Bauabschnitt 3

Im Anschluss erfolgt der Umbau der unteren Karlstraße zwischen der Kreuzung mit der Poststraße und der Europastraße (bis zum „Trautweineck“) ebenfalls unter Vollsperrung. Die Knoten Karl-/Europastraße („Trautweineck“) und Karl-/Poststraße bleiben währenddessen für den Verkehr passierbar und die Friedrichstraße ist bereits hergestellt und befahrbar. Ein Abschluss dieses Bauabschnittes ist unter günstigen Voraussetzungen Ende des Jahres 2014 realisierbar.

Bauabschnitt 4

Ab Frühjahr 2015 folgt der Umbau des Kreuzungsbereiches Karlstraße/Europastraße („Trautweineck“). Während des Umbaus des Trautweinecks wird eine Vollsperrung eingerichtet. In dieser Phase kann der Verkehr in und aus Richtung Hauptbahnhof in beiden Richtungen über die Post- und die Friedrichstraße geführt werden. Der Umbau des Trautweinecks ist voraussichtlich im Spätsommer 2015 abgeschlossen.

Bauabschnitt 5

Der Umbau der oberen Karlstraße (Trautweineck bis Neckarbrücke) erfolgt dann im Anschluss in der zweiten Jahreshälfte 2015 bis voraussichtlich Ende 2015/ Anfang 2016. Die Herstellung der Fahrbahn soll in der verkehrssarmen Zeit der Sommerferien erfolgen, da hier ebenfalls eine Vollsperrung benötigt wird. In dieser Zeit wird der Verkehr in Richtung nördliche Innenstadt nicht durch das Zinser-Dreieck fließen können, sondern über Lustnau oder den Schloßbergtunnel abgewickelt.

Diese Bauabschnitte wird die Verwaltung am 09.10.2013 mit den Gewerbetreibenden im südlichen Stadtzentrum abstimmen. Sollten sich hierbei Verbesserungsvorschläge mit einer deutlichen Änderung des Bauablaufs ergeben, wird die Verwaltung den Bauablauf erneut in den Gremien vorstellen. Anfang 2014 sollen dann die Bürgerinnen und Bürger in einer öffentlichen Informationsveranstaltung über die Bauabschnitte im Zinser-Dreieck informiert werden.

2.3. Berücksichtigung der Regionalstadtbahntrasse

Die derzeitige Grobplanung der Regionalstadtbahnlinie Neckar-Alb (RSB) sieht eine Trassenführung durch die Karlstraße vor. Die Verwaltung hat geprüft, welche Maßnahmen bereits jetzt ausgeführt werden können, damit spätere bauliche Eingriffe zur Herstellung der Regionalstadtbahntrasse minimiert werden.

Folgende Maßnahmen wurden betrachtet:

- **Verlegung des Mischwasserkanals**
- **Verlegung von Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen außerhalb einer künftigen Stadtbahntrasse** (Herstellung von sog. Baufreiheit)
- **Ausbildung eines stadtbahn-tauglichen Straßenoberbaus**
- **Herstellung weiterer Maßnahmen** wie z.B. Gleiskörper, Masten für die Oberstromzuführung usw.)

Im Ergebnis sollen folgende Maßnahmen beim Umbau der unteren Karlstraße berücksichtigt werden:

- Verlegung von Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen außerhalb einer künftigen Stadtbahntrasse

Innerhalb üblicher Bahnkörperabmessungen sollte sich dabei der Korridor, aus dem alle Leitungen verlegt werden, auf eine zu erwartenden Sohlflächenlage des Bahnkörpers von +/- 1,10 m beschränken. Nur unmittelbar betroffene Leitungen oder solche, die ohnehin zur Verlegung oder Erneuerung anstehen, sollen verlegt werden. Die Mehrkosten für die Verlegung von Strom-, Gas- und Wasserleitungen werden von den Stadtwerken Tübingen (SWT) auf ca. 120.000 € geschätzt. Hierbei handelt es sich um reine Mehrkosten, die durch die Berücksichtigung der Regionalstadtbahn entstehen. Kosten, die durch die Umsetzung der Entwurfsplanung von Breimann und Bruun entstehen oder durch beabsichtigte Leitungserneuerungen der Stadtwerke, sind hierin nicht enthalten. Der Mehraufwand der Stadtwerke durch die Freihaltung eines Stadtbahnkorridors bei der Neuverlegung der Versorgungsleitungen erscheint damit vertretbar.

Die Kosten der Verlegung von Telekommunikationsleitungen (Telekom und Kabel Baden-Württemberg) im Bereich der unteren Karlstraße liegen nach einer ersten Schätzung bei ca. 115.000 Euro.

Die Verwaltung prüft derzeit, ob eine rechtliche Verpflichtung für die Stadtwerke bzw. die Telekom besteht, diese Kosten zu übernehmen. Durch die zusätzlichen Arbeiten der Leitungsverlegung verlängert sich die Dauer der Gesamtbaumaßnahme, der zeitliche Mehraufwand ist derzeit nur grob abschätzbar und vom Umfang der Arbeiten abhängig. Der zusätzliche Zeitaufwand wird jedoch auf mindestens sechs Wochen geschätzt.

- Ausbildung eines stadtbahn-tauglichen Straßenoberbaus mit einer Mehrtiefe von ca. 25 cm (ca. 80 cm anstatt regulär 55 cm Straßenoberbau)

Durch die Herstellung eines stärkeren Straßenoberbaus in der unteren Karlstraße ist dieser grundsätzlich für eine Regionalstadtbahn geeignet. Der Universitätsstadt Tübingen entstehen hierdurch zusätzliche Kosten in Höhe von rd. 90.000 € (Aushub und Auffüllung).

Weitere Maßnahmen sind aus folgenden Gründen nicht vorgesehen:

- Bei der derzeit vorgesehenen Trassierung der Regionalstadtbahn ist es möglich, den darunter befindlichen Mischwasserkanal in seiner Lage zu belassen.

- Die Berücksichtigung weiterer Maßnahmen erfordert eine hinreichend konkrete Festlegung der künftigen Trassierung der Regionalstadtbahn. Eine Verschiebung der Gleisachse um nur 30 cm bedeutet, dass z.B. alle Oberleitungsplanungen verworfen werden müssen und somit Umplanungen großen Umfangs erfordern. Derart konkretisierte Planungen zur Regionalstadtbahn liegen bislang nicht vor.

- Beim Umbau der oberen Karlstraße (Teilstück ab Einmündung Umlandstraße) wird sowohl auf einen verstärkten Straßenoberbau als auch auf Leitungsverlegungen zur Berücksichtigung einer Regionalstadtbahn verzichtet. Grund hierfür ist vor allem die Ungewissheit über durch die Einrichtung einer Regionalstadtbahn verursachte bauliche Veränderungen an der Neckarbrücke sowie notwendige Leitungsquerungen, die eine detailliertere Planung zur Regionalstadtbahn erfordern. Die Verwaltung empfiehlt daher, diese Arbeiten nicht vorzuziehen.

Die Frage der Kostenübernahme für diese Vorabmaßnahmen wird derzeit geklärt. Die Verwaltung geht davon aus, dass die Kosten dieser Maßnahmen nachträglich nicht bezuschusst werden können.

- 3.1. Zu Beschlussantrag 1:** Die Verwaltung schlägt die Umgestaltung von Karl- und Friedrichstraße auf Grundlage der vorliegenden Entwurfsplanung und dargestellten Abgrenzung vor. Die Verwaltung empfiehlt, auf eine Erweiterung des Projektgebietes um die gesamten Teilflächen Nr. 3, 4 und 5 zu verzichten.
- 3.2. Zu Beschlussantrag 2:** Die Verwaltung hatte der Öffentlichkeit im März 2013 einen groben Bauablauf vorgestellt, welcher den Umbau des Trautweinecks als zweiten Bauabschnitt vorsah, gefolgt vom Umbau von Friedrichstraße und Karlstraße. Die Verwaltung hat den Bauablauf zwischenzeitlich konkretisiert und schlägt nun im Wesentlichen aus zwei Gründen einen veränderten Bauablauf vor: Zum einen ist durch die vorgeschlagene Reihenfolge der Bauabschnitte eine bessere Verkehrsabwicklung und verständlichere Verkehrslenkung verbunden. Zum anderen wird mit Herstellung der Friedrichstraße und der Poststraße bereits ein großer, zusammenhängender Bereich im Zinser-Dreieck umgestaltet sein, der insbesondere dem Handel die städtebauliche Qualität nach Umsetzung der Gesamtmaßnahme vermittelt. Der beschriebene Bauablauf wird am 9. Oktober 2013 mit den Gewerbetreibenden abgestimmt. Sollten sich im Zuge der Abstimmung wesentliche Änderungen ergeben, wird der Bauablauf erneut in den Gremien vorgestellt.
- 3.3. Zu Beschlussantrag 3:** Die Verwaltung schlägt folgende Maßnahmen zur Berücksichtigung der Regionalstadtbahn vor:
- a) Verlegung der Gas-, Wasser- und Stromleitungen mit Kosten i.H.v. 120.000 €,
 - b) Verlegung der Telekommunikationsleitungen mit Kosten i.H.v. 115.000 €,
 - c) Herstellung eines Straßenoberbaus mit ca. 80 cm Tiefe mit Kosten i.H.v. 90.000 €.
- Die hierdurch entstehenden Kosten können für den Fall, dass eine Regionalstadtbahn gebaut wird, nachträglich nicht bezuschusst werden. Sollte dagegen eine Regionalstadtbahn nicht gebaut werden, wären diese zusätzlichen Kosten somit verloren. Die Verwaltung hält diese Kosten jedoch für vertretbar, da dieselben Maßnahmekosten bei Realisierung erst nach Fertigstellung der Karlstraße im Vergleich dazu deutlich höher ausfallen würden. Ob die Kosten der Leitungsverlegung ggf. von den Stadtwerken bzw. der Telekom zu tragen sind, ist derzeit nicht abschließend geklärt. Die Kosten für die Herstellung eines stärkeren Straßenoberbaus (c) i.H.v. 90.000 € verbleiben jedoch in jedem Fall bei der Stadt.
- 4. Lösungsvarianten**
- 4.1. Zu Beschlussantrag 1:** Die Verwaltung sieht keine Alternative zu der Umsetzung der Entwurfsplanung von Breimann und Bruun. Diese wurde mit einer umfassenden Bürgerbeteiligung seit dem Jahr 2011 im „Runden Tisch Zinser-Dreieck“ entwickelt und wird bereits im 1. Bauabschnitt in der Poststraße realisiert.
- Die in Anlage 2 zu Vorlage 348/2012 mit Nr. 3, 4 und 5 gekennzeichneten Flächen könnten in die Umgestaltung miteinbezogen werden. Hierdurch entstehen zusätzliche Baukosten i.H.v. ca. 96.000 € für die Fläche östl. Uhlandstraße/ Nr. 3, ca. 67.000 € für die Fläche westl. Wöhrdstraße/ Nr. 4 und ca. 12.000 € für die Fläche vor dem Bürger- und Verkehrsverein/ Nr. 5 (insgesamt ca. 200.000 € inkl. Planungskosten). Die Dauer der Baumaßnahme würde sich entsprechend verlängern.
- 4.2. Zu Beschlussantrag 2:** Die Verwaltung hatte zunächst eine Variante zum Bauablauf entwickelt, die als 2. Bauabschnitt im Frühjahr/Sommer 2014 die Umgestaltung des Trautweinecks und die halbseitige obere Karlstraße mit deren Einmündungsbereich in die Uhlandstraße

vorsieht. Der Teilabschnitt in der oberen Karlstraße würde hierbei unter Teilspernung und eingeschränktem Verkehr umgesetzt werden und eine Fahrspur auf der östlichen Seite der Karlstraße befahrbar bleiben. In Bauabschnitt 3 folgt dann ab Herbst 2014 der Umbau des östlichen Teils der oberen Karlstraße (Teilspernung) und daran anschließend die Friedrichstraße (Vollsperrung). Für die Herstellung des Fahrbahnbelages in der oberen Karlstraße ist wie bei dem unter Punkt 2.2 beschriebenen Bauablauf ebenfalls eine zeitweise Vollsperrung notwendig. Den 4. Bauabschnitt bildet in dieser Variante die untere Karlstraße. Die Vorteile der von der Verwaltung vorgeschlagenen Variante wurden bereits unter Punkt 3.2 dargestellt.

- 4.3. **Zu Beschlussantrag 3:** Beim Umbau der Karlstraße könnte aufgrund der Ungewissheit der Realisierung der Regionalstadtbahn auf die dargestellten Maßnahmen verzichtet werden. Hierdurch könnten die dargestellten Kosten eingespart werden. Dies hätte zur Folge, dass bei einer Einrichtung einer Regionalstadtbahn zu einem späteren Zeitpunkt der Straßenoberbau in der unteren Karlstraße umfassend erneuert und auch die Versorgungsleitungen in diesem Bereich mit großer Wahrscheinlichkeit wieder neu geordnet werden müssten. Die Verwaltung hält diese Vorgehensweise angesichts des breiten öffentlichen Interesses an einer Regionalstadtbahn für kaum vertretbar und rät daher von dieser Alternative – schon allein aus technischer Sicht – ab.

5. Finanzielle Auswirkung

- 5.1 Die Kosten der Gesamtmaßnahme Zinser-Dreieck wurden in Vorlage 348 dargestellt. Zwischenzeitlich wird mit dem Umbau der Poststraße der erste Bauabschnitt umgesetzt. Die Verfüllung der historischen Brücke Kronenlache sowie die sog. Vorbereitenden Maßnahmen, die zur Einrichtung der Umleitungsverkehre erforderlich waren, sind abgeschlossen. Verglichen mit dem Ansatz aus Vorlage 348 mit 6,4 Mio. € Gesamtkosten haben sich zusätzliche Kosten ergeben durch
- die denkmalschutzbedingte reversible Verfüllung der unterirdischen Brücke Kronenlache (ca. 150.000 €) und
 - die Erweiterung der Entwurfsplanung um die Flächen Nr. 3, 4, 5 (ca. 25.000 €).
- Weiterhin müssen nach den Erfahrungen mit der Verfüllung der Brücke Kronenlache die Kosten für die Sicherung des ebenfalls denkmalgeschützten Kellers vor dem Gebäude Uhlandstraße 2 (Trautweinkeller) nach oben korrigiert werden. Hierdurch ergeben sich zusätzliche Kosten von ca. 115.000 €.
- Im Rahmen des Gesamtprojekts ergibt sich somit ein zusätzlicher finanzieller Bedarf von ca. 290.000 €. Bislang wurden noch keine zusätzlichen Mittel im Haushalt eingestellt, da die Verwaltung davon ausgeht, dass durch Einsparungen bei der Gesamtmaßnahme bzw. in der Gesamtschau diese Mehrkosten (z.B. durch günstige Vergabeergebnisse) aufgefangen werden können.
- Wie in Vorlage 348/2012 dargestellt dient diese Maßnahme der Busbeschleunigung und wird teilweise nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, kurz: GVFG) bezuschusst. Da die Maßnahme zudem im Sanierungsgebiet „Südliches Stadtzentrum“ liegt, kann die Aufwertung der öffentlichen Räume teilweise mit Sanierungsmitteln bezuschusst werden. Daher besteht die Möglichkeit, dass auch die zusätzlichen Kosten in Teilen zuwendungsfähig sind. Die Mittel zur Finanzierung der Bauabschnitte 2 bis 5 stehen bei den HH-Stellen 2.6300.9550.000-1034 (Zinserdreieck, Änderung der Verkehrsführung) und

7.6159.9550.000-0140 (Sonderhaushalt Sanierungsgebiet, Ordnungsmaßnahmen/Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen) bereit.

5.2 Berücksichtigung der Regionalstadtbahn

Die zusätzlichen Kosten, die durch die Berücksichtigung der Regionalstadtbahn entstehen, sind inhaltlich nicht dem Projekt Zinser-Dreieck zuzuordnen. Sie belaufen sich auf insgesamt ca. 325.000 €. Die Mittel sind bei der HH-Stelle 2.7921.9620.000-0104 „Regionalstadtbahn“ bereitgestellt. Diese Kosten werden voraussichtlich vollständig oder zumindest teilweise von der Stadt zu tragen sein.

6. Anlagen

Anlage 1: Entwurf Zinser-Dreieck

Anlage 2: Schnitte

Schematische Abbildungen der von der Verwaltung vorgeschlagenen Bauabschnitte werden in der Sitzung aufgelegt.