

**Universitätsstadt Tübingen**  
Projektleitung Südliches Stadtzentrum  
Korth, Katrin Telefon: 07071 204-2767  
Gesch. Z.: 022//

Vorlage 268a/2019  
Datum 29.11.2019

## **Beschlussvorlage**

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

---

**Betreff:** **ZOB Europaplatz - Baubeschluss**

**Bezug:** 158a/2017, 168/2017, 138/2018, 172/2018, 402/2018, 61/2019, 232/2019, 268/2019, 314/2019

**Anlagen:** 3  
Anlage 1 Gesamtkonzept  
Anlage 2 Verkleinerung des Anlagensees  
Anlage 3 Flächen für die Beschlussfassung

---

## **Beschlussantrag:**

Der Gemeinderat beschließt die Umgestaltung des ZOB Europaplatzes in den Bereichen IIa (ZOB, Seeterrasse, Anlagenpark Ost) und IIb (Anlagenpark Mitte und See). Die Verwaltung wird beauftragt, die Entwurfs- und Ausführungsplanung vorzunehmen, die notwendigen Genehmigungen einzuholen und die Ausschreibung vorzubereiten.

Finanzielle Auswirkungen	Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Entwurf Plan 2020	Entwurf Plan 2021	Entwurf Plan 2022	Entwurf Plan 2023	Entwurf Plan 2024ff	Summe
<b>Finanzhaushalt - Investitionsprogramm</b>			<b>EUR</b>					
7.511009.1006.02: Europaplatz, Gebiet IIa ZOB	1	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.670.000	3.200.000	5.251.000	3.550.000	500.000	<b>14.171.000</b>
	3	Einzahlungen aus der Veräußerung von Sachvermögen				5.000.000		<b>5.000.000</b>
	8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-3.150.000	-9.956.000	-11.410.000	-6.000.000	-1.994.000	<b>-32.510.000</b>
	11	Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen		-750.000				<b>-750.000</b>
	14	<b>Saldo aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.480.000</b>	<b>-7.506.000</b>	<b>-5.909.000</b>	<b>2.300.000</b>	<b>-1.494.000</b>	<b>-14.089.000</b>
7.511009.1006.03: Europaplatz, Gebiet IIb Anlagenpark Mitte	8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-150.000	-2.000.000	-2.000.000	-630.000		<b>-4.780.000</b>
	14	<b>Saldo aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-150.000</b>	<b>-2.000.000</b>	<b>-2.000.000</b>	<b>-630.000</b>		<b>-4.780.000</b>
<b>Gesamt</b>	1	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.670.000	3.200.000	5.501.000	3.300.000	500.000	<b>14.171.000</b>
	3	Einzahlungen aus der Veräußerung von Sachvermögen				5.000.000		<b>5.000.000</b>
	8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-3.300.000	-11.956.000	-13.410.000	-6.630.000	-1.994.000	<b>-37.290.000</b>
	11	Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen		-750.000				<b>-750.000</b>
	14	<b>Saldo aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.630.000</b>	<b>-9.506.000</b>	<b>-7.909.000</b>	<b>1.670.000</b>	<b>-1.494.000</b>	<b>-18.869.000</b>

**Ziel:**

Baubeschluss zur zeitnahen Realisierung des ZOB Europaplatz.

**Begründung:**

1. Anlass / Problemstellung

Mit der Vorlage 268/2019 wurde die Planungskonzeption für den ZOB Europaplatz eingebracht. Sie wurde unter intensiver Beteiligung der Bürgerschaft entwickelt. Die Einbringung bildete den Auftakt für eine weitere Stufe der Beteiligung.

Neben einer Informationsveranstaltung am 25.09.2019 im Technischen Rathaus gab es am 09.10.2019 ein weiteres Format mit der Vorstellung der Siegerentwürfe für die Radstation. Am 15.10.2019 fand eine zweite Jugendbeteiligung statt. Stellungnahmen und Anregungen gingen vom Stadtseniorenrat und von den Naturschutzverbänden sowie von Bürgerinnen und Bürgern ein. Abstimmungen gab es mit der Fachgruppe Barrierefreiheit und dem Fischereiverein. Durch die Fraktion Partei, DiB, Huhn wurden mit Vorlage 552/2019 der Planungsstopp für die Autotiefgarage gefordert, mit Vorlage 565/2019 ein Antrag zur Umset-

zung der Parkgaststätte gestellt. Abstimmungsgespräche gab es mit den verschiedenen Fördermittelgebern bei Land und Bund. Mit dem Wettbewerbsergebnis für die Radstation wurden die Rahmenbedingungen für die weitere Gestaltung der Seeterrasse abgesteckt.

Fragen, Anregungen und Kritik gab es zu Bäumen, zur Art der Haltstellenüberdachungen, zum Standort für Taxen und Hol- und Bringzone, zur Größe der Seeterrasse, zur Tiefgarage, zur Parkgaststätte, zum Versiegelungsgrad und zur Materialwahl, zum Umgang mit dem Anlagenpark hinsichtlich Gestaltung, Nutzung und Artenschutz sowie zur Verkleinerung des Anlagensees. Das Ergebnis des Wettbewerbs für die Radstation wurde eingearbeitet. Gemeinsam mit den Stadtwerken Tübingen wurden Fragestellungen zur Tiefgarage beantwortet. Parallel dazu wurden die Kosten ermittelt und weitere Fördermittelfragen geklärt. Damit liegen die Voraussetzungen für den Baubeschluss vor.

## 2. Abwägung der Anregungen

### Forderung nach Taxistellplätzen direkt am Bahnhofsausgang

Die Konzeption für den ZOB sieht eine Strukturierung und Ordnung der heutigen, schlecht überschaubaren und wenig komfortablen Situation vor. Wesentlich für das Funktionieren des ZOB ist, dass der KFZ-Verkehr aus dem Kernbereich des ZOB herausgehalten wird. Plätze für Taxen und Stellplätze für behinderte Menschen sind deshalb seitlich neben dem Haupteingang angeordnet, mit einer eindeutigen Ein- und Ausfahrt über den westlichen Wendekreis des ZOB und nach Osten. Die Verwaltung schätzt den Nachteil durch den geringfügig weiteren Weg zwischen Bahnhof und Taxistellplätzen aufgrund der Barrierefreiheit des Bahnhofs als hinnehmbar ein.

### Prüfung einer oberirdischen Hol- und Bringzone

Die Hol- und Bringzone ist in der Tiefgarage vorgesehen, was den kürzesten Zugang zum Bahnhof ermöglicht. Barrierefreiheit ist über den Aufzug gegeben. Ergänzende oberirdische Plätze wären außerhalb des ZOB möglich, allerdings mit weiteren Wegen verbunden. Mit den Parkplätzen auf der Südseite besteht eine gute Alternative für das Holen und Bringen.

### Ausstattung der Haltestellendächer mit Solar oder Dachbegrünung

Die Haltstellenüberdachungen sind als leichte, schlanke und wenig materialintensive Konstruktionen vorgesehen, die zusammen mit dem Baumhain die historische Bahnhofsfassade umspielen und nicht dominieren. Bei gleichen Kosten und einer stärkeren Konstruktionshöhe wäre eine Dachbegrünung möglich, mit der 520 qm an extensiv begrünter Flächen realisiert werden könnten. Hierzu gibt es noch weiteren Klärungsbedarf. Die Maßnahmen sind kostenneutral. Eine Nutzung der Dächer für Solarenergie wird nicht empfohlen. Sie soll auf dem Dach der zukünftigen Radstation realisiert werden.

### Reduzierung des Versiegelungsgrades

ZOB und Bahnhofsvorbereich sind Funktionsräume, die neben großzügigen und gut begehbaren Flächen Andienungsflächen und Rettungswege für den Bahnhof ermöglichen müssen. Für die Dauerhaftigkeit sind Robustheit und Pflegeeinfachheit wesentlich. Eine Durchgrü-

nung wird über den vor dem Bahnhof befindlichen Baumhain ermöglicht. Gleichwohl bietet der ZOB Europaplatz Flächenpotenziale für Entsiegelung und Bepflanzung mit Stauden. In die Planung wurden insgesamt 436 m<sup>2</sup> Pflanzflächen aufgenommen. Sie befinden sich im Bereich vor der Expressguthalle, bei den Taxiständen sowie im Übergangsbereich zur Seeterrasse. Damit lässt sich der Anteil versiegelter Platzflächen vor dem Bahnhof um 10 % reduzieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind kostenneutral in der Herstellung, bedingen allerdings einen etwas höheren Unterhaltungsaufwand. Die klimarelevanten Auswirkungen sind positiv.

#### Prüfung der Größe der Seeterrasse

Das im September vorgestellte Planungskonzept konnte für die Radstation nur einen Platzhalter ausweisen. Zwischenzeitlich wurde der Wettbewerb abgeschlossen. Der Grundriss der Radstation wurde in die Planung der Freiflächen übertragen und die Flächen nochmals angepasst. Unter Berücksichtigung von Bahnhofsallee, Rampe für die barrierefreie Erschließung von Terrasse und Anlagenpark und Zufahrt in den Park bei Veranstaltungen, der Funktionsbereiche für blaues Band und Bussteige sowie der notwendigen Vorbereiche um die Radstation und das Café wurde die Seeterrasse in Ihrer Größe modifiziert und 346 m<sup>2</sup> Grün- und Seefläche dazugewonnen. Das Grundkonzept mit der großzügigen Öffnung zwischen Bahnhof und Anlagensee wurde beibehalten. Die Maßnahmen sind kostenneutral. Die klimarelevanten Auswirkungen sind positiv.

#### Verzicht auf die Tiefgarage für KFZ

Die Tiefgarage für die Autos soll als Kombination mit der Fahrradtiefgarage realisiert werden. Diese Kombination bietet die Voraussetzung, auf die Erfordernisse der Zukunft im Zuge des Mobilitätswandels flexibel zu reagieren. So wäre eine spätere Vergrößerung der Fahrradtiefgarage einfach möglich. Mit der Kombination der Tiefgaragen lassen sich die aktuellen Bedarfe und Anforderungen an die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof/ZOB erfüllen, ohne das Optionen für die Zukunft verbaut werden.

#### Versetzen der Parkgaststätte

Ein Versetzen eines oberirdischen Baukörpers ist prinzipiell möglich, in der Regel aber extrem kostenintensiv. In Berücksichtigung des baulichen und des energetischen Zustandes der Parkgaststätte sowie der bauzeitlich bedingten, schadstoffbelasteten Bausubstanz der Parkgaststätte ist das Versetzen des Baukörpers nicht sinnvoll.

#### Verwendung von Materialien mit günstigerer CO<sub>2</sub>-Bilanz

Die Fahrbahnen des ZOB sind in Betonbauweise geplant. Hinsichtlich der Dauerhaftigkeit gibt es hierfür aktuell keine Alternative. Bei den Platzflächen wäre eine Alternative die Verwendung von Naturstein, was deutlich teurer wäre. Ob sich mit Naturstein nennenswerte CO<sub>2</sub>-Einsparungen erreichen lassen, lässt sich nicht pauschal bewerten, da neben der Herstellung vor allem der Transportweg Einfluss auf die Bilanz hat. Die Frage ressourcenschonender Bauweisen ist der Verwaltung ein wichtiges Anliegen. Sie ist im Zusammenhang mit den Kosten zu betrachten. Vorgesehen ist, im Zuge der weiteren Planung Lösungen zu entwickeln, um bei den Betonsteinen und Betonfahrbahnen einen möglichst geringem CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu erreichen. Beim aktuell stattfindenden Kanalbau wird dies bereits getan. Mit dem Flüssigbodenkonzept wird der Kanalgrabenaushub vor Ort aufbereitet und wieder eingebaut. Damit werden in nennenswertem Umfang LKW-Fahrten vermieden, dazu die Lagerung des Kanalaushubs in Deponien sowie der Abbau von Kies als Verfüllmaterial. Im Ver-

gleich mit herkömmlichen Kanalbaumaßnahmen führt dies zu einer Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um mehr als die Hälfte. Der Effekt allein dieser Maßnahme ist damit deutlich höher als bei anderen Maßnahmen.

Die Verwendung von Naturstein gilt allgemein als positiv hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, ist jedoch immer im Einzelfall zu bewerten, da der Transportweg entscheidend ist. Mit Mehrkosten verbunden wäre die Verwendung von Naturstein für die Stufen der Seeterrassen. Sie könnten in Sandstein ausgeführt werden, der aus Deutschland bezogen wird. Auch im Uferbereich des Sees könnte Sandstein verwendet werden, hier sogar gebrauchter Sandstein aus der Region. Die Mehrkosten dafür belaufen sich auf ca. 110.000 EUR.

Die Radstation wird als Holzbau errichtet. Derzeit in Prüfung ist die Materialität der oberirdischen massiven Bauteile in Lehmbauweise. Für die Bauweise in Stahlbeton gibt es für die unterirdischen Bauteile keine technische Alternative.

#### Nutzungsmöglichkeiten im Anlagenpark

Der Anlagenpark ist neben dem alten Botanischen Garten die einzige große innerstädtische Parkanlage. Durch die Schulen gibt es zeitweise hohen Nutzungsdruck. Durch die gute Anbindung an den ÖPNV, die Randlage und die Verfügbarkeit von beispielbaren Flächen bietet der Park die Voraussetzung für die Durchführung von Veranstaltungen. Gleichzeitig ist der Anlagenpark, befördert durch die eher geringe Nutzungsintensität und das Alter der Bäume, Rückzugsort für Tiere. Aus dieser Situation resultieren unterschiedliche Interessenslagen, die in den Diskussionen über die Größe zugänglicher Uferbereiche, den geplanten Steg an der Westseite, die gewünschte Intensität der Freizeitnutzung sowie die Festveranstaltungen zutage traten.

Die Planung legt zugrunde, dass der Park weiterhin für Veranstaltungen genutzt werden kann, aber dafür besser ausgerüstet wird. So sind robuste Wiesenflächen, die Ergänzung der Medien für Strom, Wasser und Abwasser sowie eine befestigte Hauptwegführung geplant. Zukünftig gibt es Parkbereiche, die eine intensive Nutzung erlauben und Bereiche, die der Pflanzen- und Tierwelt deutlich mehr Raum geben. Im südlichen Randbereich wird, abgesetzt von der Europastraße, der Radweg geführt. Der nordwestliche Bereich soll in seiner heutigen extensiven Gestaltung gestärkt werden. Die Uferbereiche sollen einerseits zugängliche Bereiche erhalten und gleichzeitig wird der Anteil an naturnahen Ufern erhöht. Ziel der Planung ist ein Ausgleich der sich teils widerstrebenden Interessen. Die heutige Situation wird deutlich verbessert und ist hinsichtlich der Klimaschutzaspekte positiv zu bewerten.

#### Seeverkleinerung

Die Seeverkleinerung ist ein Baustein eines komplexen Maßnahmenpaketes zur Verbesserung des Zustandes vom Anlagensee. Der See hat heute eine geringe ökologische und stadtklimatische Qualität. Der Wasserkörper ist stark eutrophiert, der Schlammanteil und Schlammeintrag aus dem Mühlbach sind hoch, die Biodiversität ist gering. Die Bewirtschaftung mit Winterungen ist wenig nachhaltig. Die Uferzonen sind wenig differenziert ausgebildet. Der Anlagensee ist ein Fischzuchtgewässer. Die Erlebbarkeit des Elementes Wasser könnten größer sein.

Für den guten ökologischen Zustand ist nicht die Größe des Sees ausschlaggebend, sondern eine Vielzahl, sich ergänzender Faktoren wie Zufluss- und Durchflussmengen, Verhältnis von Länge zu Breite und Fließquerschnitt, Abflussteuerung, Schlammanteil, chemische Umsetzungsprozesse, Tiefengestaltung und Flachwasserbereiche, Bepflanzung von Wasserkörper

und Uferbereichen. Für die Erlebbarkeit, auch im Sinne der Erfahrbarkeit von Stadtnatur, sind Form und Ausgestaltung der Uferbereiche bedeutend. Verbesserte Biodiversität und stadtklimatische Vorteile werden über Bepflanzung der Ufer und eine möglichst lange Uferlinie erreicht.

Das Konzept verknüpft die unterschiedlichen Maßnahmen zu einem Gesamtpaket und sieht bepflanzte Ufer, eine bepflanzte Ökologiezone sowie gezielte Zugangs- und Erlebnismöglichkeiten vor. Dazu kommen Zuflussbegrenzung und Abflussteuerung, Änderung von Form und Größe sowie Tiefenprofilierung. Technische Maßnahmen wie eine pumpenbetriebene Filterzone mit Umwälzung sind nicht erforderlich. Winterung kann zukünftig entfallen. Voraussetzung für einen nachhaltigen Umgang mit dem See ist die Entschlammung. Nur mit der Entschlammung kann die Wasserqualität nachhaltig verbessert werden. Die Änderung von Form und Größe ist ein Baustein, der sich aufgrund der der Baustelle der Tiefgarage kostengünstig durchführen lässt, da größere Mengen unbelasteten Bodens zur Verfügung stehen, die ansonsten abgefahren werden müssten. Der Fischereiverein als Pächter bewertet das Gesamtpaket der Maßnahmen positiv.

Mit der Seeverkleinerung können ca. 1.900 qm an Flächen für Tier- und Pflanzenwelt sowie 2.900 qm an Flächen für Freizeitnutzungen und Veranstaltungen gewonnen werden. Für Veranstaltungen bleibt dadurch die gleiche Fläche verfügbar, während ohne Seeverkleinerung Einschränkungen bei Veranstaltungen hingenommen werden müssten. Unter Klimaschutzgesichtspunkten ist die Maßnahme positiv. Auf den neuen Flächen können 30 zusätzliche Bäume gepflanzt werden, die stadtklimatische Wirksamkeit des Sees und Biodiversität werden verbessert, die Abfuhr von Aushubmaterial eingespart.

#### Berücksichtigung der Artenschutzbelange

Im Park kommen schützenswerte Vogel- und Fledermausarten vor, dazu der Juchtenkäfer. Artenschutzrechtlich sind der alte Baumbestand, der nordwestliche Bereich des Parks sowie die Insel im See bedeutsam. Diese Bereiche werden gestärkt und in ihren ökologischen Funktionen verbessert. Teilweise werden Wegebeziehungen angepasst, um größere Abstände zu potenziellen Höhlenbäumen zu erreichen, der ökologisch hochwertige Bereich im Westen wird vergrößert. Der Baumbestand im Park bleibt erhalten. Die Umgestaltung der Ufer ist aus Artenschutzgründen positiv. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind nicht erfüllt, das Gesamtkonzept ist zulässig. Im Zuge der Realisierung sind Schutzmaßnahmen vorgesehen, die von Bauzeitbeschränkungen über das Anbringen von Nist- und Höhlenkästen, ökologische Baubegleitung bis hin zu Monitoring reichen. Wichtiges Thema wird die Beleuchtung sein. Hier gibt es mittlerweile gute technische Lösungen. Offen ist die Frage des Steges im Westteil des Sees. Der Steg soll eine zusätzliche Möglichkeit des Naturerlebens schaffen. Gleichzeitig befinden sich im Westteil schützenswerte Strukturen, die auf Störungen empfindlich reagieren. Die Frage wird im Zuge der weiteren Planung geklärt.

### 3. Vorschlag der Verwaltung

Alle wesentlichen Erkenntnisse liegen vor. Unter Berücksichtigung der möglichen zeitlichen Umsetzungsabschnitte, der Fristen für Fördermittel und der Abstimmungen mit den verschiedenen Projektpartnern bei den SWT, TüBus und der Deutschen Bahn schlägt die Verwaltung vor, den Baubeschluss zu fassen. Damit wird gesichert, dass die einzelnen Maßnahmen ohne Zeitverzögerung fortgesetzt werden können und die notwendigen Konkretisierungen und Detaillierungen erfolgen können. Die Verwaltung schlägt vor, die Maßnah-

men IIa (ZOB, Seeterrasse und Anlagenpark Ost) und IIb (Anlagenpark Mitte und See) zusammen durchzuführen. Gerade die enge Verknüpfung zwischen ZOB und Park, die das besondere Merkmal und die Stärke des Entwurfs sind, macht es aus fachlicher Sicht notwendig, den ZOB nicht allein zu betrachten sondern Park und ZOB gemeinsam. Der östliche Parkteil ist ohnehin zwingender Bestandteil. Hinzu kommt nun noch der mittlere Teil. Im nächsten Schritt wird die Verwaltung die Baugenehmigung für den ZOB und die Genehmigung für die gewässerbaulichen Maßnahmen am See vorbereiten und beantragen, die Entwurfs- und Ausführungsplanung vorantreiben und die Ausschreibung vorbereiten. Vorbereitet und ausgeschrieben wird das Betreiberkonzept für die Radstation.

Im Zuge der weiteren Planungen werden die noch offenen Fragen, z.B zu den Haltstellenüberdachungen, zum Steg oder zu den Materialitäten geklärt.

#### 4. Lösungsvarianten

##### 4.1 Kompletter Verzicht auf die Umbaumaßnahme

Ein kompletter Verzicht ist möglich, jedoch hinsichtlich der Herausforderungen zur Weiterentwicklung nachhaltiger Verkehrsinfrastrukturen für ÖPNV, Rad und ÖV wenig sinnvoll. Die Leistungsfähigkeit des ZOB ist nur noch bedingt gegeben, die Anlage ist sanierungsbedürftig und entspricht nicht den Vorgaben für Barrierefreiheit. Auch ohne eine Umgestaltung müssten Maßnahmen ergriffen werden. Fördermittel könnten nicht in Anspruch genommen werden. Ob die Deutsche Bahn die Bahnhofssanierung ohne die Aufwertung des ZOB Europaplatzes durchführt, ist fraglich.

##### 4.2 Verzicht auf einzelne Bausteine

Denkbar wäre ein Verzicht auf einzelne Bausteine, um Kosten zu reduzieren. Möglich wäre das bei den Stegen und beim Wasserspiel sowie eingeschränkt bei der Seeterrasse. Das Potenzial wird auf ca. 500.000 EUR geschätzt, wobei dann zusätzlich Umplanungen erforderlich wären, die mit Zeitverzögerungen und zusätzlichen Kosten verbunden wären. Der Verzicht auf diese vermeintlich rein gestalterischen Bausteine wird nicht empfohlen. Sie machen einen wesentlichen Mehrwert des Projektes aus, sowohl was die Nutzbarkeit und Verknüpfung der Flächen als auch was stadtklimatische Vorteile z.B. beim Wasserspiel angeht.

##### 4.3 Verwendung von Sandstein

Mit der Verwendung von Sandstein kann die Anmutung der Seeterrasse verändert werden. Mit der Maßnahme sind sehr wahrscheinlich CO<sub>2</sub>-Einsparungen verbunden, die sich jedoch derzeit nicht prognostizieren lassen, da die Transportwege ausschlaggebend sind. Die Mehrkosten belaufen sich auf ca. 110.000 EUR.

##### 4.4 Verzicht auf die Maßnahmen am und im See (Entschlammung, Verkleinerung, Bepflanzung im See und Uferbepflanzung)

Das Einsparpotenzial beträgt ca. 2.800.000 EUR. Damit verbunden wären der Verzicht auf ökologische Aufwertung und damit auf Verbesserung für Flora und Fauna im Randbereich des Sees sowie Verbesserungen des Sees selbst. Die Fläche für Veranstaltungen wird kleiner. Winterung wäre weiter notwendig, wobei die Wirksamkeit aufgrund des Klimawandels weiter abnimmt.

#### 4.5 Verzicht auf Entschlammung

Das Einsparpotenzial liegt bei ca. 1.100.000 EUR. Die Entschlammung ist Voraussetzung für einen zukünftig nachhaltigen Umgang mit dem See und wäre auch ohne Umgestaltung des Parks fällig geworden. Die anderen Maßnahmen am und im See können ihre Wirksamkeit ohne die Entschlammung nur bedingt entfalten. Die hohe Eutrophierung bleibt, die Winterrückbildung ist weiter notwendig, bei abnehmender Wirksamkeit. Zu berücksichtigen ist, dass bei der Entschlammung ein konservativ kalkulierter Risikoansatz für die Entsorgung gewählt wurde, da sich die Entsorgungskosten derzeit nur in einem groben Rahmen abschätzen lassen.

#### 4.6 Verzicht auf die Verkleinerung

Die Kosten für die Verkleinerung liegen bei 530.000 EUR abzüglich der Einsparungen beim Tiefgaragenaushub in Höhe von ca. 300.000 EUR, woraus sich tatsächliche Kosten von ca. 230.000 EUR ergeben. Gerade dieser Baustein ist kostenmäßig der geringste, entfaltet im Zusammenspiel mit den anderen Bausteinen jedoch erhebliche Wirkung. Der Vorteil der Verkleinerung liegt in einem verbesserten Längen/Breiten-Verhältnis und damit Durchflussbedingungen sowie verbesserter Erlebbarkeit für die Menschen, da die geplante Form des Sees wesentlich differenzierter als heute ist. Die wichtige Länge der bepflanzten Uferlinie bleibt auch mit der Verkleinerung gleich. Die Größe des Sees allein hat hinsichtlich Biodiversität und Stadtklima nachgeordnete Bedeutung. Angesichts der vergleichsweise geringen Kosten wird empfohlen, diese Maßnahme auszuführen, zumal die Klimaschutzaspekte und auch die Aspekte für die Stadtnatur positiv sind.

### 5. Finanzielle Auswirkungen und nächste Schritte

Der Baubeschluss umfasst die Bereiche IIa (ZOB Europaplatz mit östlichem Teil des Anlagenparks) und IIb (Anlagenpark mitte mit Anlagensee). Die Kosten stellen sich wie folgt dar:

ZOB Bereich IIa: ZOB und ZOB West, Bahnhofsallee, Platz an der Radstation	
Baufeldfreimachung und Abbruch	900.000 EUR
ZOB, ZOB West, Anteile Bügelstraße	16.787.000 EUR
Anlagenpark Ost mit Bahnhofsallee	1.297.000 EUR
Platz an der Radstation/Seeterrasse	3.022.000 EUR
<b>Summe Bereich IIa</b>	<b>22.006.000 EUR</b>
Bereich IIb: Anlagenpark Mitte (zentraler Bereich des Anlagenparks und Anlagensee)	
Anlagenpark Mitte (heute schon vorhandene Flächen)	2.295.000 EUR
Auslaufbauwerk See	286.000 EUR

Entschlammung Anlagensee	1.079.000 EUR
Seeverkleinerung, Gestaltung der Ufer und der neuen Flächen einschließlich Minderausgaben durch Verwendung des TG-Aushubs	1.120.000 EUR
<b>Summe Bereich IIb</b>	<b>4.780.000 EUR</b>
Radstation und Radtiefgarage	6.962.000 EUR
Blaues Band	1.450.000 EUR
Radabstellanlagen Expressguthalle	300.000 EUR
Radabstellanlage Kupferbau	298.000 EUR
<b>Radinfrastruktur</b>	<b>9.010.000 EUR</b>
<b>Mehrkosten für belasteten Bodenaushub TG</b>	<b>750.000 EUR</b>
<b>Allgemeine Planungsmittel</b>	<b>500.000 EUR</b>
<b>Baustellenprovisorien</b>	<b>1.000.000 EUR</b>
<b>Summe Bereich IIa und IIb</b>	<b>38.040.000 EUR</b>

Den Planungs- und Baukosten stehen Fördermittel, Minderausgaben und Erlöse für das Baufeld gegenüber. Für das Projekt wurden Fördermittel eingeworben. Zusammen mit den konservativ prognostizierten Einnahmen aus dem Baufeld stellen sich die Fördermittel wie folgt dar:

<b>Fördermittel</b>	
LGVFG Rad	1.071.000 EUR
LGVFG ÖPNV	3.800.000 EUR
Städtebauförderung	4.500.000 EUR
Nat. Klimaschutzinitiative: Klimaschutz d. Radverkehr	4.800.000 EUR
<b>Sonstige Einnahmen</b>	
Verkauf Grundstück (alter Wert vom Projektstart)	5.000.000 EUR
<b>Summe Förderungen und Einnahmen</b>	<b>19.171.000 EUR</b>
<b>Nettobelastung</b>	<b>18.869.000 EUR</b>

Im Vergleich zur Kostenprognose aus dem Jahr 2017 sind ist die Nettobelastung gestiegen. Die wesentlichen Gründe sind nachfolgend aufgeführt:

- Umfang des Projektes, Fläche und Komplexität haben sich seit 2017 deutlich erweitert
- Radinfrastruktur wurde wesentlich erweitert
- Regional- und Fernbusse konnten in den ZOB integriert werden
- Baupreissteigerung
- Entschlammung des Sees war zunächst nicht vorgesehen
- schwierige Baugrundverhältnisse
- Maßnahmen für Artenschutz und nachhaltige Baumquartiere sind deutlich umfangreicher geworden
- Erhöhter Aufwand für Provisorien, um den Busverkehr reibungslos abzuwickeln und die Sicherheit für die Nutzenden zu gewährleisten.

Im Baubeschluss nicht enthalten sind der Anlagenpark West, die Nordseite entlang der Umlandstraße, die Bügelstraße (Umfeld Baufeld), der Platz der Stadt Monthey und die Europastraße West einschließlich des Parkplatzes.

Mit dem Baubeschluss ist folgender Zeitplan vorgesehen:

01/2020-08/2020 Vorbereitung Entwurfs- und Genehmigungsplanung und Ausschreibung

09/2020-03/2021 Abbruch und Freimachung des Baufeldes

Ab 03/2021 Bau der Tiefgarage für Autos und Fahrräder

Ab 09/2021 Baubeginn ZOB und Anlagepark

Ab 06/2021 Baubeginn Radstation

Bis 12/2022 Fertigstellung Radinfrastruktur

Bis 12/2023 Fertigstellung ZOB und Anlagenpark

Bis Herbst 2020 kann der Park noch für Veranstaltungen, z.B. das Ract, genutzt werden.

Im Zuge der Konkretisierung der Planungen der Radstation ist es erforderlich, das Betriebskonzept für die Radstation zu erarbeiten und auszuschreiben.

