

STADT FRIEDRICHSHAFEN Sitzungsvorlage Drucksache-Nr. 2016 / V 00146	Ausfertigungen: Stadtbauamt, BSU, DEZ4, SBV, SPK, STP
Dienststelle: Stadtbauamt Aktenzeichen: SBA-Val	11.05.2016, Unterschrift:
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen): <input type="checkbox"/> BM Krezer _____ <input checked="" type="checkbox"/> EBM Dr. Köhler _____ <input type="checkbox"/> BM Köster _____ <input checked="" type="checkbox"/> Oberbürgermeister _____	

Betreff: Realisierung des Velorings – Baubeschluss Abschnitt 4/1 Mühlöschstraße und Widmung Abschnitte 4/1 und 3/2 Anlage: Regelquerschnitte, Lagepläne				
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.				
<input checked="" type="checkbox"/> MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	<input checked="" type="checkbox"/> .pdf-, htm-Dateien	<input type="checkbox"/> DVD	<input type="checkbox"/> Video (VHS)	<input type="checkbox"/> Folien (ungeeignet)

Referent und Zeitdauer: Kübler, Wolfgang / 10 Minuten

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Technischer Ausschuss/Betriebsausschuss SE	14.06.2016	Beschluss	öffentlich
Gemeinderat	27.06.2016	Beschluss	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.): Eilentscheidung OB Brand vom 26.08.2015 zu Veloring BA 3/2 und 4/1; GR 14.12.2015, DS V00309; GR 21.03.2016, DS V 00058
--

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN ja nein**Kosten:** einmalige Kosten

Betrag: 470.000 EUR

Zuschüsse einmalige Einnahme(n)

Betrag: max. 270.000 EUR

MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT: Städt. Haushalt VWH VMH

Fipo:

Ausgabe: 2.6300.9507.000-0106

Einnahme Bund: 2.6300.3600.000-0106

Einnahme Land: 2.6300.3610.000-0106

Zur Verfügung stehende Mittel

Abschnitt 4

2016

950.000 EUR

Plan

Abschnitt 4

2017

100.000 EUR

Beschlussantrag:

1. Der vorliegenden Planung mit Gesamtkosten in Höhe von 470.000 EUR wird zugestimmt.
(Technischer Ausschuss)
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Verträge abzuschließen und die Maßnahme durchzuführen.
(Technischer Ausschuss)
3. Nach der endgültigen Herstellung werden die Veloring-Abschnitte 3/2 und 4/1 als beschränkt öffentliche Wege eingestuft und die Widmung öffentlich bekannt gegeben.
(Gemeinderat)

Begründung:

1. Allgemeines

Als erste Abschnitte des Velorings (Grundsatzbeschluss vom GR 14.12.2015) sollen die Abschnitte 3/2 „Bodenseecenter“ und 4/1 „Mühlöschstraße“ realisiert werden. Für den Abschnitt 3/2 „Bodenseecenter“ liegt seit 26.08.2015 der Baubeschluss vor (OB-Eilentscheidung). Am 12.04.2016 wurde im TA informiert, dass sich der Abschnitt 3/2 in der Umsetzung verschiebt, da ein weiterer Förderantrag gestellt wurde. Nun sollen die Abschnitte 3/2 und 4/1 gemeinsam realisiert werden.

2. Bautechnische Details

Querschnitt und Linienführung allgemein

Der Abschnitt 4/1 hat eine Länge von rund 350 m, beginnt am „Mühlöschkreisel“ und endet an der Einmündung Trautenmühleweg.

Grundidee der Planung ist, dass der Gehweg künftig unterhalb der bestehenden schattenspendenden Alleebäume und der Veloring auf dem ehemaligen Industriegleis verlaufen soll. Der „schnelle Radweg“ wird mit 3,50 m in Asphalt hergestellt, der bestehende Geh- und Radweg unter den Nussbäumen wird von rund 4,0 m auf 2,50 m Breite zurückgebaut.

Die Fußverkehrsströme werden durch die getrennte Führung vom Radverkehr in adäquater Weise bei der Planung des Velorings berücksichtigt.

Anbindung an Straßen und Wohngebiete

Am Ende des Abschnittes 4/1 wird der Veloring mittels einer bevorrechtigten Radfurt an den Trautenmühleweg angeschlossen und auf der Aistegstraße weitergeführt (Bauabschnitt 4/2).

Die Anbindung des westlich der Mühlöschstraße gelegenen Wohngebietes soll auf Höhe Beethovenstraße und Schwabstraße mittels Querungshilfen auf der Mühlöschstraße hergestellt werden. Für den Bau der Querungshilfen muss lediglich minimal auf eine Länge von ca. 60 m in den östlichen Fahrbahnrand der Mühlöschstraße eingegriffen werden. Die Umgestaltung kann ansonsten in der bestehenden Fahrbahn mittels Markierungsänderung erzielt werden. Dies ist möglich, da die bestehenden Linksabbiegespuren in der Mühlöschstraße entfallen können.

Grünflächenplanung

Die breite Grünfläche zwischen Geh- und künftigem Radweg soll mit möglichst gutem ökologischem Wert und mit hoher Aufenthaltsqualität für Fußgänger, aber auch für Radfahrer gestaltet werden. Es ist geplant, zwei weitgehend spiegelgleiche Aufenthaltsbereiche zu schaffen, welche jeweils beide sowohl vom Veloring als auch vom Gehweg aus (in Verbindung mit einer Querungshilfe) zugänglich sind.

Die Aufenthaltsbereiche werden mit Verweilbänken ausgestattet. Die Sitzbänke sind zur Hälfte in die Staudenbeete integriert, um nahe am Grün sitzen zu können. Weitere Sitzelemente sind pro Aufenthaltsbereich insgesamt 6 quadratische Betonsitzwürfel. Der Oberflächenbelag aus Betonpflaster stellt eine optische Abgrenzung zu den Bewegungszonen dar.

In den Aufenthaltsbereichen befindet sich mittig je ein Baumstandort (Baumhöhe bis 12 m) mit Baumscheibe. Bei der Baumauswahl wird darauf geachtet, dass es sich um blütenreiche Gehölze handelt.

Die Sitzbereiche werden durch mit Blühstauden gestaltete, eingefasste Bereiche eingerahmt. Die Staudenpflanzung wird durch Ziergräser und Kleingehölze aufgelockert. Um die Unkrautpflege zu vereinfachen, wird die strukturierte Staudenbepflanzung mit Edelgranitsplitt abgedeckt. Bei der Pflanzenauswahl wird auf ganzjährige Attraktivität geachtet. Der Übergang von den gestalteten Staudenbereichen zur Grünfläche zwischen Gehweg und Veloring wird so gestaltet, dass ein fließender Übergang zwischen gestalteten Bereichen und Grünflächen entsteht.

Im Übergang von den Sitzbereichen zu den Grünflächen wird die Bepflanzung lockerer. Auf der gesamten Länge sollen Einzelgehölze und Blühsträucher in einem pflegeleichten, alle 10-15 m wiederkehrenden Arrangement den Velo-Ring begleiten.

Für die Belange des Artenschutzes (Zauneidechse) können z.B. Schotterbereiche in ausgewählten Abschnitten belassen und in die Freiflächengestaltung des Veloringes integriert werden.

Bei der Grünflächenplanung können sich aus den laufenden Untersuchungen und Rückmeldungen zu Artenschutz und ökologischem Ausgleich noch Anpassungen ergeben.

Entwässerung

In diesem Abschnitt ist vorgesehen das gesamte anfallende Oberflächenwasser den Grünflächen zur Versickerung zuzuführen. Die Grünflächen sollen als leichte Mulde ausgebildet werden. Die Aufenthaltsbereiche werden mit sickerfähigem Pflaster gestaltet.

Markierung als „Blaues Band“

Es ist geplant, den Veloring mit blauen Randmarkierungen als „Blaues Band“ zu kennzeichnen. Dieses „Band“ dient der Orientierung und der Erhöhung der Aufmerksamkeit an Konfliktpunkten. Beispielsweise vor kreuzenden Fußverkehrsströmen oder in der Zufahrt zu Knotenpunkten werden blaue Markierungen als Querstreifen und blaue Felder angelegt, um dem Radfahrer anzuzeigen, dass hier langsamer und aufmerksamer gefahren werden soll. Diese Idee wurde in den Lageplänen als Vorschlag eingetragen. Grundsätzlich hat der AK-Rad am 15.03.2016 die Konzeption des „Blauen Bandes“ zur weiteren Ausarbeitung im Detail empfohlen. In Form eines Markierungs- und Beschilderungsplanes wird dann die Ausführung nach Anhörung der Polizei verkehrsrechtlich angeordnet.

3. Baugrund und Altlasten

Im Vorfeld wurde eine Baugrunduntersuchung des Gleisbettes und der angrenzenden Flächen durchgeführt. Insbesondere das Gleisbett und der Gleisunterbau erfordern besonderes Augenmerk, da hier regelmäßig gegen Unkraut behandelt wurde und teilweise teerhaltige Schwellen Verwendung fanden.

In den Gleisschotterproben finden sich die Schadstoffe PAK, die im Zusammenhang mit den im Abschnitt 4/1 vorhandenen Holzschwellen stehen, sowie das Herbizid Glyphosat-Abbauprodukt AMPA.

In Bereichen, in denen der Veloring unmittelbar auf dem Schotterkörper verlaufen soll, wird der Schotterkörper eingeebnet und bei Bedarf mit einer Frostschutzkieslage als Unterbau für den Asphalt aufgebaut. Eine Trennlage aus Geovlies zwischen Gleisschotter und Kiesschicht ist vorgesehen. Überschüssiger Gleisschotter, der zur Entsorgung ansteht, wird vor Ort auf Haufwerken gelagert, beprobt und anschließend fachgerecht entsorgt.

Die mit Teeröl imprägnierten auszubauenden Holzschwellen werden als gefährlicher Abfall entsorgt.

Die im Bereich außerhalb der Gleistrasse entnommenen Bodenproben ergaben bis auf einen leicht erhöhten PH Wert keine auffälligen Schadstoffkonzentrationen.

Generell wird sämtliches Überschusmaterial zwischengelagert, beprobt und gegebenenfalls fachgerecht entsorgt. Kosten hierfür sind gemäß den Empfehlungen des Baugrundgutachters in der Kostenberechnung berücksichtigt.

4. Artenschutz, ökologischer Ausgleich

Im Zuge der Planung wurde eine Artenschutzrechtliche Potentialanalyse durchgeführt:

„Als Ergebnis für beide Planabschnitte kann festgehalten werden, dass es sich hierbei, unter regionalen Aspekten, insbesondere aufgrund der isolierten Lage und der angrenzenden intensiven Nutzungen, innerhalb des Stadtgebietes von Friedrichshafen insgesamt um eine für Reptilien (v. a. Zauneidechse) vergleichsweise suboptimale Habitatstruktur handelt. Der Verzahnungsbereich des Gleisschotters im Bereich beider Planungsabschnitte ist allerdings potentieller Lebensraum für die Zauneidechse, so dass ein Vorkommen der Zauneidechse nicht ausgeschlossen werden kann. Weiterführende Untersuchungen über die Sommermonate sollen abklären, ob Zauneidechsen tatsächlich noch vorkommen. Entsprechende Maßnahmen werden gegebenenfalls vorgesehen.

Eine Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung wird derzeit erstellt. Eine Kartierung ist bereits erfolgt. Die Abstimmungen mit den zuständigen Behörden sind im Gange und größtenteils abgeschlossen.

Insbesondere der Abschnitt 4/1 soll eine gestalterische Aufwertung im Vergleich zum Istzustand erfahren, so dass dies der Ausgleichsbilanzierung zugutekommt. Der verbleibende erforderliche Ökopunkteausgleich soll über das städtische Ökopunktekonto erfolgen.

5. Fördertatbestände

Die Veloring-Abschnitte 3/2 „Bodenseecenter“ und 4/1 „Mühlöschstraße“ wurden als eine gemeinsame Maßnahme im März 2015 in das LGVFG-Förderprogramm, Richtlinie Radinfrastruktur aufgenommen. Im März 2016 wurde der entsprechende Förderantrag gestellt. Außerdem wurde ebenfalls im März 2016 beim Projektträger Jülich (PTJ) ein Antrag auf Bundesförderung im Rahmen der Kommunalen Klimaschutzinitiative, Förderung investiver Maßnahmen für nachhaltige Mobilität gestellt.

6. weiteres Verfahren, Zeitplan

Zur vorliegenden Planung werden die Träger öffentlicher Belange gehört. Die Ergebnisse werden anhand einer Tabelle erfasst. Die Ergebnisse werden geprüft, bewertet und soweit möglich in die Planung integriert. Da die Planung allerdings im Vorfeld bereits mit dem Landratsamt (Entwässerung, Artenschutz, Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung) und dem AK-Radverkehr (Verkehrsbehörde, ADFC, Polizei, AUN) vorabgestimmt wurde, wird mit keinen grundsätzlichen Änderungen/Ergänzungen der Planung gerechnet.

Die Untersuchungen vor Ort zum Artenschutz (Vorkommen der Zauneidechse?) laufen den Sommer über. Je nach Ergebnis müssen entsprechende Maßnahmen getroffen werden, z.B. Absiedlung oder Schaffung von Ersatzhabitaten vor Ort, oder eben nicht.

Außerdem wird für die Maßnahme derzeit ein Sicherheitsaudit nach ESAS durchgeführt. Darin enthaltene Anregungen werden ebenfalls geprüft und ggf. in die Planung integriert.

Der weitere Zeitplan ergibt sich im Wesentlichen aus den Fördertatbeständen: Für den Bauabschnitt 4/1 „Mühlöschstraße“ wurden zusammen mit dem Abschnitt 3/2 „Bodenseecenter“ Förderanträge nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und nach dem Bundes-Klimaschutzprogramm gestellt. Mit dem Vergabeverfahren darf erst begonnen werden, wenn die Förderbescheide vorliegen, mit denen frühestens Ende des 3. Quartals zu rechnen ist. Dann sollen beide Abschnitte miteinander ausgeschrieben und realisiert werden. Vorarbeiten (z.B. Gleisrückbau) könnten ggf. noch Ende 2016 in Angriff genommen werden, der Bau soll dann zeitig im Frühjahr 2017 starten und im ersten Halbjahr 2017 einschließlich Bepflanzung fertiggestellt werden.

7. Kosten

Kostenberechnung Veloring 4/1

Allgemeiner Teil:	13.000 EUR
Straßenbau einschl. Markierung und Altlastenentsorgung:	145.000 EUR
Landschaftsbauarbeiten:	113.200 EUR
Grunderwerb:	80.000 EUR
Vermessung / Vermarktung	6.000 EUR
Nebenkosten (25 %):	90.000 EUR
<u>Rundung und UVG:</u>	<u>23.000 EUR</u>
Gesamtkosten brutto:	470.000 EUR

Es werden Zuschüsse von Bund und Land in Höhe von max. 270.000 EUR prognostiziert.

8. Finanzierung

Im Doppelhaushalt 2016/2017 stehen auf Finanzposition 2.6300.9507.000-0106 für den gesamten Abschnitt 4 des Veloringes Mittel in Höhe von insgesamt 1.050.000 EUR (2016: 950.000 EUR; 2017: 100.000 EUR) zur Verfügung. Davon werden für den Teilabschnitt 4/1 „Mühlöschstraße“ 470.000 EUR benötigt.

Im Doppelhaushalt 2016/2017 und im Investitionsprogramm bis 2019 wurden für Zuschüsse vom Land aufgrund des LGVFG (Finanzposition 2.6300.3610.000-0106) insgesamt 1.200.000 EUR für den gesamten Veloring und für die allgemeinen Radverkehrsmaßnahmen veranschlagt. Für Zuschüsse vom Bund (Finanzposition 2.6300.3600.000-0106) wurden keine Ansätze veranschlagt, da die Fördermodalitäten sich jährlich ändern und daher keine verlässliche Prognosen möglich sind.

9. Widmung zum beschränkt öffentlichen Weg

Ein Weg erhält durch die Widmung die Eigenschaft eines öffentlichen Weges und wird damit zu einer für den öffentlichen Verkehr bestimmten öffentlichen Sache. Die Widmung eröffnet den so genannten Gemeingebrauch. Das heißt der Bürger kann die Straße nach Maßgabe der Widmung ohne vorherige behördliche Zulassung nutzen.

Nach § 5 Abs. 2 Nr. 2 Straßengesetz BW (StrG) ist die Stadt Eigentümerin und Baulastträgerin dieses Weges und somit für die Widmung zuständig.

Die Abschnitte 3/2 und 4/1 des Velorings auf der ehemaligen Industriegleistrasse, beginnend an der Meistershofener Straße bis zur Einmündung in den Trautenmühlweg, schräg gegenüber der Einfahrt zur Schwabstraße, werden als beschränkt öffentlicher Weg nach § 3 Abs. 2 Nr. 4 StrG eingestuft. Beschränkt öffentliche Wege sind demnach Wege, die einem auf bestimmte Benutzungsarten oder Benutzungszwecke beschränkten Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Konkret handelt es sich hierbei um den Radweg und den Aufenthaltsbereich für die Fußgänger.

Die Widmung wird nach § 5 Abs. 4 StrG öffentlich bekannt gemacht, sobald die Abschnitte endgültig hergestellt sind und für den öffentlichen Verkehr freigegeben wurden.

Um Beratung und Beschlussfassung wird gebeten.