



Dezernat IV

Amt für Straßenwesen

Datum 07.07.2023

Gz. 66.11/pk-66.1-
136815/2023

Telefon 56-4433

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Vorberatung	Bau- und Umweltausschuss	18.07.2023	nicht öffentlich
Entscheidung	Gemeinderat	26.07.2023	öffentlich

Anlagen

Betreff

**Rad- und Fußwegverbindung Bottwarbahntrasse/Lerchenbergtunnel
 Kenntnisnahme: Vorplanung und Kostenschätzung und Vorprojektbeschluss**

I. Antrag

1. Die Vorplanung und die Kostenschätzung für die Fuß- und Radwegeverbindung auf der sogenannten Bottwarbahntrasse von der Sontheimer Landwehr bis zur Jägerhausstraße einschließlich des Lerchenbergtunnels wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Projekt gemäß der Prioritätenliste der Radverkehrsprojekte (vgl. DS 194/2023) und vorbehaltlich der Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel weiter zu bearbeiten.

II. Sachverhalt

Das Amt für Straßenwesen wurde vom Gemeinderat am 06.10.2022 (DS 264, Vorprojektbeschluss) beauftragt, eine Vorplanung für die Fuß- und Radwegeverbindung auf der sogenannten Bottwarbahntrasse von der Sontheimer Landwehr bis zur Jägerhausstraße im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Pfühlpark einschließlich des Lerchenbergtunnels zu erstellen.

Das Ingenieurbüro HIC Holzhäuser Ingenieur Consult GmbH wurde mit der Planung im Tunnelbereich und das Ingenieurbüro Fichtner Water & Transportation GmbH für die übrigen Streckenabschnitte beauftragt. Die Strecke wurde sowohl verkehrstechnisch als auch naturschutzfachlich untersucht und es wurden verschiedene Varianten für jeden Abschnitt entwickelt.

Das Ingenieurbüro HIC hat den Tunnelzustand sowie den Zustand der Tunnelentwässerung fachgutachterlich überprüft und bewertet. Anhand der durchgeführten Erkundungen vor Ort konnten keine Anzeichen festgestellt werden, die auf eine Einschränkung der Tragfähigkeit des Tunnels hindeuten. Die gutachterliche Bewertung hat gleichzeitig ergeben, dass im aktuellen Zustand des Tunnelgewölbes die Verkehrssicherheit für Radfahrer nicht gegeben ist und daher Sicherungsmaßnahmen zwingende Voraussetzung für eine Inbetriebnahme des

Tunnels für Radfahrer sind. Im Rahmen der Vorplanung hat das Büro HIC vier Hauptvarianten zur Sicherung des Tunnelgewölbes entwickelt.

Das Amt für Straßenwesen stellt die entwickelten Varianten der Vorplanung vor.

Im Zuge der weiterführenden Planungen ist zu gegebenem Zeitpunkt eine Einbindung von Büros für Landschaftsarchitektur und Umweltplanung vorgesehen.

Kostenschätzung und Förderung

Die Kostenschätzung für den Streckenbereich außerhalb des Tunnelbauwerks wurde aktuell vor dem Hintergrund fehlender Kenntnisse der Bodenverhältnisse (hohe/geringe Schadstoffbelastung) vorgenommen. Die geschätzten Kosten bilden daher noch ein Spektrum ab. Eine entsprechend umfangreiche Untersuchung muss im Zuge der Fortsetzung des Projekts zur Verifizierung der Kostenschätzung erfolgen.

Die Projektkosten stellen sich wie folgt dar:

Position		Kosten EUR	Förderung EUR	Eigenmittel EUR
Fuß- und Radweg	Bauen	1.300.000...2.700.000	1.170.000...2.430.000	130.000...270.000
	Beleuchtung	600.000	540.000	60.000
	Entwässerung	275.000	250.000	26.000
Tunnel	Sicherung	1.310.000	1.200.000	110.000
	Technik + Fahrbahn	980.000	880.000	100.000
	50% Abdichtung	420.000	380.000	40.000
Grunderwerb		2.200.000	1.980.000	220.000
Ausgleichmaßnahmen		100.000	90.000	10.000
Summe brutto exkl. Ing. Honorar (gerundet)		7.200.000...8.600.000	6.500.000...7.750.000	700.000...850.000
Ing. Honorar + Grüngestaltung (30%)		2.200.000...2.600.000	1.440.000...1.720.000	760.000...880.000
Summe brutto (gerundet)		9.400.000...11.200.000	7.900.000...9.500.000	1.500.000...1.700.000
Unvorhergesehenes (5%)		500.000...600.000	400.000...500.000	ca. 100.000
Gesamtsumme brutto		9.900.000...11.800.000	8.300.000...10.000.000	1.600.000...1.800.000

Bis zur Umsetzung muss eine jährliche Preissteigerung von durchschnittlich ca. 3 % berücksichtigt werden (Quelle: Statistisches Bundesamt).

Förderung

Das Projekt wird gemäß Prioritätenreihung rechtzeitig für die Aufnahme ins Zuschussprogramm angemeldet. Die Förderquote beträgt nach aktuellem Stand voraussichtlich pauschal 90% der förderfähigen Investitionskosten. Planungskosten werden in der Höhe von 20% der förderfähigen Investitionskosten erstattet.

Die Bedingung für eine Förderung außerhalb des Tunnelbauwerks ist eine Trennung der Verkehrsarten, d.h. ein getrennter Fuß- und Radweg.

III. Finanzwirtschaft

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

Eine Bürgerbeteiligung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich.