



Dezernat IV

Amt für Straßenwesen

Datum 10.10.2023

Gz. 66.11/mu-66.1-
278092/2023

Telefon 56-2764

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Vorberatung	Bau- und Umweltausschuss	24.10.2023	nicht öffentlich
Entscheidung	Gemeinderat	06.11.2023	öffentlich

Anlagen

Betreff

**Rad- und Fußwegverbindung Bottwarbahntrasse/Lerchenbergtunnel
Fragen aus der Gemeinderatssitzung vom 05.10.2023****I. Antrag**

Die Ausführungen zu den Anfragen der Fraktionen aus der Gemeinderatssitzung vom 05.10.2023 werden zur Kenntnis genommen.

II. Sachverhalt

Die nachfolgenden Fragen wurden durch die Fraktionen als Grundlage für die Entscheidung mit der Bitte um Beantwortung an die Verwaltung gestellt:

1. Ist das Projekt förderfähig?

Das Projekt wurde zur Programmaufnahme eingereicht. Nach Rücksprache mit der zuständigen Stelle im Regierungspräsidium ist das Projekt förderfähig. Über die Programmaufnahme wird im März 2024 entschieden.

2. Mit welcher Förderquote wird gerechnet?

Das Projekt wird in das Förderprogramm des Landes „Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ (LGVFG) und das Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ (SP S+L) angemeldet. Letzteres hat aktuell eine Laufzeit bis 2028. Das bedeutet, dass, sofern das Programm nicht verlängert wird, bis dahin die Abrechnung des Projekts erfolgt sein muss. Andernfalls werden nur die bis zu diesem Stichtag getätigten Auszahlungen berücksichtigt. Die Förderquoten betragen wie folgt:

LGVFG (ohne Laufzeitende):

Investitionskosten: 50 %

Planungspauschale: 10 %

ggf. Klimabonus: 25 %

Stadt und Land (Laufzeitende 2028):

Investitionskosten: 40 %

Planungspauschale: 20 % der Investitionskosten

Die maximal mögliche Förderquote bei Kombination beider Förderprogramme beträgt insgesamt 90 % der Baukosten zzgl. 20 % der Baukosten für Planungsleistungen bei Vergabe an Dritte. Die Mittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ sind nach jüngster Aussage des Zuschussmittelgebers bis einschließlich 2025 vergeben. Ein Mittelabruf und somit der Bau der Infrastruktur wäre daher frühestens ab 2026 möglich.

Sollte keine Aufnahme in das Sonderprogramm möglich sein, beträgt die Förderung durch LGVFG 50 % der Baukosten zzgl. 10 % der Baukosten für Planungsleistungen bei Vergabe an Dritte. Zudem besteht die Möglichkeit, eine „besondere Klimafreundlichkeit“ nachzuweisen. Dann werden weitere 25 % der Baukosten als Zuschuss ausbezahlt.

3. Ist ein Projektbeschluss förderschädlich?

Nein, ein Projektbeschluss ist nicht förderschädlich. Nur ein Baubeginn vor Zustellung des Zuwendungsbescheides wäre förderschädlich (ausgenommen es liegt eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Zuschussgebers vor).

4. Welche Unterhaltungskosten werden erwartet?

Für die Unterhaltung eines asphaltierten Radwegs kann ein Quadratmeterpreis von durchschnittlich 0,85 €/m² angesetzt werden. Bei einer Gesamtfläche von rund 9.500 m² ergeben sich somit jährliche Unterhaltungskosten von rund 8.000 € für die Radinfrastruktur (ohne Tunnelstrecke).

Die Unterhaltungskosten für das Tunnelbauwerk selbst (ohne Straße, Beleuchtung, Entwässerung und ohne technische Ausrüstung) werden bei der Variante 1 (Spritzbetonsicherung mit Abdichtung) grob und im Mittel zu etwa 12.000 € pro Jahr abgeschätzt.

Folgende weiteren Elemente sind zu berücksichtigen (Angaben pro Jahr):

- Unterhaltung Radweg im Tunnel: 1.200 €
- Beleuchtung mit Bewegungsmelder: 4.500 €
- Entwässerung: 2.000 €
- Beseitigung von Graffiti: 5.000 €

Folglich liegen die Unterhaltungskosten für das Gesamtprojekt (Radweg und Tunnel) bei rund 33.000 € pro Jahr.

5. Wie wird die Sicherheit im Tunnel (Angstraum) gewährleistet? Welche technische Ausrüstung zur Vermeidung eines Angstraumes gibt es?

Für weitere optionale technische Ausrüstungen zur Vermeidung eines Angstraumes können folgende Werte angesetzt werden (Angaben pro Jahr):

- Besonders helle Beleuchtung (Tag und Nacht): (zusätzlich) 19.500 €
- Videoüberwachung: 36.500 €
- Sicherheitsdienst (2 Kontrollen / Nacht): 40.900 €
- SOS-Säulen (4Stk): 2.000 €

Zur Genehmigungsfähigkeit einer Videoüberwachung liegen keine abschließenden Ergebnisse aus der rechtlichen Prüfung vor. Alleine das Argument „Angstraum“ rechtfertigt jedoch nach Landesdatenschutzgesetz per se keine Videoüberwachung.

6. Ist die dauerhafte Standsicherheit des Tunnels gegeben? Kann es passieren, dass dieser in 20 Jahren wieder geschlossen werden muss?

Die Sanierungsvariante 1 (Vorzugsvariante) mit Spritzbetonsicherung, Bewehrung und teilweiser Abdichtung wird die Statik des Gewölbes verbessern, so dass der Tunnel dann langfristig standsicher bleibt.

7. Muss der Tunnel zu mindestens 70 % saniert werden?

Aktuell müssen etwa 70 % des Tunnelgewölbes saniert werden (Sanierungsvariante 1a). Die Verwaltung rät jedoch von dieser Variante (Teilsanierung) ab, da mittelfristig (innerhalb von 10 - 25 Jahren) die anderen Abschnitte (30 %) saniert werden müssen. Der Tunnel müsste dann erneut gesperrt werden. Die Gesamtsanierungskosten und die Unterhaltungskosten lägen dann deutlich höher als bei der Sanierungsvariante 1.

8. In anderen Kommunen und Landkreisen wird der Tunnel hauptsächlich touristisch genutzt – so habe es die Umfrage der Verwaltung ergeben?

Hier liegt wohl ein Missverständnis zur Tabelle vor. Angeschrieben wurden fast alle Kommunen und Landkreise mit Radverkehrstunneln.

Einige dieser befinden sich in touristischen und ländlichen Räumen und sind touristische Ziele. Hier sind die Nutzungszahlen natürlich an den Wochenenden aufgrund ihrer Funktion als Attraktion höher.

Beispielhaft für einen Tunnel mit Pendler-Erschließungsfunktion in einem innerstädtischen Gebiet stellt der Tunnel in Tübingen dar. Diesen passieren täglich aktuell rund 3.500 Radfahrende.

Den Lerchenbergtunnel sieht die Verwaltung wie den Tunnel in Tübingen als gute, schnelle und sichere Verbindung im Pendlerverkehr zur Kita, Schule und/oder Arbeitsstätte.

9. Wie wären die nächsten Schritte im Planungsprozess im Falle eines Projektbeschlusses?

Nach Projektbeschluss des Gremiums würden folgende Planungsschritte folgen:

- Vergabe und Durchführung der Baugrunduntersuchung
- Grundstücksverhandlungen mit der Deutschen Bahn
- Vergabe der Ingenieurleistungen für die HOAI-Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 5 bis 8 (Ausführungsplanung / Ausschreibung / Bauoberleitung)
- Planungsbeginn Entwurfsplanung (Lph. 3)

Grobzeitenplan:

- Planung: 2024/2025
- Bau: 2026/2027
- Schlussrechnung: 2028

Das Förderprogramm Stadt und Land (Laufzeitende 2028) könnte somit genutzt werden.

10. Ist der gemeinsame Geh- und Radweg im Tunnel förderfähig und ist die Breite dort ausreichend?

Grundsätzlich sind Rad- und Fußwege getrennt voneinander zu führen. Da der Tunnel jedoch nicht verbreitert werden kann, gilt der Bereich als zwingende „Engstelle“, sodass dort ein gemeinsamer Geh- und Radweg zulässig ist.

Gemäß dem Regelwerk für die Anlage von Radinfrastrukturen (ERA 2010) ist die Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs trotzdem ausreichend dimensioniert. Das Regelwerk schreibt eine Breite von 3,50 m zzgl. beidseitig 0,25 m Sicherheitsraum zur Tunnelwand vor. Da diese Maße eingehalten werden, entstehen keine Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht für die Verwaltung. Ein gesonderter Antrag beim Fördermittelgeber ist ebenfalls nicht zu stellen.

11. Sind die Sichten im Tunnel für den Begegnungsfall gegeben?

Durch den großen Radius sind die entsprechenden Sichten gegeben, sodass Zusammenstöße ausgeschlossen werden können.

12. Wie hoch die Kosten durch die Schadstoffe im Boden (Stichwort Entsorgung)?

Wie in der Drucksache 151 dargestellt, ist die Höhe der Entsorgungskosten derzeit noch nicht ermittelt. Daher wurde der Kostenschätzung der Best Case und der Worst Case zu Grunde gelegt. Die angesprochene Varianz in den Kosten beruht auf der im weiteren Planungsprozess durchzuführenden, aktuell noch nicht durchgeführten Baugrundanalyse sowie der Entscheidung des politischen Gremiums für einzelne Varianten.

Weitere Kosten außerhalb des genannten Rahmens sind nicht zu erwarten.

13. Wie kann die Trasse aktuell finanziert werden?

Die Trasse ist aktuell nicht im Haushalt hinterlegt und müsste bei den kommenden Haushaltsberatungen berücksichtigt werden. Konkret bedeutet dies die Bereitstellung von Finanzmitteln für Baugrunduntersuchung, Ingenieurleistungen sowie Grunderwerb im Jahr 2024 und 2025 und für den Bau in den Jahren 2026 bis 2029 (durch nachlaufende Rechnungen).

Alternativ können Mittel durch Projektverschiebungen (z.B. Radroute Nordost) umgeschichtet werden.

14. Die Verwaltung ist nicht in der Lage, die Planung selbst abzuwickeln und muss daher ein externes Büro nutzen?

Alle Planungsleistungen für Großprojekte in der Straßen- und Radverkehrsplanung werden an externe Büros vergeben. Die Betreuung und die Bauherrenaufgaben verbleiben bei der Stadt. Insofern stellt dieses Vorgehen mit Beauftragung eines Planungsbüros keinen Sonderfall aufgrund von Personalengpässen dar.

15. Was ist der Vorschlag der Verwaltung zur Priorität der Trasse?

Der Vorschlag der Verwaltung ist der DS 151/2023 zu entnehmen. Sollte die Trasse vorgezogen werden, so verschieben sich alle anderen Projekte entsprechend der personellen und finanziellen Ressourcen entsprechend nach hinten.

III. Finanzwirtschaft

Keine unmittelbaren Auswirkungen.

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

Eine Bürgerbeteiligung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich.