

Sitzungsvorlage 2024/015

Verfasser:
Tiefbauamt, Florian Berg

Stand: 20.12.2023

Az.

Beteiligung:
Stadtplanungsamt
Umweltamt

Technischer Ausschuss	24.01.2024	öffentlich
Gemeinderat	29.01.2024	öffentlich

Geh-/Radwegbrücke über die Wangener Straße - Sachbeschluss

Beschlussvorschlag:

1. Den Entwurfsplanungen mit den entsprechenden Gesamtkosten auf Grundlage der Kostenberechnung vom 31.10.2023 wird zugestimmt.
2. Die Finanzierung erfolgt über den Auftrag 766541004004 ("Rad- /Fußgängerbrücke Wangener Straße"). Im Nachtragshaushalt 2024 sind unter diesem Auftrag 200.000 Euro für weitere Planungen in 2024 eingestellt. In der mittelfristigen Finanzplanung sind derzeit 3.000.000 € für das Jahr 2025 und 1.800.000 € für das Jahr 2026 vorgesehen. Eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 4.800.000 € ist im Nachtragshaushalt 2024 eingestellt.
3. Die Durchführung der Maßnahme erfolgt vorbehaltlich der Genehmigung des Nachtragshaushalts 2024 sowie der LGVFG-Förderung.

Sachverhalt:

1. Beschlusslage

06.11.2019	TA	DS2019/343	Potentialanalyse und Vorplanung
23.09.2020	TA	DS2020/220	Durchführung eines Realisierungswettbewerbs
04.03.2021	BfS		Empfehlungen zum Realisierungswettbewerb an den TA
19.04.2021	TA	DS2021/095	Verabschiedung Auslobungsunterlagen
10.03.2022			Preisgericht Geh/-Radwegbrücke Wangener Straße
26.09.2022	GR	DS2022/267	Beauftragung Planungsleistungen
12.01.2023	VWA	DS2023/002	Erforderlicher Grunderwerb

2. Sachstand

Die östliche Vorstadt ist derzeit das dynamischste Stadtquartier. Mit den Entwicklungen Mühlen-Viertel, Lumpner Höhe und der Entwicklung in der Hinzistobler Straße entsteht derzeit so viel Wohnraum wie in keinem anderen Stadtquartier. Das macht den Ausbau der Infrastruktur notwendig. Nachdem die Betreuung der U und Ü3 Kinder durch den Neubau der Rinker KiTa noch im Stadtquartier erfolgen kann, ist für das Erreichen der GS St. Christian die Kreuzung der Wangener Straße notwendig. Für die politischen Gremien steht dabei, neben der sicheren, eine umweltfreundliche und nachhaltige Möglichkeit im Fokus.

Die Potentialanalyse kommt deshalb auch zu dem Schluss, dass eine neue Rad- und Gehwegbrücke über die Wangener Straße eine attraktive Alternative ist, schnell aus der östlichen Vorstadt in die Innenstadt zu kommen bzw. St. Christina zu erreichen. Das Fazit lautet: Diese Maßnahme wird den Umweltverbund qualitativ verbessern und attraktiver machen.

Darüber hinaus hat diese Maßnahme auch das Potential den Stadteingang von Osten kommend gestalterisch neu zu definieren. Die Assoziation zu einem Tor liegt auf der Hand. Deshalb haben die Mitglieder des TAs die Bedeutung einer gestalterisch ansprechenden Lösung hervorgehoben und eingefordert.

Im Rahmen des Realisierungswettbewerbs mit vorgeschaltetem Präqualifikationsverfahren und anschließendem Verhandlungsverfahren konnte sich die Bürogemeinschaft Schlaich Bergemann und Partner – sbp GmbH aus Stuttgart und Terrabiota Landschaftsarchitekten und Stadtplaner GmbH aus Starnberg durchsetzen.

3. Zur Planung

Die Stärke des Siegerentwurfs liegt vor allem in der leicht anmutenden, filigranen Gestaltung: So wird im Preisgerichtsprotokoll insbesondere der schlanke Brückenkörper aus luftdicht verschweißten Stahlhohlkastenmodulen gewürdigt, der im Mittelteil nur durch einen einzigen Y-Pfeiler aus Stahlbeton getragen wird und so eine natürliche Torsituation über die Wangener Straße schafft, ohne diese zu dominieren.

Der technische Entwurf der Brücke wurde im Zuge des Wettbewerbsverfahrens schon sehr weit ausgearbeitet und sollte in jedem Fall erhalten werden. Vor diesem Hintergrund lag der Fokus im weiteren Planungsprozess insbesondere auf die konkrete Einpassung ins Verkehrswegesystem sowie in den Naturraum.

Durch das Verschieben des Brückenauftrags im Bereich des östlichen Widerlagers (Holbeinstraßenseite) kann das Gefälle auf der Brücke weiter reduziert werden. Darüber hinaus konnte durch die sehr intensive Zusammenarbeit mit den Umweltbehörden von Stadt und Landkreis ein möglichst natur- und artenschutzschonender Eingriff konzipiert werden. Das anspruchsvolle Gelände, die Führung über die B32 sowie der vor allem im östlichen Teil sehr schmalen Realisierungsraum stellte und stellt die Planung immer wieder vor große Herausforderungen. So musste die Entwurfsplanung teilweise weiter als sonst für den aktuellen Prozessstand üblich konkretisiert werden.

Eine Realisierung ohne Eingriffe und Anpassungsarbeiten in die umliegenden Grundstücke ist nicht möglich, was eine enge Abstimmungsarbeit mit dem Regierungspräsidium und den Anliegern erfordert. So laufen aktuell weitere Bodenuntersuchungen, die weitere Erkenntnisse im Hinblick auf die Tragfähigkeit und Lage der im Boden befindlichen Medien geben sollen, bevor die Planung abschließend dem RP Tübingen zur Freigabe sowie den Anliegern zur Information vorgelegt werden kann.

4. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung steht mit den Bewilligungs- und Förderstellen des Regierungspräsidiums sowie des Landes im Kontakt und hat bereits die Programmaufnahme für das Projekt in das LGVFG-Förderprogramm beantragt. **Es besteht die Möglichkeit im Zusammenhang mit dem kürzlich verabschiedeten Klimamobilitätsplan bis zu 75% der förderfähigen Kosten zu erhalten.** Die Bescheidung zur Aufnahme ins Förderprogramm wird im April 2024 erwartet. Danach kann der Förderantrag gestellt werden.

Mit positivem Gremiumsbeschluss werden die notwendigen Genehmigungsverfahren weiter vorangetrieben und Fördermittel beantragt, um direkt nach der Umsetzung des 3. Bauabschnitts in der Holbeinstraße mit den Bauarbeiten für die Brücke beginnen zu können. Dies wird voraussichtlich 2025 der Fall sein. Es wird mit einer Bauzeit von zwei Jahren gerechnet. Der Gemeinderat wird vor der Ausschreibung nochmals hinsichtlich der Aufnahme in das Förderprogramm und der zu erwartenden Fördersumme informiert.

Kosten und Finanzierung:

Kosten

	Gesamtkosten
Brückenbau (inkl. techn. Anlagen)	2.820.000 €
Anschlüsse Zuwegungen und Ausgleichsmaßnahmen (Herstellung und Erschließung)	870.000 €
sonstige Kosten	400.000 €
Planungskosten	760.000 €
Eigenleistungen	150.000 €
Gesamt	5.000.000 €

Finanzierung

Die Finanzierung der Rad- und Fußgängerbrücke erfolgt über die Maßnahme "Rad-/Fußgängerbrücke Wangener Straße" mit der Auftragsnummer 766541004004 mit einem Planansatz von 200.000 € für weitere Planungen in 2024. In der mittelfristigen Finanzplanung sind 3.000.000 € für das Jahr 2025 und 1.800.000 € für das Jahr 2026 vorgesehen. Eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 4.800.000 € im Jahr 2024 ist im Nachtragshaushalt bereits aufgenommen

Der LGVFG-Antrag zur Aufnahme ins Förderprogramm wurde gestellt und wird voraussichtlich im Frühjahr 2024 beschieden. Als Einnahme aus der möglichen Förderung sind 1.750.000 € in 2025 und 1.000.000 € in 2026 vorgesehen.

Finanzhaushalt (investive Auszahlungen und Einzahlungen)	
Gesamtkosten der Maßnahme	5.000.000 €
Mittelbereitstellung im Haushaltsplan	
Auftrag	766541004004
Bezeichnung	Rad- /Fußgängerbrücke Wangener Straße
Seite im Nachtragsplan	210
Planansatz Auszahlung	200.000 € (Planung) in 2024; 3.000.000 € in 2025; 1.800.000 € in 2026
Sachkonto (Kostenart) und Bezeichnung	78720000 Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen
Planansatz Einzahlungen	1.750.000 € in 2025 und 1.000.000 € in 2026
Sachkonto (Kostenart) und Bezeichnung	68110000 Investitionszuwendungen vom Land
Verpflichtungsermächtigung	4.800.000 € im Jahr 2024

ergebniswirksame Folgekosten im Ergebnishaushalt	
jährliche Folgekosten netto gesamt	45.000 €
davon Abschreibungen (Durchschnitt)	100.000 €
davon Zuschussauflösungen (Durchschnitt)	-55.000 €

Klimawirkungsprüfung:

Einschätzung der CO₂-Relevanz



Hat der Beschlussgegenstand voraussichtlich Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz der Stadt Ravensburg?

Ja

positiv
 negativ

Nein

1. Menge der CO₂-Emissionen

- gering** → bis ca. 3 t CO₂ / Jahr (entspricht < 6,3 MWh_{el} / 12 MWh Erdgas / 13.800 PKW km)
 mittel → bis ca. 130 t CO₂ / Jahr (entspricht < 270 MWh_{el} / 525 MWh Erdgas / 600.000 PKW km)
 erheblich → über ca. 130 t CO₂ / Jahr (entspricht > 270 MWh_{el} / 525 MWh Erdgas / 600.000 PKW km)

2. Dauer der CO₂-Emissionen

- kurz** → max. 1 Jahr
 mittel → 1 Jahr bis 10 Jahre
 langfristig → 10 und mehr Jahre

Textliche Begründung der Einschätzung (Kurzversion)

Der Aus- bzw. Umbau von Straßen erzeugt sowohl bei der Herstellung der Baustoffe, dem An- und Abtransport sowie dem Verbau eine gewisse Menge an CO₂. Dennoch ist längerfristig mit einer positiven Bilanz zu rechnen, da die Maßnahme, als Teil des Radverkehrskonzepts des GMS einen wesentlichen Baustein zur Erreichung der Emissionsminderungsziele des GMS im Bereich Verkehr, darstellt.

Folgende Maßnahmen wurden getroffen, um die CO₂-relevanten Auswirkungen zu optimieren:

Durch die sehr intensive Zusammenarbeit mit den Umweltbehörden von Stadt und Landkreis ein möglichst natur- und artenschutzschonender Eingriff konzipiert

Weitere Alternativen wurden geprüft / werden zur Prüfung empfohlen:

-

Anlage/n:

Anlage 1: Vorabzug des Bauwerksübersichtsplan vom 25.08.2023

Anlage 2: Visualisierung vom 28.03.2022