

Sitzungsvorlage 2024/107

Verfasser:
Tiefbauamt, Florian Berg

Stand: 12.04.2024

Az.

Beteiligung:
Ordnungsamt
Stadtkämmerei
Umweltamt
Ingenieurbüro Rapp+Schmid, Ummendorf

Technischer Ausschuss	06.05.2024	öffentlich
-----------------------	------------	------------

**Herstellung Geh- und Radwegeverbindung Schwanenstraße – Escher-Wyss-Straße
und Ausbau der Verbindungsstraße zur Meersburger Straße
- Sachbeschluss**

Beschlussvorschlag:

1. Der vorliegenden Planung zur Herstellung der Geh- und Radwegeverbindung zwischen Schwanenstraße und Escher-Wyss-Straße und Ausbau der Verbindungsstraße zur Meersburger Straße mit Kosten in Höhe von 700.000 € wird zugestimmt.
2. Die Ingenieurleistungen werden nach HOAI an das Ing. Rapp-Schmid, Ummendorf, vergeben.
3. Die Finanzierung des Ausbaus erfolgt, vorbehaltlich der Genehmigung des Nachtragsplans 2024 durch das Regierungspräsidium Tübingen über die vorhandenen Haushaltsmittel "Investives Radwegeprogramm" (Auftrag 766541001008) in Höhe von 700.000 € im Haushaltsjahr 2024.

Sachstand

Im westlichen bahnhofsnahen Bereich sind mit dem geplanten Schussenpark maßgebliche verkehrliche Veränderungen angestoßen worden. Durch den mit der Umgestaltung verbundenen Rückbau des Verkehrsraums wird der vorherrschende Liefer-, Bus- und Parksuchverkehr verdrängt und mehr Raum für Fuß- und Radverkehr geschaffen. Neben dem Bau des Schussenparks wird darüber hinaus das Baudezernat aus dem Deisenfang in das derzeit in der Sanierung befindliche ehemalige WLZ-Speicherhausgebäude in der Escher-Wyss-Straße 2 einziehen. Diese Entwicklung in zentraler, innenstadtnahe Lage entspricht dem Ravensburger Ziel der "Stadt der kurzen Wege".

Aufgrund seiner bisherigen Kfz-dominierten verkehrlichen Nutzung ist der westliche Bahnhofsvorbereich insbesondere aus Richtung Süden (Schwanenstraße) für Fuß- und Radverkehr kaum erschlossen. Derzeit gibt es unter dem Brückendamm keine direkte Verbindung entlang der Gleise zwischen Schwanenstraße und Bahnhof, was u.a. im Radverkehrskonzept GMS explizit als Mangel dargestellt wird. Der Fuß- und Radverkehr muss aktuell umwegig über den Pfannenstiel und die Escher-Wyss-Straße laufen bzw. fahren, oder über einen gehweglosen Zubringer über die Brücke Meersburger Straße bzw. durch eine nicht mehr richtlinienkonforme Unterführung unter den Gleisen auf die östliche Bahnhofseite wechseln.

Planung

Die Planung sieht vor, entlang der Verbindungsstraße zwischen Schwanenstraße und Brücke Meersburger Straße den Straßenraum insgesamt auf mindestens 7,00 m aufzuweiten, indem er um einen Gehweg von ca. 2,00 m Breite ergänzt wird. Um eine direktere Verbindung zum westlichen Bahnhofsvorbereich sowie dem Schussenpark zu schaffen, soll ein gemeinsamen Geh- und Radweg unter der Bahnbrücke Meersburger Straße und zwischen dem WLZ-Speicherhaus/Kidaisch-Schule und den Gleisen mit einer durchgängigen lichten Breite von 3,00 m sowie beidseitigen Bankettstreifen von jeweils 0,50 m neu angelegt werden.

Die Verbindung zwischen Schwanenstraße und Brücke besitzt eine aus verkehrlicher Sicht notwendige Bypass-Situation für den Busverkehr und kann somit nicht komplett für den Kfz-Verkehr gesperrt werden. Um in diesem Abschnitt dennoch eine attraktive Radverkehrsanbindung zu ermöglichen, soll eine Fahrradstraße eingerichtet (Linienbusverkehr frei) werden. Durch die Umgestaltung bietet der Fahrbahnbereich darüber hinaus genügend Raum um die Einbahnstraße für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr zu ermöglichen.

Vergabe/ Bauausführung

Der Geh- und Radwegeausbau soll mit der Erneuerung einer Gashochdruckleitung sowie der für die Maßnahme erforderlichen Verlängerung/Erneuerung einer Bachverdolung in einer gemeinsamen öffentlichen Ausschreibung bzw. einer gemeinsamen Baumaßnahme erfolgen. Die Maßnahmen stehen in Abhängigkeit der Freigabe seitens der DBNetz AG, der Gewässerschonzeiten sowie der Heizperiode und kann dementsprechend voraussichtlich erst im 2. Halbjahr 2024 begonnen werden. Die straßenbauliche Umgestaltung kann somit frühestens im 1. Halbjahr 2025 erfolgen.

Kosten und Finanzierung:

Die Gesamtkosten werden auf insgesamt 700.000 € kalkuliert (siehe Tabelle). Die Finanzierung des Ausbaus erfolgt über die vorhandenen Haushaltsmittel "Investives Radwegeprogramm" unter der Auftragsnummer 766541001008 mit einem Planansatz von 700.000 € in 2024.

Baukosten	510.000 Euro
Planungskosten	170.000 Euro
Eigenleistungen	20.000 Euro
Gesamt	700.000 Euro

Die Maßnahme wurde in das Rad- und Fußwege-Förderprogramm des Land Baden-Württemberg (LGVFG-RuF) aufgenommen. Als Teil des Radverkehrskonzepts GMS sowie des Klimamobilitätsplan GMS darf mit einem erhöhten Fördersatz von bis zu 75% der förderfähigen Kosten gerechnet werden, was einer Fördersumme von rund 400.000 Euro entsprechen würde.

Finanzhaushalt (investive Auszahlungen und Einzahlungen)	
Gesamtkosten der Maßnahme	700.000 €
Mittelbereitstellung im Haushaltsplan	
Auftrag	766541001008
Bezeichnung	Investives Radwegeprogramm
Seite im Nachtragsplan 2024	205
Planansatz Auszahlung 2024	700.000 €
Sachkonto (Kostenart) und Bezeichnung	78720000 Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen
Planansatz Einzahlungen	400.000 €
Sachkonto (Kostenart) und Bezeichnung	68110000 Investitionszuwendungen vom Land
ergebniswirksame Folgekosten im Ergebnishaushalt	
jährliche Folgekosten netto gesamt	6.000 €
davon Abschreibungen (Durchschnitt)	14.000 €
davon Zuschussauflösungen (Durchschnitt)	- 8.000 €

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 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:

Aktuell gibt es aufgrund der Spezifität der Branchen keine bekannten, sinnigen Alternativen. Vordergründig für den Erfolg (und eine CO₂-Einsparung bei) der Maßnahmen ist der Einsatz von Firmen, die effiziente und qualitative Arbeit leisten (insbesondere Lebensdauer der Sanierungen).

Eventuell sind zukünftig umwelttechnische Entwicklungen in der Branche zu beobachten.

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan