

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/661/MDA

Verantwortliche/r:
Manzke Detlef

Vorlagennummer:
66/011/2010

Radweg Röttenbach - Dechsendorf, IvP-Nr. 541.839

Beratungsfolge	Termin	Status	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss/Werk ausschuss EB77	09.02.2010	öffentlich	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Staatliches Bauamt Nürnberg, Amt 23, Amt 32, Amt 30

I. Antrag

Der Abschnitt des Radweges Röttenbach-Dechsendorf im Bereich des Stadtgebietes Erlangen ist im Zusammenhang mit dem befristeten Förderprogramm „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“ durch die Stadt Erlangen nicht realisierbar, da weder die liegenschaftlichen noch die finanziellen Voraussetzungen kurzfristig gegeben sind. Eine Umsetzung dieser Maßnahme durch die Stadt Erlangen ist deshalb nicht weiter zu verfolgen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Abschließende Bewertung der Realisierungsmöglichkeit des Radweges Röttenbach – Erlangen auf dem Stadtgebiet Erlangen im Zusammenhang mit dem befristeten Förderprogramm „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Varianteuntersuchung

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Vom Staatlichen Bauamt Nürnberg (StBA Nbg.) wurde der Entwurf für den Bau eines straßenbegleitenden Radweges längs der Westseite der St 2259 erarbeitet. Diese Planung sieht eine insgesamt 3,50 m (2,50 m Wegbreite zzgl. beidseitig 50 cm Bankette) breite Radwegeverbindung zwischen dem Kreisverkehr am Ortseingang Röttenbach und dem Kreisverkehr am Ortseingang Dechsendorf vor (= Grundvariante des u.a. Variantenvergleichs), die in einem Abstand von 3,50 m (Entwässerungsmulde + Sicherheitsraum) parallel zur Staatsstraße verläuft.

Hierzu ist anzumerken, dass der Freistaat Bayern für den Bau des Radweges an der St 2259 als Baulastträger grundsätzlich zuständig wäre, jedoch der Radwegebau entsprechend dem Schreiben des Bayer. Staatsminister des Innern (StMI) vom 18.05.2009 aufgrund begrenzter HH-Mittel und der Höhe der Investitionskosten z.Zt.

nicht von der Bayer. Straßenbauverwaltung realisiert werden könne. Weiter wird seitens des StMI vorgeschlagen, dass deshalb die beteiligten Kommunen (Gem. Röttenbach, Gem. Hessdorf, Stadt Erlangen) sowie der Freistaat Bayern (gemeindefreies Gebiet) die Kosten für den Radwegebau unter Ausnutzung des Förderprogramms „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“ tragen sollten, wobei der Freistaat Bayern die Kosten der Gem. Hessdorf übernimmt, da diese vom Radweg keinen eigenen Nutzen habe.

Über die Rahmenbedingungen des Förderprogramms „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“ wurde seitens des StBA Nürnberg folgender Überblick gegeben:

- Der Fördersatz beträgt ca. 75 % der zuwendungsfähigen Gesamtkosten.
- Planungskosten werden pauschal mit 12 % der Baukosten gefördert.
- Über die Aufnahme in das Förderprogramm entscheidet die Oberste Baubehörde.
- Die Baumaßnahmen **müssen** noch in 2010 begonnen werden.
- Die Maßnahmen müssen spätestens in 2011 fertiggestellt und schlussgerechnet sein.
- Zuwendungsanträge für Ortsumgehungen genießen in diesem Förderprogramm erste Priorität. Es wird deshalb die zeitnahe Abgabe (Anfang 2010) der Zuwendungsanträge dringend empfohlen, da bei späterer Abgabe die Gefahr besteht, dass die zur Verfügung stehenden Fördergelder ausgeschöpft sind.
- Im Zeitpunkt der Abgabe der Zuwendungsanträge **müssen** die liegenschaftlichen Voraussetzungen (Grunderwerb, Bauerlaubnis) vorliegen.
- Nach Fertigstellung verbleibt die Sonderbaulast zunächst solange bei den Kommunen (ca. 5 – 8 Jahre) bis die überörtliche Rechnungsprüfung erfolgt ist. Anschließend Übergang der Baulast an den Freistaat Bayern.
- Winterdienst und Reinigung verbleiben auch nach dem o.g. Zeitraum bei den Kommunen und wird durch den Freistaat Bayern abgelöst.
- Zwischen dem Freistaat Bayern und den Kommunen ist jeweils eine separate Unterhaltsvereinbarung abzuschließen.
- Zuwendungsanträge sind über das StBA an die OBB einzureichen.
- Eine Bildung von 2 separaten verkehrswirksamen Abschnitten (BA I: Röttenbach – Röhrach, BA II: Röhrach - Dechsendorf) mit 2 Zuwendungsanträgen ist möglich.

Der vom StBA Nürnberg geplante und hier als **Grundvariante** bezeichnete Entwurf sieht folgende Rahmendaten vor:

- Die Gesamtlänge zwischen Röttenbach und Dechsendorf beträgt ca. 3,3 km, wobei auf
 - das Gemeindegebiet Röttenbach ca. 0,5 km
 - das Gemeindegebiet Hessdorf ca. 1,5 km
 - das gemeindefreie Gebiet ca. 0,1 km
 - **das Stadtgebiet Erlangen ca. 1,2 km**entfallen.
- Gemäß der durch das StBA Nbg. durchgeführten Kostenschätzung belaufen sich die Gesamt**bau**kosten auf ca. 577.000 €, wobei auf
 - die Gemeinde Röttenbach ca. 93.000 €
 - die Gemeinde Hessdorf ca. 259.000 €
 - das gemeindefreie Gebiet ca. 17.000 €
 - **die Stadt Erlangen ca. 208.000 €**

entfallen. In diesen Kosten sind keine evtl. Umbaumaßnahmen am Kreisverkehr Dechsendorf sowie keine Grunderwerbs- und Planungskosten enthalten.

- Entsprechend dem Schreiben vom 18.05.2009 wird vom StMI folgendes Finanzierungsmodell vorgeschlagen:
 - Gemeinde Röttenbach Übernahme des Kostenanteils durch die Gem. Röttenbach
(unter Inanspruchnahme des Förderprogramms)
 - Gemeinde Hessdorf Übernahme des Kostenanteils durch den Freistaat Bayern
 - gemeindefreies Gebiet Übernahme des Kostenanteils durch den Freistaat Bayern
 - **Stadt Erlangen** **Übernahme des Kostenanteils durch die Stadt Erlangen (unter Inanspruchnahme des Förderprogramms)**

Für die Grundvariante wurde Amt 23 gebeten, die Verkaufsbereitschaft bei den Eigentümern für den hierfür erforderlichen Grunderwerb zu klären. Es zeigte sich, dass bei den Eigentümern der Flst.-Nr. 202 (s. Anlage 2) keinerlei Verkaufsbereitschaft besteht. Darüber hinaus kann auch beim Eigentümer der Flst.-Nr. 179/7 trotz mehrfacher Kontaktaufnahme durch Amt 23 bislang keine Verkaufsbereitschaft bestätigt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde untersucht, ob mit Hilfe planungsrechtlicher Mittel der Grunderwerb zu ermöglichen wäre (BPlan-Verfahren mit anschließendem Besitzeinweisungs- bzw. Enteignungsverfahren). Als Ergebnis ist festzuhalten, dass hierfür Vereinfachte oder Beschleunigte Verfahren aufgrund der Lage im Außenbereich nicht möglich sind, sodass ein vollumfängliches Verfahren mit Umweltbericht erforderlich wäre. Im günstigsten Fall ist für die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens 9 Monate zu veranschlagen, bei Einwendungen durch betroffene Bürger, Verbände (z.B. Naturschutz) oder Träger öffentlicher Belange kann das Verfahren auch längere Zeit in Anspruch nehmen, wobei selbst nach Rechtskraft des Bebauungsplanes eine ausreichende Begründung für eine Besitzeinweisung bzw. Enteignung aufgrund der Schwere des Eingriffs in ein Grundrecht und dem Vorliegen möglicher Alternativlösungen kaum aufzustellen wäre. Nach Rücksprache beim StBA Nürnberg wäre auch ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren nicht möglich, da die Regierung von Mittelfranken die Durchführung eines Plafe-Verfahrens in einem ähnlichen Fall bereits abgelehnt habe.

Vor diesem Hintergrund wurden von Amt 66 weitere Varianten untersucht, die nachfolgend erläutert werden:

Variante 1a (Anlage 3)

Diese Variante sieht im Bereich des Grundstückes Flst.-Nr. 202 einen hochbordgeführten RW unmittelbar an der Fahrbahn der St 2259 vor, sodass hier aus diesem Grundstück kein Grunderwerb erforderlich wäre. Voraussetzung hierfür wäre allerdings der Umbau des nördlichen Fahrbahnastes des Kreisverkehrs, und die Schaffung eines sog. „Geschwindigkeitstrichters“ mit Reduzierung auf 50 km/h vor Beginn des hochbordgeführten Radweges. Bei dieser Variante ergeben sich wegen des Umbaubedarfs am Kreisverkehr und der damit verbundenen notwendigen Stützeinrichtungen und Geländer erhöhte Baukosten.

Variante 1b (Anlage 4)

Diese Variante sieht vor, dass der Radweg die Staatsstraße ca. 300 m nördlich des Kreisverkehrs Dechsendorf verlässt und auf der Trasse eines vorhandenen nicht ausgebauten privaten Feldweges durch ein Waldgrundstück geführt wird, um über den Altkirchenweg wieder an den Bereich des Kreisverkehrs angebunden zu werden. Bedingt durch die Mitbenutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr muss die Gesamtbreite in diesem Abschnitt gem. den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau 1999 (RLW 99)“ auf 4,00 m erhöht werden (3,00 m Fahrbahnbreite zzgl. beidseitig 50 cm Bankette). Da die Wegführung durch ein langes und uneinsehbares Waldgrundstück verläuft, sollte dieses

Teilstück beleuchtet werden. Es besteht allerdings weiterhin die große Gefahr, dass Radfahrer aus Richtung Röttenbach kommend ein erhebliches Unfallpotential erzeugen, indem sie hier über die vorhandene Feldwegzufahrt direkt auf die Staatsstraße fahren, um so den „Umweg“ durch den Wald zu vermeiden.

Variante 2 (Anlage 5)

Diese Variante sieht die Radwegführung auf der Ostseite der St 2259 vor und entspricht in ihren Querschnittsabmessungen der Grundvariante. Allerdings muss hierbei die Staatsstraße in Höhe der Einmündung der ERH 26 bei Röhrach gequert werden. Für diese Situation wurde seitens des StBA Nürnberg ein sog. Sicherheitsaudit-Verfahren durchgeführt mit dem Ergebnis, dass diese Querung auf der freien Strecke der Staatsstraße für Radfahrer, insbesondere auch für Familien mit Fahrradanhängern, ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellt. Auch seitens der AG Radverkehr wurde in der Sitzung am 30.03.2009 aus den genannten Gründen der westseitige Trassenverlauf des Radweges befürwortet.

Kostenübersicht der einzelnen Varianten

	Grundvariante (Planung StBA Nbg, RW Westseite)	Variante 1a (wie Grundvariante, in Teilbereich jedoch hochbordgeführt)	Variante 1b (wie Grundvariante, in Teilbereich jedoch durch Waldgrundstück)	Variante 2 (RW Ostseite)
Grunderwerbskosten ca.	12.000 €	8.000 €	12.000 €	12.000 €
Planungskosten ca.	27.000 €	35.000 €	30.000 €	27.000 €
Baukosten ca.	218.000 €	306.000 €	248.000 €	218.000 €
Gesamtkosten ca.	257.000 €	349.000 €	290.000 €	257.000 €

Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sich bei den genannten Kosten lediglich um grobe Kostenannahmen handelt, die im Zuge einer möglichen Entwurfs- bzw. Ausführungsplanung zu aktualisieren bzw. zu konkretisieren wären.

Bei Variante 1b sind Beleuchtungskosten in Höhe von ca. 20.000 € inbegriffen, die aber nicht zuwendungsfähig sind.

Unter Berücksichtigung des o.g. Förderprogramms ergäben sich bei den einzelnen Varianten folgende Förderbeträge:

	Grundvariante	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2
zuwendungsfähige Kosten (Bau u. Grunderwerb) ca.	230.000 €	314.000 €	240.000 €	230.000 €
zuwendungsfähige Kosten Planung (pauschal 12% der Baukosten) ca.	27.600 €	37.600 €	28.800 €	27.600 €
zuwendungsfähige Gesamtkosten ca.	257.600 €	351.600 €	268.800 €	257.600 €
Förderung (ca. 75% der zuwendf. Kosten) ca.	193.200 €	263.700 €	201.600 €	193.200 €

Unter Berücksichtigung der Förderung und der Gesamtkosten verblieben folgende Eigenanteile bei der Stadt:

		Grundvariante	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2
Gesamtkosten	ca.	257.000 €	349.000 €	290.000 €	257.000 €
Förderung	ca.	193.200 €	263.700 €	201.600 €	193.200 €
verbleib. Eigenanteil	ca.	63.800 €	85.300 €	88.400 €	63.800 €
Unterhaltskosten für die Dauer von 8 Jahren ca. (zzgl. Reinigung, Winterdienst)		24.000 €	24.000 €	23.000 €	24.000 €

Zusammenfassung

Mit der Variantenuntersuchung wurden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, die Radwegverbindung unter Vermeidung von Grunderwerb aus dem Flst.-Nr. 202 zu realisieren.

Bei Variante **1b** besteht bei einem Eigentümer keine Verkaufsbereitschaft, sodass diese Variante kurzfristig ebenfalls nicht realisierbar ist.

Der Grunderwerb bei Variante **2** wäre bei einem Eigentümer u.U. nur unter Auflagen und mit einem höheren Kaufpreis möglich. Außerdem ist bei dieser Variante nicht geklärt, ob und durch wen (Freistaat Bayern oder Gem. Hessdorf) der Grunderwerb auf dem Gebiet der Gem. Hessdorf zu realisieren wäre. Darüber hinaus bestehen gegen diese Variante sicherheitstechnische Bedenken, die sich im Rahmen eines durch das Staatliche Bauamt Nürnberg durchgeführten Sicherheits-Audits ergaben. Aus den aufgezeigten Gründen ist auch diese Variante kurzfristig nicht umsetzbar.

Variante **1a** wäre aus Sicht des Grunderwerbs die realistischste Variante, jedoch belaufen sich die grob geschätzten Gesamtkosten auf ca. 350.000.- €, die bisher entsprechend dem Entwurf des HH-Plans nicht finanziert sind.

Darüber hinaus steht der aktuelle HH-Ansatz in Höhe von 250.000.- erst für das Jahr 2011 zur Verfügung, sodass derzeit alle Varianten unter Ausnutzung des Förderprogramms aufgrund der darin fixierten zeitlichen Befristung nicht realisierbar sind. Die Verwaltung wird aber weiterhin bei dem für den Bau dieses Radweges eigentlichen zuständigen Straßenbaulasträger (Freistaat Bayern) auf dessen Realisierung hinwirken.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ bei IPNr.:
Sachkosten:	€ bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€ bei Sachkonto:
Folgekosten	€ bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€ bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen	

Entsprechend dem Entwurf der Kämmerei sind bei lvP-Nr. 541.839 für das HH-Jahr 2010 keine HH-Mittel vorgesehen.

Anlagen: Übersichtsplan (Anlage 1)
 Grundvariante (Anlage 2)
 Variante 1a (Anlage 3)
 Variante 1b (Anlage 4)
 Variante 2 (Anlage 5)

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang