



Sachbearbeitung	Verkehrsplanung und Straßenbau		
Datum	31.05.2010		
Geschäftszeichen	VG/VP-Sne/Bi	* 64	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 29.06.2010	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 257/10

Betreff: Kreisverkehrsplatz L1165/K9911 (Alte B10)
- Genehmigung der Vorentwurfsplanung und Auftrag zur weiteren Planung

Anlagen: Lageplan (unmaßstäblich) (Anlage 1)
Übersichtskarte (Anlage 2)
Kostenschätzung (Anlage 3)

Antrag:

1. Die Vorentwurfsplanung für den Kreisverkehrsplatz L1165/K9911 (alte B10), entsprechend den Planunterlagen vom 14. April 2010 mit den geschätzten Kosten in Höhe von 1.010.000 € wird genehmigt.
2. Die Verwaltung wird mit der weiteren Planung (Entwurfs- und Ausführungsplanung), in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Tübingen beauftragt.

Feig

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 3,C 3,OB,ZS/F	Gemeinderats:
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:		Ja	
Auswirkungen auf den Stellenplan:		Nein	
Finanzbedarf*			
Vermögenshaushalt/Finanzplanung		Verwaltungshaushalt (laufend)	
Ausgaben	1.010.000 €	Ausgaben (einschl. kalk. Kosten)	12.625 €
Einnahmen	780.000 €	Einnahmen	€
Zuschussbedarf	230.000 €	Zuschussbedarf	12.625 €
Mittelbereitstellung (städtischer Anteil)*			
HH-Stelle: 2.6300.9520.000-0189		innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei:	
<u>Vermögenshaushalt</u>		_____ 12.625 €	
Bedarf:	32.000 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei:	_____ €
Verfügbar:	12.000 €	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln:	_____ €
Mehr-/Minderbedarf:	20.000 €		
Deckung bei HH-Stelle:			
<u>Finanzplanung</u>			
Bedarf:	183.000 €		
Veranschlagt:	203.000 €		
Mehr-/Minderbedarf:	- 20.000 €		
Deckung im Rahmen der Fortschreibung der Finanzplanung.			

1. Sachstand

Die vorliegende Planung beinhaltet den Umbau der bestehenden versetzten Einmündung im Zuge der Verbindung L1165 zwischen Lehr und Jungingen an der alten B10.

Die Umgestaltung dieser Einmündung ist notwendig, da die Art der versetzten Einmündung bis 2006 eine Unfallhäufungsstelle war. Die entsprechende Definition dafür ist, dass drei gleichartige Unfälle in einem Jahr auftreten. Auch wenn es mittlerweile keine Unfallhäufungsstelle im o.g. Sinne mehr ist, gab es in den Folgejahren weiterhin Unfälle, teilweise auch mit Verletzten. Die Unfälle sind vor allen Dingen auf Einbiege- und Kreuzungsvorgänge zurück zu führen.

Zusätzlich wurde im Zuge einer Untersuchung vom Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH im Jahr 2006 im Zusammenhang mit dem Anschluss des Ulmer Nordens an das überörtliche Straßennetz festgestellt, dass der Knotenpunkt L1165 / K9911 (alte B10) als versetzte, vorfahrtgeregelte Einmündung eine Erhöhung der Verkehrsbelastung nicht mehr aufnehmen kann.

Im Rahmen der Planung wurden drei Varianten zur Verbesserung der Verkehrssituation untersucht.

- Ausbau der versetzten Einmündung mit LSA
- Knotenpunkt mit LSA durch Zusammenführung der Verkehrsarme
- Knotenpunkt als Kreisverkehr

Im Vergleich der Varianten wurde der Kreisverkehr als die günstigste und leistungsfähigste Lösung an dieser Stelle gewählt.

Des Weiteren besteht der Vorteil der Knotenpunktform darin, dass durch die Reduzierung der Geschwindigkeit und Minimierung der Konfliktpunkte die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Aufgrund der oben genannten Sachverhalte wurde von der Verwaltung in Absprache mit dem Regierungspräsidium Tübingen im Rahmen einer Vereinbarung die Planung für die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes eingeleitet.

Im Jahr 2007 wurde eine Planung mit optimaler Lösung für den Kreisverkehr erstellt. Da der dazu notwendige Grunderwerb nicht realisiert werden konnte, musste die Planung vollständig überarbeitet werden, um den Flächenverbrauch auf privaten landwirtschaftlichen Flächen den Erfordernissen anzupassen.

In weiteren Schritten wurde die Lage des Kreisverkehrs so verändert, dass der Grunderwerb für diese Lösung im Oktober 2009 erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Die Abteilung Verkehrsplanung und Straßenbau hat daraufhin die Planung im vorliegenden Vorentwurf vertieft.

2. Planung

Die vorliegende Planung (Stand 14. April 2010) zeigt einen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 40m und einer Kreisfahrbahn von 6,50m. Der Kreisverkehr ist für alle StVO zugelassenen Fahrzeuge und insbesondere für den Schwerverkehr gut befahrbar. Die Höhenlage des Kreisverkehrs wird an das Gelände angepasst. Die Kreismittelinsel wird aufgrund der Erkennbarkeit erhöht um die Sicht zur gegenüberliegenden Zufahrt zu unterbrechen. Alle vier Zufahrten werden im Kreisverkehr zusammengefasst. Dadurch ist es erforderlich die Fahrbahnen der L1165 aus Richtung Lehr und Jungingen kommend zu verschwenken. Zusätzlich werden alle Knotenpunktzufahrten mit Fahrbahnteilern versehen. Auf Grund der bestehenden Rad- und Fußgängerunterquerung im südlichen Zufahrtsbereich sind am Kreisverkehr keine ebenerdigen Überquerungsmöglichkeiten erforderlich.

Aufgrund der Verschwenkung und des Rückbaus der beiden Fahrbahnen der L1165 aus Richtung Lehr und Jungingen kommend entstehen höhere Volumen bei den Massen, als beim Bau eines Kreisverkehrs in bestehenden Straßenachsen. Deshalb führt dies auch zu einer deutlichen Erhöhung des Aufwandes gegenüber anderen Kreisverkehrsplätzen.

3. Weiteres Vorgehen

Nach Zustimmung des Fachbereichsausschusses wird die Entwurfsplanung fertig gestellt und dem Regierungspräsidium zur Einleitung eines Absehensentscheids vorgelegt. Das bedeutet, dass von der Durchführung eines formellen Verfahrens abgesehen werden kann.

Im Verfahren des Absehensentscheids erfolgt die Anhörung der Träger öffentlicher Belange.

Nach Anhörung und Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wird durch das Regierungspräsidium Tübingen das Baurecht erteilt.

Mit Erlangung des Baurechts wird 2010 gerechnet.

4. Kosten und Finanzen

Für das Vorhaben wurden gemäß der beiliegenden **Kostenschätzung Herstellungskosten in Höhe von 1.010.000 € ermittelt**. Entsprechend der drei Landesstraßenzufahrten der L1165 werden die Kosten dieser Maßnahme zwischen der Stadt Ulm und dem Land geteilt: Das Land übernimmt dreiviertel der Baukosten einschließlich Grunderwerb sowie eine Verwaltungskostenpauschale als Kostenerstattung für die Planung und Durchführung der Maßnahme durch die Stadt Ulm. Der Kostenanteil des Landes wird derzeit mit 780.000 € und der Kostenanteil der Stadt mit 230.000 € kalkuliert.

Die Maßnahme wird von der Stadt Ulm bautechnisch und finanziell abgewickelt. D. h. das Vorhaben wird im Haushalt brutto mit Einnahmen und Ausgaben dargestellt und veranschlagt.

Mittelfristige Finanzplanung:

	Gesamt T€	2009 T€	2010 T€	2011 T€
Herstellungskosten	1.010	15	327	963
davon Anteil Land	780	0	0	780
davon Anteil Stadt	230	15	32	183
In Finanzplanung veranschlagt bei Vorh- Nr.2.6300.9520.000-0189	230	27		203

Nachdem die notwendigen kommunalen Finanzmittel in der Finanzplanung veranschlagt und die "Baumittel" ab 2011 vorgesehen sind, hängt die Realisierung insbesondere von der Bereitstellung des Landesanteiles ab. Das Regierungspräsidium prüft derzeit dessen Finanzierung. Sofern das Land die Kostenübernahme für 2011 nicht verbindlich zusagt, wird das Vorhaben zurückgestellt.

Folgekosten im Ergebnishaushalt:

Für diese Investitionsmaßnahme fallen jährliche Folgekosten in Höhe von insgesamt 50.500 € an. Über die Aufteilung dieser Kosten ist noch eine Vereinbarung mit dem Land abzuschließen.