



Sachbearbeitung Task Force Linie 2
Datum 14.04.2016
Geschäftszeichen TFL2-Fi/He * 50
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Sitzung am 12.07.2016 TOP
Bau und Umwelt
Behandlung öffentlich GD 194/16

Betreff: Umverlegung des Fuß- und Radweges "Beim Alten Fritz"
- Beschluss einer alternativen Wegeführung -

Anlagen: Planskizze: Bisherige Situation (Anlage 1)
Planskizze / Luftbild: Wegealternative im Umfeld (Anlage 2)
Planskizze: Zukünftige Wegeführung Rad-/Fußwege Alter Fritz (Anlage 3)
Detailskizze zur zukünftigen Wegeführung (Anlage 4)
Darstellung Knoten Beim-Alten-Fritz / Kienlesbergstraße (Anlage 5)
Schnitt: Führung von Rad- und Fußweg entlang der Abfahrt B 10 (Anlage 6)

Antrag:

1. Der vorliegenden Wegführung und dem Abbruch der Brückenbauwerke in der dargestellten Form zuzustimmen.
2. Die Verwaltung mit den weiteren Planungen für eine Umsetzung zu beauftragen.

Feig

Zur Mitzeichnung an:

BM 3, C 3, EBU, LI, OB, SUB, ZS/F

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:

Eingang OB/G _____

Versand an GR _____

Niederschrift § _____

Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Beschlusslage

1.1. Beschlüsse

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 02.02.2016, GD 013/16, Rückbau des Fuß- und Radweges "Beim Alten Fritz"
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.05.2015, GD 148/15, Brückenzustandsbericht

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats liegen nicht vor.

2. Projektbeschreibung

2.1. Ausgangssituation

Mit der GD 013/16 wurde dem Rückbau des Fuß- und Radweges beim Alten Fritz zugestimmt. Der geplante Ersatzneubau der abgerissenen Brücke über die Wallmauer beim Alten Fritz wurde dadurch gestoppt.

Die Verwaltung wurde in dieser GD mit der Planung einer alternativen Fuß- und Radwegeverbindung beauftragt.

Vor allem die Verbesserung der Sichtbeziehung der Doppelcaponniere, die Option zum Rückbau der vorhandenen Infrastruktur und der damit verbundenen Reduzierung der Sanierungs- und Unterhaltskosten sowie der Einfluss auf den Neubau der Linie 2 standen bei der Entscheidung im Fachbereichsausschuss im Vordergrund.

Von der Verwaltung wurden daher nachfolgende Optionen geprüft:

- Beibehaltung der ursprünglichen Wegeverbindung - Sanierung der Stege
- Neuordnung der Wegeführung ins Ruhetal und Prüfung, ob auf weitere Verkehrsinfrastruktur verzichtet werden kann.

2.2. Vorgehensweise

Insgesamt drei Betonstege für den Rad- und Fußverkehr überspannen beim Alten Fritz die B10-Abfahrt, die Straße Kienlesbergstraße sowie den Wallgraben (vgl. Anlage 1). Für alle drei Bauwerke stünde in den kommenden Jahren eine aufwändige Sanierung bzw. ein Ersatzneubau an. Derzeit laufen auch in diesem Bereich die Maßnahmen zum Bau der Linie 2. Insbesondere der bestehende Rad- und Fußwegesteg über die Kienlesbergstraße war planerisch im Rahmen des Rechtsverfahrens für die Linie 2 berücksichtigt und bildet mit seiner aufwändigen Verkehrsführung die Verbindung zum Eselsberg. In der o.g. GD wurde auch berichtet, dass Wegealternativen untersucht und bewertet werden sollten. In der Diskussion, ob die Verbindung vom Kienlesberg Richtung Ruhetal für Radfahrende und zu Fußgehende entlang der Doppelcaponniere bestehen bleiben soll, kam die Verwaltung zu dem Schluss, dass zum einen - insbesondere für Fußgänger - eine Alternative über den Michelsberg und zum anderen - insbesondere für Radfahrer - eine Alternative über den Lehrer-Tal-Weg mit den Straßen Hecken - und Hubenbühl besteht (vgl. Anlage 2). Vor dem Hintergrund der langfristigen Einsparung von Infrastrukturkosten verbunden mit der deutlichen

Aufwertung der dort befindlichen Bestandteile der Bundesfestung sowie der geringen Anzahl an Nutzerinnen und Nutzern hält die Verwaltung die Veränderung der Wegeverbindungen für vertretbar. Seitens der Verwaltung wird daher vorgeschlagen, alle drei Betonstege ersatzlos entfallen zu lassen.

Die Flächen vor dem Alten Fritz und im Wallgraben können so der Freiraumgestaltung zugeführt und die notwendigen Verbindungen der Rad- und Fußwege an dieser Stelle plangleich organisiert und signalgeregelt ausgeführt werden.

Durch den Rückbau des Fußgängersteiges ergeben sich aber damit Auswirkungen auf die Straßenbahnplanung. Insbesondere betrifft dies die Wegeführung im Knotenbereich

Beim-Alten-Fritz / Kienlesbergstraße (vgl. Anlagen 3 bis 5):

Der Radweg, der bisher für einen Einrichtungsverkehr vorgesehen war, wird nun auf 3 m verbreitert, sodass ein Zweirichtungsverkehr möglich ist. Durch die neue Führung des Radverkehrs ist eine Überquerung der "Kienlesbergstraße" notwendig. Hier wurde die Möglichkeit einer Schrägquerung favorisiert. In diesem Fall gibt es kaum Konflikte mit den Leitungen an der Stützmauer des DB-Geländes. Eine Überquerung ist an dieser Stelle kostengünstig umsetzbar.

2.3. Glacispark

Die Flächen um die Kienlesbergbastion sind Teil des Glacisparks.

Folgende Ziele können im Zuge des geplanten Rückbaus umgesetzt werden:

Die vorhandene Vegetation (Schwarzkiefern, artenreiche Wiese) und die historischen Geländemodellierungen sollen erhalten bleiben.

Die befestigten Flächen können nach dem erfolgten Rückbau der bestehenden Geh- und Radwege und Brückenwiderlager in Grünflächen umgewandelt werden. Hierbei muss die Geländemodellierung angepasst und eine zusammenhängende, artenreiche Wiese angelegt und entwickelt werden.

2.4. Neuplanung

2.4.1. Wegeführung

Nach der vorgeschlagenen Planung werden die Fußgänger und Radfahrer nicht mehr wie ursprünglich geplant umwegig und mit erheblichem Höhenunterschied über den Bestandsteg geleitet, sondern erhalten eine signalisierte Überquerung im Bereich der neuen Kienlesbergbrücke. Der Radweg entlang der Kienlesbergstraße wird wie im Bestand auf direktem Weg im Zweirichtungsverkehr befahren. Neben der geradlinigen und einfacheren Radwegführung zum Eselsberg ermöglicht das geplante Wegekonzept

(s. Anlage 3) eine komfortablere Verbindung von der Wallstraßenbrücke bis zur Kienlesbergstraße. Durch eine Verschmälerung der Abfahrtsrampe der B10 von zwei Fahrspuren auf eine kann entlang der Straße ein gemeinsamer Geh- und Radweg eingerichtet werden. Die Abgrenzung von der Fahrbahn erfolgt durch einen Hochbord (s. Anlage 6). Des Weiteren wird eine sogenannte "Fahrradaufstellfläche" "Beim-Alten-Fritz" vor dem Fußgängerübergang vorgesehen. Die signaltechnische Sicherung bleibt grundsätzlich unverändert, lediglich die Spuraufteilung wird neu geordnet.

Auch der sehr groß dimensionierte Einmündungsbereich in die Kienlesbergstraße kann zugunsten von größeren Grünflächen verringert werden (s. Anlage 5).

2.4.2. Signalisierung

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird der ganze Knotenpunkt künftig vollsignalisiert abgewickelt.

Die Straßenbahnen werden - wie bislang vorgesehen - im Mischverkehr entlang der Kienlesbergstraße geführt und über eigene Straßenbahnsignale gesichert. Die Freigabe der Straßenbahn in Ost-West-Richtung erfolgt auf deren Anforderung.

2.4.3. Verkehrstechnische Untersuchung

Der signalisierte Knotenpunkt "Kienlesbergstraße"/"Beim Alten Fritz" wird baulich neu gestaltet, da die ursprüngliche Planung der Linie 2 nicht mit dem neuem Wegekonzept zusammen passt. Zusätzlich zur neuen Gleisstraße sind Geh- und Radwege nördlich und östlich (als schräge Führung) vom Knotenpunkt vorgesehen. Auf Grundlage dieser entwickelten Knotenpunktgestaltung wurde eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung (gemäß HBS 2015) für die abendliche Spitzenstunde unter Berücksichtigung der Wechselwirkung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und ÖPNV durchgeführt. Diese ergab, dass die Leistungsfähigkeit für den vorliegenden Knotenpunktausbau für alle Verkehrsströme im Kfz-Verkehr gewährleistet ist. Für alle Verkehrsströme wird eine sehr gute bis gute Verkehrsqualität erreicht.

2.4.4. Fahrrad

Die Wegebeziehung wird für die Radfahrenden zwischen der neuen Kienlesbergbrücke und dem Eselsberg verbessert. Durch die neue Planung ergibt sich ein ebenerdiger signalisierter Zweirichtungsradweg. Nach der ursprünglichen Planung mussten die Radfahrenden unter Überwindung der Höhendifferenzen über den Kienlesbergsteg fahren, um anschließend auf den geplanten Geh- und Radweg zu gelangen. Darüber hinaus ergibt sich mit dieser Planung die Möglichkeit, den ursprünglich geplanten aber mit einem Gefahrenpotenzial behafteten Einmündungsbereich von der Wallstraßenbrücke in den die Kienlesbergstraße begleitenden Radweg zu vermeiden.

2.4.5. Denkmalpflege / Stadtbildpflege

Der ersatzlose Rückbau der Geh- und Radwegebrücke "Beim Alten Fritz" bedeutet einen erheblichen Gewinn für das äußere Erscheinungsbild der Doppelcaponniere, die als Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung (§12 DschG) eingetragen ist. Darüber hinaus wird durch das Entfernen der Brücke in Verbindung mit dem Abtragen der Stützmauer entlang der B10 der Blick auf die Innenstadt Ulms mit dem Münster als Kristallisationspunkt auf eindrucksvolle Weise mehr als bisher freigegeben. Aus stadtbildpflegerischer Sicht ist dies als ein Gewinn und wesentlicher Beitrag zur Aufwertung des Stadtimages zu werten.

3. Kosten und Finanzierung

3.1. Brückenunterhalt

Eine Verlegung des Fuß- und Radweges in diesem Bereich hat erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen für nachfolgende Brückenbauwerke:

Fußgängersteg über "Kienlesbergstraße" (vgl. Anlage 1)

Baujahr 1969

Brückenfläche 295 m²

Zustandsnote 3,2

Geschätzte Sanierungskosten in den nächsten 5 Jahren mind. 717.000 €

Geschätzte Unterhaltskosten pro Jahr mind. 26.000 €

Eine Sanierung ist aufgrund der derzeitigen Linienführung für die in der GD 013/16 angekündigten 500.000 € nicht zu realisieren.

Fußgängersteg über die Abfahrt "Wallstraßenbrücke" (vgl. Anlage 1)

Baujahr 1969

Brückenfläche 79 m²

Zustandsnote 2,2

Geschätzte Sanierungskosten in den nächsten 5 Jahren ca. 16.000 €
Geschätzte Unterhaltskosten pro Jahr ca. 7.000 €

Geh- und Radwegebrücke "Beim Alten Fritz" (Leichtbetonsteg) (vgl. Anlage 1)
Baujahr 1972
Brückenfläche 79 m²
Zustandsnote 4,0
geplanter Ersatzneubau 2015 ca. 280.000 €
Baumaßnahmen sind derzeit eingestellt. Die alte Brücke wurde abgerissen und ein Neubau ist bis zur Entscheidung über die Fußgänger- und Radfahrerführung "Beim Alten Fritz" nicht umgesetzt.

Vergleich der finanziellen Aufwendungen

In Tabelle 1 werden die benötigten finanziellen Mittel für den Erhalt der aktuellen Wegebeziehungen zusammengefasst. Die 250.000 € für die Geh- und Radwegebrücke "Beim Alten Fritz" beziehen sich auf einen Ersatzneubau, da die alte Brücke bereits 2015 aufgelassen wurde. Sie hat daher mit 80 Jahren auch die längste Restlebensdauer. Für die anderen beiden Bauwerke müssten die einmalige Sanierung und die laufenden jährlichen Unterhaltskosten sowie in 35 Jahren ein kompletter Ersatzneubau finanziert werden.

| BW Name | Sanierung einmalig | Jährliche Unterhaltskosten |
|---|--------------------|----------------------------|
| | (€) | (€) |
| Fußgängersteg über "Kienlesbergstraße" | 717.000 | 26.000 |
| Fußgängersteg über die Abfahrt "Wallstraßenbrücke" | 16.000 | 7.000 |
| Geh- und Radwegebrücke "Beim Alten Fritz" (Leichtbetonsteg) | 250.000* | 9.000 |
| Summe | 983.000 | 42.000 |

*Ersatzneubau, Brücke wurde in 2015 aufgelassen

Dahingegen würde eine Neusortierung mit Abbruchkosten von rund 50.000 € pro Bauwerk zu Buche schlagen:

| Aufwendungen für den Rückbau und die Anpassung an das Gelände | Abbruch (€) |
|---|-------------|
| Fußgängersteg über "Kienlesbergstraße" | 100.000 |
| Fußgängersteg über die Abfahrt "Wallstraßenbrücke" | 60.000 |
| Geh- und Radwegebrücke "Beim Alten Fritz" (Leichtbetonsteg) | 100.000 |
| Summe | 260.000 |

Darüber hinaus entstehen gegenüber der ursprünglichen Planung für die Radwegeverbindungen im Zuge der Linie 2 Mehrkosten. Durch die Verbreiterung des gemeinsamen Radweges entlang der Kienlesbergstraße und die Einrichtung der zusätzlichen Querungsstelle entstehen Kosten in Höhe von etwa 70.000 - 100.000 €. Sowohl die Verschmälerung des Einmündungsbereiches der Abfahrt von der

Wallstraßenbrücke als auch die Verlegung der Fahrradverbindung zur Wallstraßenbrücke in den Seitenbereich der Abfahrt von der Wallstraßenbrücke bei gleichzeitiger Reduzierung auf eine Fahrspur (ca. 100.000 €) sind nicht entwurfsimmanent und können im Nachgang detaillierter überprüft und entschieden werden. Gleiches gilt für eine Herstellung der Grünflächen um die Doppelcaponniere nach Abbruch der Verkehrsbauwerke.

Die angegebenen Kosten sind überschlägig ermittelt und können sich durch die Rahmenbedingungen bspw. des Abbruchs unter Verkehr und Bau der Linie 2 ändern. Hierzu müssen ein konkretes Abbruchkonzept sowie eine detaillierte Planung erstellt werden, in deren Rahmen die Kosten dann genauer kalkuliert werden. In diesem Zusammenhang ist auch die provisorische Wegeverbindung während der Bauzeit genauer zu überprüfen.

3.2. Finanzierung

Die Kosten für den Abbruch der Brücken können über den Bauunterhalt finanziert werden. Hier geht es insbesondere um den Abbau der Stege.

Die Finanzierung der weiteren Kosten im Zusammenhang mit dem Rückbau und der Neugestaltung der Grünflächen wird im Rahmen des Baubeschlusses für die neue Wegeführung dargestellt. Hier sind zwei Punkte zu unterscheiden:

- a) Die Planung der neuen Wegeführung erfolgt durch die SWU im Rahmen des Projekts "Linie 2", die Kosten für diese Planung werden an VGV/VI anteilig weiterverrechnet. Eine Finanzierung dieser Kosten ist bei Projekt 7.54100031 "Neubau Fußgängersteg über die Wallmauer" sichergestellt. Hier stehen noch ausreichend Restmittel zur Finanzierung dieser Planungskosten zur Verfügung.
- b) Die Planungen für die Neuordnung der Grünanlagen im Glacis werden separat erfolgen. Über die Finanzierung dieser Maßnahmen wird zu einem späteren Zeitpunkt berichtet. Über die Kosten kann zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden.

4. Weiteres Vorgehen

Sofern dem Wegekonzept zugestimmt wird, wird die Fertigstellung deren Ausführungsplanung einschließlich der provisorischen Verkehrsführung umgehend veranlasst, sodass der Abriss der o. g. Brückenbauwerke zusammen mit dem Neubau der Straßenbahnlinie 2 durchgeführt werden kann. Eine Abstimmung über den Bauablauf ist bereits erfolgt. Ein Baubeschluss zur Realisierung der restlichen Wege sowie der möglichen Verbesserungen für die Radwegeverbindung auf die Wallstraßenbrücke einschließlich der Aufwertung der Grünflächen wird hierzu im Fachbereichsausschuss eingebracht.