



Sachbearbeitung	KOST - Koordinierungsstelle Großprojekte		
Datum	16.05.2022		
Geschäftszeichen			
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 12.07.2022	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 13.07.2022	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 199/22

Betreff: Neubau Radweg entlang der Kienlesbergstraße  
- Baubeschluss -

Anlagen: Kostenberechnung (Anlage 1)  
Lagepläne Radweg Teil 1 + 2 (Anlage 2)  
Schnitte Radweg (Anlage 3)  
Lageplan Freianlagen (Anlage 4)  
Schnitte Freianlagen (Anlage 5)  
Verkehrsplanung Knotenpunkt Kienlesbergstr./ Beim Alten Fritz (Anlage 6)  
Verkehrsplanung Knotenpunkt Kienlesbergstr./ Lehrer-Tal-Weg (Anlage 7)  
– alle Anlagen nur elektronisch–

### Antrag:

1. Der vertieften Planung für den Neubau des Radwegs entlang der Kienlesbergstraße zuzustimmen.
2. Für die Maßnahme entstehen Gesamtinvestitionskosten von 5.370.000 €, d. h. sie erhöhen sich gegenüber den bisher im Projektbeschluss vom 29.09.2021, GD 379/21 genehmigten Mitteln von 5.000.000 € um zusätzlich 370.000 € auf 5.370.000 € (ohne aktivierte Eigenleistungen). Die aktivierten Eigenleistungen erhöhen sich von bisher 282.000 € um 22.400 € auf 304.200 €. Einschließlich der Aktivierten Eigenleistungen fallen daher Gesamtinvestitionskosten von 5.674.000 € an. Diese werden genehmigt.
3. Der Ausführung auf Grundlage dieser Planung vorbehaltlich der Vorlage einer Unbedenklichkeitsbescheinigung des Fördergebers sowie vorbehaltlich der Gestattung durch die Deutsche Bahn zu genehmigen. Für die Maßnahme besteht im laufenden Jahr ein Finanzierungsbedarf in Höhe von 550.000 €. Hier stehen im Haushalt 2022 bei Projekt 7.54108506 (Radweg entlang der Kienlesbergstraße) insg. 540.400 € (Haushaltsansatz 2022 mit 400.000 € und ein Ermächtigungsübertrag aus 2021 mit 140.400 €) zur Verfügung. Der Mehrbedarf in 2022 in Höhe

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, LI, OB, RPA, VGV, VGV/MO, VGV/VI, ZSD/HF	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

von 9.600 € wird überplanmäßig aus Projekt 7.54108504 "Fahrradverkehrswegeinfrastruktur" gedeckt.

4. Im Haushaltsplan 2022 sowie in der Finanzplanung 2023ff stehen für den Neubau des Radwegs bei Projekt Nr. 7.54108506 Finanzmittel in Höhe von insgesamt 4.700.000 € und 282.000 € für aktivierte Eigenleistungen zur Verfügung. Der Mehrbedarf wird im Rahmen der Fortschreibung der Haushaltsplanung 2023 sowie der Finanzplanung 2024ff berücksichtigt.
5. Zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit der Maßnahme werden Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 4.661.000 € benötigt. Bei Projekt 7.54108506 "Rad weg entlang Kienlesbergstraße" stehen im Haushalt 2022 insgesamt Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 4.300.000 € zur Verfügung. Die benötigte überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 361.000 € wird genehmigt. Die Deckung erfolgt aus dem Projekt 7.55200006 Starkregen u. Hochwasserschutz Einsingen.
6. Die geschätzten jährlichen Folgekosten in Höhe von 201.000 € werden zur Kenntnis genommen.

Harald Walter

## Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	<b>ja</b>
Auswirkungen auf den Stellenplan:	<b>nein</b>

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 5410-752 Projekt / Investitionsauftrag: 7.54108506		PRC:	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	
		<i>davon Auflösung Sonderposten</i>	
Auszahlungen	5.370.000 €	Ordentlicher Aufwand	133.059 €
<b>Aktivierte Eigenleistungen (AEL)</b>	304.200 €	<i>davon Abschreibungen</i>	104.688 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	68.090 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	5.674.200 €	Nettoressourcenbedarf	201.149 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2022</u>		<b>2022 ff.</b>	
Auszahlungen (Bedarf):	550.000 €	<b>innerhalb</b> Fach-/Bereichsbudget bei PRC	28.371 €
Verfügbar:	540.400 €		
<b>Ggf. Mehrbedarf</b>	9.600 €	<b>fremdes</b> Fach-/Bereichsbudget bei PRC	
Deckung Mehrbedarf bei Projekt 7.54108504 "Fahrradverkehrswegeinfrastruktur"	9.600 €		
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus <b>Allg. Finanzmitteln</b>	172.778 €
Bis 2021 bereits abgeflossen	159.000 €		
<u>2. Finanzplanung 2023 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	4.661.000 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	4.300.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	361.000 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

\*Gemäß Schreiben des RP Tübingen vom 22.04.2022 ist die Baumaßnahme in das Förderprogramm nach der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeinde-Verkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) Rad- und Fußgängerverkehr (RuF) aufgenommen.

Am 08.06.2022 wurde der Antrag auf Gewährung einer entsprechenden Zuwendung versandt.

Bei Genehmigung kann mit Zuschüssen bis zu einer Höhe von 2.900.000 € gerechnet werden.

\*\* Der Mehrbedarf wird i. R. d. Fortschreibung der HH-Planung 2023 sowie der Finanzplanung 2024ff berücksichtigt.

## 1. Beschlüsse, Berichte und Anträge aus dem Gemeinderat

### 1.1. Beschlüsse und Berichte

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 10.12.2019, GD 466/19 Landesgartenschau 2030, Glacissteg  
- Bericht und Grundsatzbeschluss -

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 29.09.2021, GD 379/21  
Neubau Radweg entlang der Kienlesbergstraße  
- Projektbeschluss und Auftrag zur weiteren Planung -

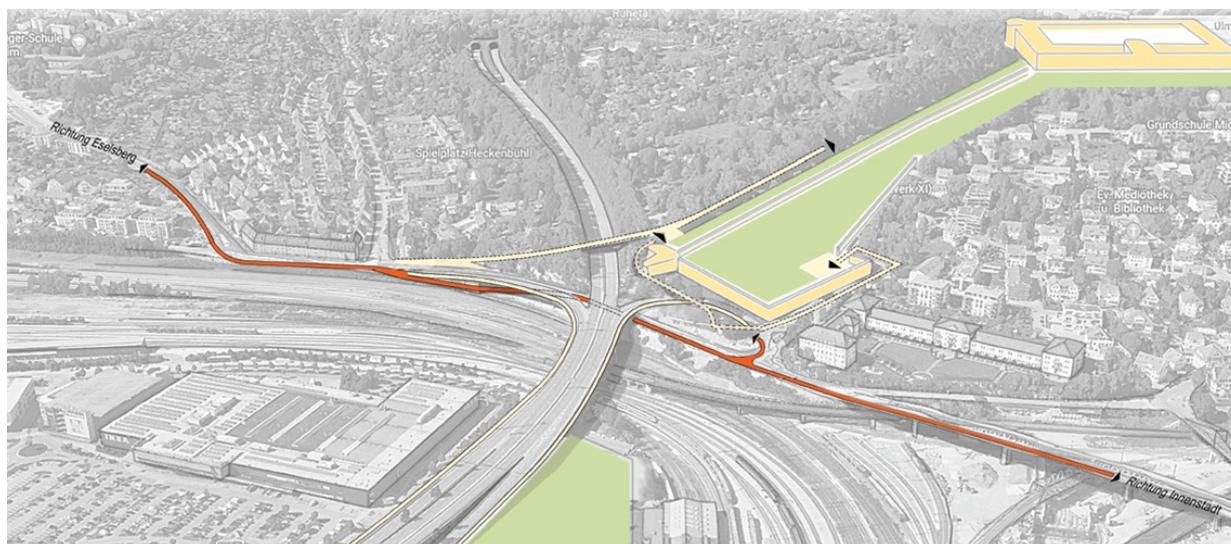
### 1.2. Anträge

Unerledigte Anträge aus dem Gemeinderat liegen nicht vor.

## 2. Erläuterung zum Vorhaben

### 2.1. Ausgangslage

Wie bereits zum Projektbeschluss dargestellt, ist die Realisierung eines durchgehenden 3 m breiten Zweirichtungsradwegs auf der Südseite der Kienlesbergstraße geplant, um insbesondere die Radwegeverbindung zwischen Innenstadt und Eselsberg/Wissenschaftsstadt zu verbessern.



Ausbau Radwegeverbindung Kienlesbergstraße (Quelle: Machbarkeitsstudie Glacissteg, Planstatt Senner & Breinlinger Ingenieure)

Vom Eselsberg kommend wird der Radfahrende zunächst über die vorhandene Wegeverbindung auf der Südseite der Kienlesbergstraße geführt. Dieser Weg wird mittels einer Auskragung auf das für einen Zweirichtungsradweg erforderliche Maß von 3m verbreitert. Der Radweg steigt anschließend mit der Auffahrtsrampe der Wallstraßenbrücke an und verlässt kurz vor dem Widerlager der Rampe das Straßenniveau. Hier verschwenkt der Radweg und unterquert über eine horizontale Stützwandkonstruktion die Rampe der Wallstraßenbrücke, um jenseits des Rampenbauwerks die Kienlesbergstraße wieder zu erreichen. Ab hier verläuft der Radweg parallel zur Kienlesbergstraße im Bereich der vorhandenen Schotterfläche.

Auf Basis des Projektbeschlusses vom 09.11.2021 (GD 379/21) wurde die Planung fortgesetzt und weiter detailliert.

## 2.2. Baubeschreibung

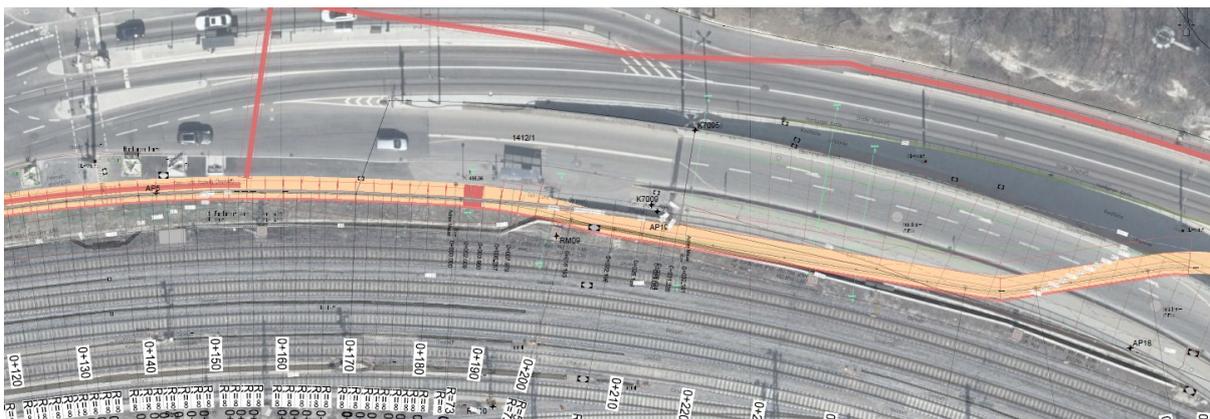
### 2.2.1. westlicher Teil des Radwegs



westlicher Teil des Radwegs auf Auskragung

Entlang der Straße „Am Bleicher Hag“ befindet sich zur DB eine Stützwand mit ca. 2 bis 4 m Höhe. Auf dieser Stützwand befindet sich derzeit ein Geh- und Radweg. Um die verkehrstechnisch erforderliche Breite für einen Zweirichtungsradsradweg realisieren zu können, ist eine Auskragung von ca. 90 cm mittels einer Kragplatte geplant. Diese wird als Stahlbeton-Fertigteil auf die bestehende Stützwand aufgelegt, wobei die Konstruktion so gewählt wird, dass keine Momente in den Stützwandkopf eingeleitet werden. Die Auskragung beginnt kurz vor der Haltstelle „Lehrer Tal“ und endet am westlichen Widerlager der Rampe auf die Wallstraßenbrücke. Der Rand wird als Gesimsbalken mit 24 cm Breite und ca. 55 cm Höhe ausgebildet. Auf dem Gesims wird ein 1,30 m hohes Füllstabgeländer aufgedübelt. Der Nachweis gegen Kippen wird durch den höheren Lastanteil auf der Straßenseite gegenüber dem luftseitigen Lastanteil sichergestellt.

### 2.2.2. mittlerer Teil des Radwegs



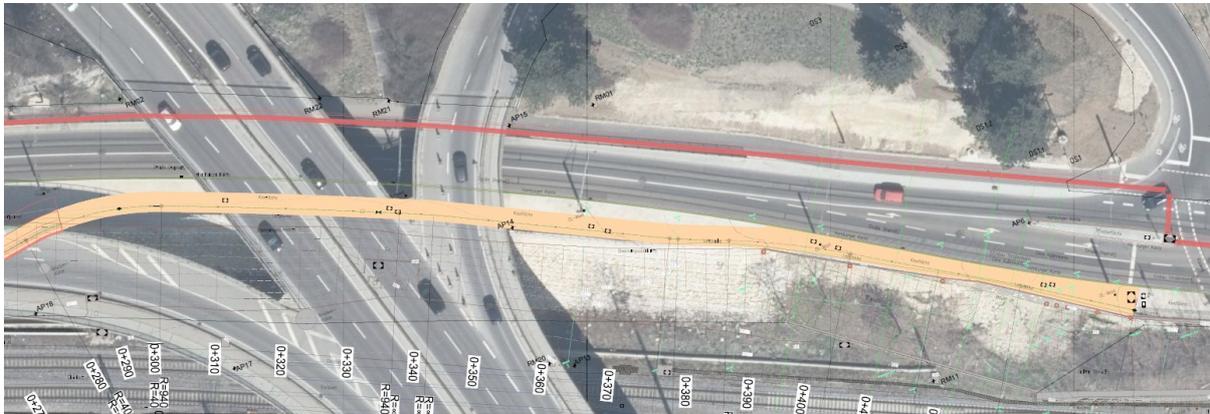
mittlerer Teil des Radwegs mit Verschwenkung unter die Rampe der Wallstraßenbrücke

Am Widerlager der Auffahrtsrampe der Wallstraßenbrücke schwenkt der neue Radweg leicht nach Süden und führt über eine neu erstellte Winkelstützwand bis unter das Rampenbauwerk hindurch zur Kienlesbergstraße nördlich der Rampe. Die Oberleitungsmasten der DB werden von der Maßnahme nicht tangiert. Die parallel zu den Bahngleisen verlaufende Winkelstützwand ist ca. 6-7 m hoch und wird auf dem anstehenden Fels flach gegründet. Unterhalb des Rampenbauwerks der Wallstraßenbrücke verringert die Stützwand unterseitig stufenweise ihre Höhe bis sie nördlich der Rampe die bestehende Schotterfläche

erreicht.

Der horizontale Stützwandkopf wird analog dem vorherigen Bereich mit Kragarm und Gesimsbalken ausgebildet und monolithisch mit der Wand verbunden.

### 2.2.3. östlicher Teil des Radwegs



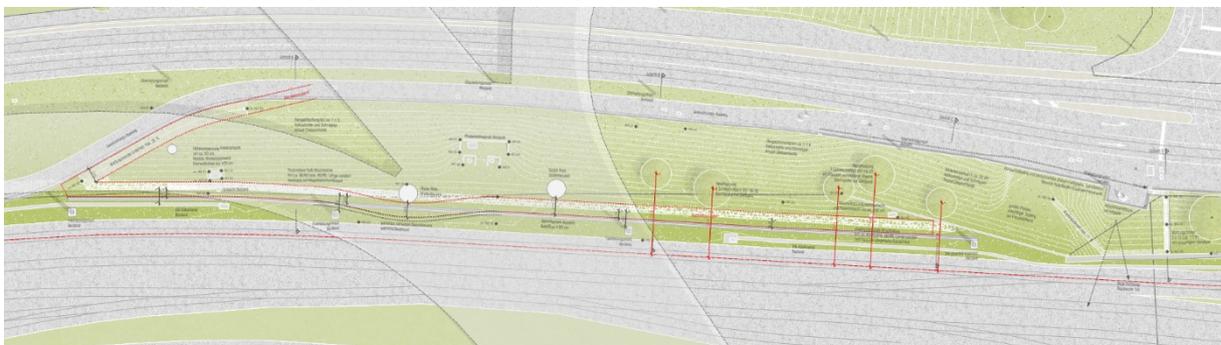
östlicher Teil des Radwegs auf bestehender Schotterfläche

Ab der Kienlesbergstraße verläuft der neue Radweg im Bereich der vorhandenen Schotterfläche bis zur Einmündung „Beim Alten Fritz“, um hier an den bereits bestehenden Rad- und Gehweg mit der Weiterführung über die Kienlesbergbrücke anzubinden. Die Abgrenzung des Radwegs zur Böschungsfläche erfolgt über ein Streifenfundament, auf dem das Gelände mit 1,30m Höhe fortgeführt wird.

Kurz vor der Einmündung "Beim Alten Fritz" befindet sich im Bereich des neuen Radwegs die im Zuge des Straßenbahnbaus der Linie 2 freigelegte Escarpenmauer der Contregarde (Werk IX der Bundesfestung). Die Schotterfläche oberhalb der Ausgrabungsstelle ist derzeit auf ca. 2,65 m verjüngt. Zur Realisierung des durchgehend 3m breiten Radwegs wird diese Engstelle durch einen Spannbetontträger mit einer Spannweite von rd. 20m überbrückt. Da der Baugrund in diesem Bereich weniger standsicher ist, wird die Konstruktion seitlich auf Kleinbohrpfählen tief gegründet. Spannbetontträger und Pfähle werden mit Spritzbeton bearbeitet, so dass ein einheitliche Wandscheibe entsteht und die freigelegte Escarpenmauer innerhalb dieser Wand eine Rahmung erhält.

An zwei Stellen wird die Wandscheibe verstärkt ausgebildet, so dass die aktuell im Radwegbereich stehenden Oberleitungsmaste der Straßenbahnlinie 2 nach Außen auf diese Pfahlköpfe versetzt werden können.

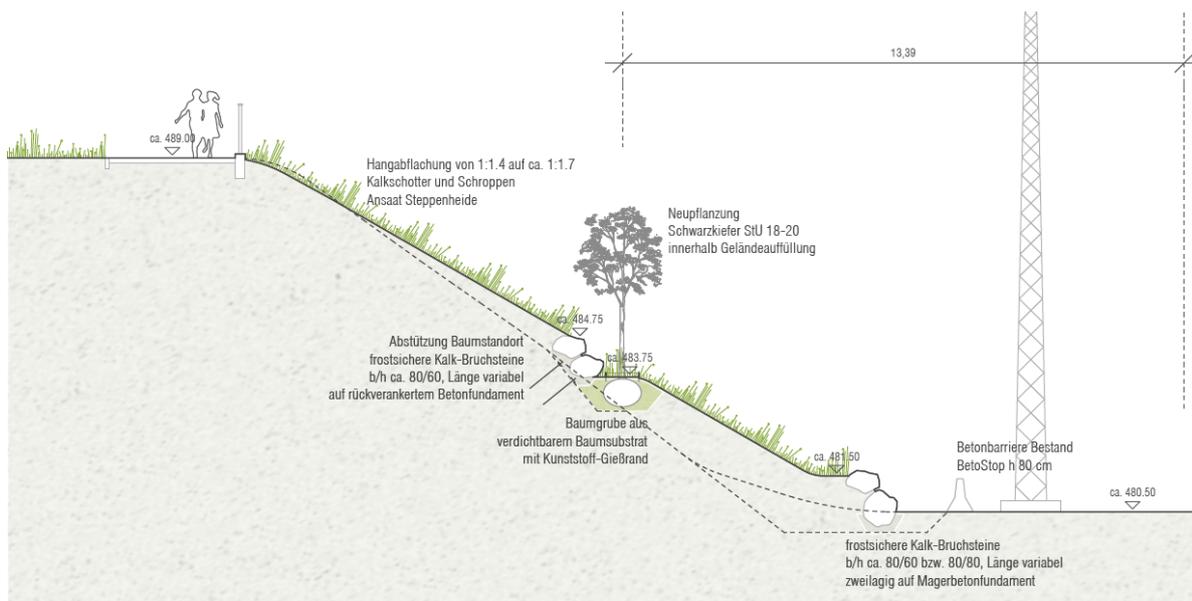
### 2.2.4. Landschaftspflegerische Begleitplanung



Freiraumplanung Böschungsfläche

Der Böschungsbereich zwischen Kienlesbergstraße und Gleisanlagen wurde seinerzeit beim Bau der Straßenbahnlinie 2 unterhalb und östlich der Wallstraßenbrücke mit Bruchstein und Schotter aufgeschüttet. Der Neubau des Radwegs wird zum Anlass genommen, die zum Teil übersteilen Böschungsbereiche durch eine Abflachung zu stabilisieren und die ökologische Wertigkeit der Böschung im

Gesamten zu erhöhen. Zur Abflachung wird ein neuer Böschungsfuß aus frostsicheren Kalk-Bruchsteinen ausgebildet. Zur ökologischen Aufwertung wird auf der Fläche eine gebietsheimische Steppenheide angesät. Hierzu wird in Abstimmung mit der Ulmer Naturschutzbehörde an Naturstandorten entsprechendes Saatgut geerntet. Zusätzlich werden auf der Böschungsfläche tiefwurzelnde Schwarzkiefern gepflanzt, die für trockene, steinige und kalkhaltige Untergründe gut geeignet sind. Die Abstände der Bäume bis zur Mitte des nördlichen Gleises betragen gemäß Richtlinien der Deutschen Bahn mindestens 12 m. Die in die Böschungsfläche integrierten Baumstandorte werden zur gleichmäßigen Einbindung des Wurzelballens eben ausgeführt und mittels Kalk-Bruchsteinen abgestützt.



Freiraumplanung Böschungsfläche

Eine Aussichtskanzel östlich der freigelegten Escarpenmauer verweist auf die historisch begründete Achse Richtung Süden entlang der Courtine VIII bis zum Blaubeurer Tor und ermöglicht zudem einen Blick auf die Escarpenmauer. Als Ergänzung des 2009 errichteten Festungswegs wird hier eine Informationsstele aufgestellt, die auf die Contregarde und Courtine hinweist.

Grundsätzlich wurde die Vegetationsgestaltung so gewählt, dass lediglich geringfügige Pflegearbeiten erforderlich sind. Für gelegentliche Wartungs- und Pflegearbeiten wird entlang des unter der Wallstraßenrampe verschwenkenden Radwegs eine Pflegerampe mit einer maximalen Steigung von 25% in die Böschung modelliert. Das radwegbegleitende Geländer mit einer Höhe von 1,30m wird nicht unterbrochen. Zudem wird für Kontrollzwecke an der freigelegten Escarpenmauer im östlichen Hangbereich eine Stiege, bestehend aus alpinen Hangstufen, vorgesehen. Der für unbefugte verschlossene Zugang zur Stiege erfolgt über die Aussichtskanzel und wird durch die Informationsstele getarnt.

#### 2.2.5. Anbindung des Radwegs im Bereich der Knotenpunkte

Im Bereich des Knotenpunktes Kienlesbergstraße/Beim Alten Fritz wird zur Anbindung der Straße "Beim Alten Fritz" eine neue Querung vorgesehen. Diese ermöglicht die Weiterfahrt sowohl in Richtung Westen als auch in Richtung Osten südlich der Kienlesbergstraße. Die bestehende Furt auf der Ostseite des Knotenpunktes bleibt erhalten. Ebenfalls bleibt die bestehende Geh- und Radwegverbindung an der Nordseite der Kienlesbergstraße ergänzend erhalten, um den Radfahrenden aus Richtung Michelsberg eine sichere und akzeptable Verbindung in Richtung Lehrer-Tal-Weg zu ermöglichen.

Im Zusammenhang mit der Errichtung der Furt an der Westseite des Knotenpunktes wird die nordwestliche

Aufstellfläche für Fußgänger und Radfahrer neu geordnet. Der bestehende Schutzstreifen, aus Richtung „Beim Alten Fritz“ und Wallstraßenbrücke kommend, wird weiter nördlich aufgelöst und mittels einer neuen Rampe auf Gehwegniveau geführt. Als gemeinsamer Geh- und Radweg (Breite 3,00 m) wird der Radverkehr künftig getrennt vom MIV zu der Aufstellfläche der neuen Furt geführt. Die Verkehrssicherheit wird hierdurch erhöht.

Im Bereich des Knotenpunktes Kienlesbergstraße/Lehrer-Tal-Weg wird zur Anbindung des Lehrer-Tal-Wegs eine neue 1,50m breite Radwegfurt erstellt, die die bisherige, weniger komfortable Führung über die gemeinsame Geh- und Radwegfurt mit zwei Mittelinseln ersetzt. Die Signalisierung erfolgt in einer Grünphase, in der der gesamte Straßenraum gequert werden kann. Für Radfahrer in der Gegenrichtung bestehen bereits direkte Querungsmöglichkeiten.

Im Zuge der Knotenanpassung wird zudem die Haltelinie des MIV in Fahrtrichtung Ost – West soweit zurückverlegt, dass für Radfahrer aus dem weiter bestehenden ergänzenden Geh- und Radweg auf der Nordseite der Kienlesbergstraße eine vorgezogene Aufstellfläche entsteht.

Im Knotenpunktbereich Am Bleicher Hag/Mähringer Weg wurde die Schaffung einer direkten Verbindung vom neuen südlichen Radweg zum bestehenden Radschutzstreifen auf der Ostseite des Mähringer Wegs geprüft. Die Signalschaltung ist jedoch derart ausgereizt, dass keine Querung des Straßenraums in einem Zuge möglich ist. Radfahrende in Richtung Mähringer Weg werden deshalb bereits am Knotenpunkt Kienlesbergstraße/Lehrer-Tal-Weg auf den Radschutzstreifen auf der Nordseite geleitet oder können wahlweise den südlichen Radweg weiterfahren, müssen dann jedoch die Straßen "Am Bleicher Hag" als auch "Mähringer Weg" queren.

#### 2.2.6. Bau von Fahrradabstellanlagen

Neben dem Neubau des Radwegs werden im Knotenpunktbereich Kienlesbergstraße/Lehrer-Tal-Weg und somit im Bereich der Straßenbahnhaltestelle "Lehrer-Tal-Weg" die Fahrradabstellmöglichkeiten ertüchtigt, um somit die Verknüpfung des Radverkehrsnetzes mit dem ÖPNV zu stärken. Insbesondere an dieser letzten Haltestelle vor den ersten Höhenzügen der Schwäbischen Alb spielt die multimodale Mobilität sowohl für Pendler also auch für Naherholungszwecke eine wichtige Rolle.

### 2.3. Berücksichtigung der Belange sonstiger Beteiligter

Die Maßnahme ist mit den Radbeauftragten der Stadt sowie mit dem ADFC, mit dem Landesamt für Denkmalpflege, der Naturschutzbehörde sowie mit dem Inklusionsbeauftragten der Stadt abgestimmt.

Zudem erfolgte eine enge Abstimmung mit den Verantwortlichen der Deutschen Bahn. Da zur Realisierung des Radwegs teilweise Flächen der Deutschen Bahn beansprucht werden, wurde am 15.02.2022 ein "Antrag auf Mitnutzung von Flächen/Anlagen der Deutschen Bahn AG" gestellt. Die Zustimmung steht zum Zeitpunkt der Erstellung der GD noch aus, wurde von Seiten der DB jedoch in Aussicht gestellt.

Östlich der Wallstraßenbrücke befinden sich im Bereich der Schotterfläche, auf dem der Radweg gebaut werden soll, zwei Oberleitungsmasten, die in Abstimmung mit der SWU Verkehr versetzt werden. Zur Durchführung der Arbeiten wird in den Osterferien 2023 Schienenersatzverkehr eingesetzt.

Die Planung des Radwegs ist außerdem mit der Planung des Ersatzneubaus der Wallstraßenbrücke abgestimmt. Die Trassierung des Radwegs wird so gelegt, dass selbst bei Verlegung des Rampenwiderlagers (Verkürzung der Brücke um ein Feld) die Radwegverbindung nicht tangiert wird. Da der derzeitige Geh- und Radweg auf der Nordseite der Kienlesbergstraße unmittelbar vor dem nördlichen Widerlager der Wallstraßenbrücke verläuft, wird dieser Weg im Zuge des Ersatzneubaus längerfristig gesperrt werden müssen. Durch den zeitnahen Bau des neuen Radwegs ist die Verbindung zwischen Kienlesbergbrücke und Mähringer Weg auch während der mehrjährigen Brückenbaustelle gewährleistet.

Für Fußgänger könnte der Weg als Umleitungsstrecke genutzt werden.

### 3. Zeitlicher Ablauf

geplanter Baubeginn	September	2022
geplante Fertigstellung	Oktober	2023

Nach Baubeschluss wird die Projektverantwortung an die Abteilung VGV/VI übertragen.

### 4. Kosten und Finanzierung

#### 4.1. Kosten

Entsprechend der beiliegenden Kostenberechnung des Ingenieurbüros Konstruktionsgruppe Bauen und der Koordinierungsstelle Großprojekte KOST vom 14.06.2022 fallen für die Durchführung der Maßnahme Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 5.370.000 € Baumittel sowie 304.200 € für aktivierte Eigenleistungen an.

Die Kostenberechnung basiert auf Erfahrungswerten aus dem Jahr 2021 zzgl. einer Inflationsrate in Höhe von 7,4 % (Stand 04/2022). Auf Grund der derzeit ungewissen Preisentwicklung kann keine Kostengarantie gegeben werden.

#### 4.2. Finanzierung

Für die Maßnahme entstehen Gesamtinvestitionskosten von 5.370.000 €, d. h. sie erhöhen sich gegenüber den bisher im Projektbeschluss vom 29.09.2021, GD 379/21 genehmigten Mitteln von 5.000.000 € um zusätzlich 370.000 € auf 5.370.000 € (ohne aktivierte Eigenleistungen). Die aktivierten Eigenleistungen erhöhen sich von bisher 282.000 € um 22.400 € auf 304.200 €. Einschließlich der Aktivierten Eigenleistungen fallen daher Gesamtinvestitionskosten von 5.674.000 € an.

Für die Maßnahme besteht im laufenden Jahr ein Finanzierungsbedarf in Höhe von 550.000 €. Hier stehen im Haushalt 2022 bei Projekt 7.54108506 (Radweg entlang der Kienlesbergstraße) insg. 540.400 € (Haushaltsansatz 2022 mit 400.000 € und ein Ermächtigungsübertrag aus 2021 mit 140.400 €) zur Verfügung. Der Mehrbedarf in 2022 in Höhe von 9.600 € wird überplanmäßig aus Projekt 7.54108504 "Fahrradverkehrswegeinfrastruktur" gedeckt.

Im Haushaltsplan 2022 sowie in der Finanzplanung 2023ff stehen für den Neubau des Radwegs bei Projekt Nr. 7.54108506 Finanzmittel in Höhe von insgesamt 4.700.000 € und 282.000 € für aktivierte Eigenleistungen zur Verfügung. Der Mehrbedarf wird im Rahmen der Fortschreibung der Haushaltsplanung 2023 sowie der Finanzplanung 2024ff berücksichtigt.

Zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit der Maßnahme werden Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 4.661.000 € benötigt. Bei Projekt 7.54108506 "Radweg entlang Kienlesbergstraße" stehen im Haushalt 2022 insgesamt Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 4.300.000 € zur Verfügung. Daneben wird eine überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 361.000 € benötigt. Die Deckung erfolgt aus dem Projekt 7.55200006 Starkregen u. Hochwasserschutz Einsingen. Zweckgebundene Mittel aus "Ablösen von Stellplätzen" i. H. v. 1.500.000 € könnten ab 2023 zur Finanzierung des Projekts können verwendet werden.

#### 4.3. Zuschüsse

Gemäß Schreiben des RP Tübingen vom 22.04.2022 ist die Baumaßnahme in das Förderprogramm nach der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindevkehrsfinanzierungs-gesetzes (VwV-LGVFG) Rad- und Fußgängerverkehr (RuF) aufgenommen. Zudem wird bestätigt, dass die Maßnahme die Voraussetzungen für eine Bundesförderung durch das Sonderprogramm "Stadt und Land" (VV SP "S&L") erfüllt.

Am 08.06.2022 wurde der Antrag auf Gewährung einer entsprechenden Zuwendung versandt. Bei Genehmigung kann mit Zuschüssen in Höhe von bis zu 2.900.000 € gerechnet werden.

#### 4.4. Folgekosten

Durch die Umsetzung der investiven Maßnahme entstehen der Stadt jährlich zu finanzierende Folgekosten für Unterhalt, Abschreibung und Verzinsung, die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

	jährlich	Lebenszyklus
<b>Unterhalt</b>	<b>28.371 €</b>	<b>1.841.738 €</b>
Stützwände (80 Jahre)	16.854 €	1.348.283 €
Straße etc. (50 Jahre)	8.770 €	438.509 €
Beleuchtung, Bepflanzung (20 Jahre)	2.747 €	54.946 €
<b>Abschreibung</b>	<b>104.688 €</b>	<b>5.674.200 €</b>
Stützwände (80 Jahre)	42.134 €	3.370.707 €
Straße etc. (50 Jahre)	35.081 €	1.754.036 €
Beleuchtung, Bepflanzung (20 Jahre)	27.473 €	549.457 €
<b>Verzinsung</b>	<b>68.090 €</b>	<b>4.420.170 €</b>
Stützwände (80 Jahre)	40.448 €	3.235.879 €
Straße etc. (50 Jahre)	21.048 €	1.052.421 €
Beleuchtung, Bepflanzung (20 Jahre)	6.593 €	131.870 €
<b>Summe</b>	<b>201.149 €</b>	<b>11.936.108 €</b>

Im Rahmen des statistischen Lebenszyklus sind neben der Investition von 5.370.000 € an dem Gesamtprojekt weitere 201.149 € jährlich über den Ergebnis-HH zu finanzieren.