



Sachbearbeitung	VGVP - Verkehrsplanung und Straßenbau		
Datum	25.08.2011		
Geschäftszeichen	VGVP-Sne/Bi	* 73	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 27.09.2011	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 298/11

Betreff: Ausbau Stelzenäcker und Eiselauer Weg im Ulmer Norden
- Projektbeschluss und Auftrag zur weiteren Planung

Anlagen: Übersichtskarte (Anlage 1)
Entwurfslageplan Stelzenäcker (Anlage 2.1)
Entwurfslageplan Eiselauer Weg (Anlage 2.2)
Lageplan Fördertatbestand (Anlage 3)
Kostenberechnung (Anlage 4)

Antrag:

1. Die Entwurfsplanung für den Ausbau Stelzenäcker und Eiselauer Weg, bestehend aus
a) den Planunterlagen des Ingenieurbüros Wassermüller, Ulm, vom 20.05.2011
b) der Kostenberechnung der Hauptabteilung VGV vom 30.08.2011 mit Gesamtherstellungskosten von 2.828.000 €
wird genehmigt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt,
a) die Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zu beantragen und
b) nach Bewilligung der Förderung - soweit keine wesentlichen Änderungen notwendig sind - die Ausführungsplanung zu erstellen und die Vergabe vorzubereiten (Leistungsphasen 5 und 6 der HOAI).
3. Die ermittelten Folgekosten gemäß Ziffer 5 der Sachdarstellung werden zur Kenntnis genommen.

i.V. Bernstein

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

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 5410-750			
Projekt / Investitionsauftrag: 7.54100006			
Einzahlungen	1.502.000 €	Ordentliche Erträge	€
Auszahlungen	-2.828.000 €	Ordentlicher Aufwand	47.290 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	33.150 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	27.515 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	-1.326.000 €	Nettoressourcenbedarf	74.805 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2011</u>		2011	
Auszahlungen (Bedarf):	220.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC	€
Verfügbar:	220.000 €		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2012 ff</u>	s. Ziffer 4 der Beschlussvorl.		
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen			
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus			
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Bisherige Beratungen

Im Zuge der Planungen für den Doppelanschluss an der BAB A8 Ulm-West/Ulm Nord wurde im Fachbereichsausschuss am 19.10.2010 (GD 384/10) als Teil der weiteren Straßenbauprojekte im Ulmer Norden der Ausbau der Straße Stelzenäcker und Eiselaier Weg mit Umbau der beiden Einmündungen alte B10/Stelzenäcker und Stelzenäcker/Eiselaier Weg als Kreisverkehre vorgestellt (s. Anlage 1).

2. Sachverhalt

2.1 Verkehrssituation

Durch die Planung eines neuen Anschlusses an die BAB A8 im Bereich des Eiselauer Wegs sowie der geplanten weiteren Aufsiedlungen der Gewerbegebiete im Ulmer Norden ergibt sich für das bestehende umliegende Straßenverkehrsnetz eine neue Situation in der Verkehrsbelastung.

Eine im Zuge der Planung des Doppelanschlusses Ulm-West/Ulm Nord durchgeführte Verkehrsuntersuchung vom Juli 2009, überprüfte im Zusammenhang mit der neuen Anschlusssituation am Eiselauer Weg, die angrenzenden Verbindungen hinsichtlich ihres Ausbauzustandes und der Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass im Bereich der angrenzenden Strecken Stelzenäcker und Eiselauer Weg die Knotenpunkte im bestehenden Ausbauzustand als unsignalisierte Einmündungen nach dem Bau des Doppelanschlusses nicht mehr leistungsfähig sind. Bereits heute ist die Einmündung Stelzenäcker/alte B10 während der Spitzenstunden morgens und abends überlastet.

Im Rahmen der Untersuchung wurden für die Einmündung alte B10/Stelzenäcker unterschiedliche Lösungsansätze überprüft. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass die Einrichtung eines Kreisverkehrs an dieser Stelle die optimale Lösung darstellt. Zwar wäre es möglich durch Einrichtung einer abknickenden Vorfahrt in Richtung Beimerstetten und Ulm die Leistungsfähigkeit der Einmündung auf "Qualitätsstufe C" (Mittlere Qualitätsstufe) zu erhöhen, allerdings wird aufgrund der Vorteile in der höheren Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Kapazität und Qualität des Verkehrsablaufs, der guten Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit im Verknüpfungspunkt Richtung Dornstadt und Beimerstetten ein Kreisverkehr gegenüber der Änderung der Vorfahrtssituation bevorzugt.

Die Qualitätsstufe des Kreisverkehrs wird in der bestehenden und prognostizierten Verkehrsbelastung mit und ohne Doppelanschluss mit "Qualitätsstufe A" (Höchste Qualitätsstufe) berechnet. Dadurch wird gewährleistet, dass über den Prognosehorizont hinaus ausreichend Kapazitätsreserven vorhanden sind, um weitere Verkehrsbelastungen infolge wachsender Gewerbeansiedlungen aufnehmen zu können.

An der Einmündung Stelzenäcker/Eiselauer Weg wurde in der Verkehrstechnischen Untersuchung ebenfalls die Leistungsfähigkeit ermittelt. Die Berechnung führte zu dem Ergebnis, dass in der Prognose mit Doppelanschluss und geplanten Aufsiedlungen im Ulmer Norden die Einmündung überlastet wäre. Aus diesem Grund wird im Vorgriff zur Ertüchtigung der Netzstruktur für die Einmündung ebenfalls ein Kreisverkehr geplant, der mit "Qualitätsstufe A" in der bestehenden und prognostizierten Verkehrsbelastung eine ausreichende Kapazität gewährleistet.

Die geplanten Maßnahmen sind Teil eines Verkehrskonzepts, die eine Entlastungsfunktion und Bündelung der Verkehrsströme für die nördlich gelegenen Gemeinden bewirken soll.

2.2 Planung

Die Planung der Maßnahmen mit Planstand vom 20.05.2011 (Anlage 2) umfasst folgende Bausteine:

2.2.1 Bau eines Kreisverkehrsplatzes an der Gemeindeverbindungsstraße alte

B10 / Stelzenäcker inklusive Bushaltestelle und Anpassung der nördlichen Fahrbahn

Der Kreisverkehrsplatz alte B10 / Stelzenäcker wird aufgrund der Gewerbegebietssituation mit Schwerverkehr mit einem Außendurchmesser von 40 m und einer Kreisfahrbahn von 6,50 m geplant. Damit ist der Kreisverkehr für alle StVO zugelassen Fahrzeuge befahrbar. Die Planung erfolgt nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren und den einheitlichen Standards des Regierungspräsidiums Tübingen. Zusätzlich wird in Ausfahrten auf der Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Dornstadt und Ulm ÖPNV Haltestellen als Anbindung des Gewerbegebiets für den überregionalen Busverkehr vorgesehen.

2.2.2 Bau eines Radweges einschließlich Anpassung des Brückenbauwerks

Des Weiteren plant die Stadt Ulm gemeinsam mit der Gemeinde Dornstadt einen Radweg entlang der Gemeindeverbindungsstraße alte B10. Der Radweg soll von Dornstadt durch das Unterführungsbauwerk B10 zum neu geplanten Kreisverkehrsplatz alte B10 / Stelzenäcker geführt werden. Die Breite des Radwegs wird mit 3 m ausgeführt und bildet einen wichtigen Lückenschluss im Radwegenetz des Ulmer Nordens.

2.2.3 Ausbau der Straße Stelzenäcker zwischen Gemeindeverbindungsstraße alte B10 und Eiselauer Weg

Im Zuge der Umgestaltung der Einmündung zu einem Kreisverkehr ist geplant, die Straße Stelzenäcker auszubauen. Der Straßenverlauf Stelzenäcker besteht derzeit noch zum Teil aus der alten Panzerstraße aus Beton. Die Betonstraße ist in einem sehr schlechten Zustand und sanierungsbedürftig und kann eine Erhöhung der Verkehrsbelastung nicht mehr aufnehmen. In diesem Zusammenhang wird die Straße als Knotenpunktzufahrt auf einer Länge von ca. 250 m ausgebaut. Der Ausbaustandard sieht vor, eine Fahrbahn mit 7 m Breite, beidseitig ausgeführt mit Banketten und Entwässerungsmulden, sowie einen nördlich gelegenen Geh- und Radweg mit 2,50 m.

2.2.4 Überquerungshilfe

Vom Kreisverkehr alte B10 / Stelzenäcker ausgehend sieht das Radwegekonzept der Stadt Ulm weiterführend vor, das Radwegenetz in Richtung Jungingen und Lehr zu vervollständigen. Es ist geplant, vom Kreisverkehr die Radfahrer entlang des Geh- und Radwegs der Straße Stelzenäcker in Richtung Jungingen und Lehr zu führen. Dabei ist es notwendig, die Straße Stelzenäcker über eine sichere Möglichkeit queren zu können. Aus diesem Grund wird im Bereich des Wirtschaftswegs Richtung Jungingen ca. 200 m östlich des Kreisverkehrs unter Berücksichtigung der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge eine Überquerungshilfe vorgesehen.

2.2.5 Bau eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Stelzenäcker / Eiselauer Weg

Der Baustein umfasst dann den Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Stelzenäcker / Eiselauer Weg, welcher die gleichen Entwurfparameter wie der Kreisverkehr alte B10 / Stelzenäcker erhalten soll. Dabei wird zusätzlich in der Knotenpunktzufahrt Stelzenäcker ein Infopunkt in Form einer befahrbaren Bucht eingerichtet.

2.2.6 Ausbau des Eiselauer Weges bis zum Anschlussbereich an das Projekt "Doppelanschlussstelle BAB A8 Ulm-Nord"

Der letzte Baustein beinhaltet den Ausbau des Eiselauer Weges. Dabei wird, wie in der Straße Stelzenäcker, der Regelquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 7 m umgesetzt, mit

zusätzlich angeordneten Abbiegefahrspuren in 3,25 m Breite zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Angrenzend an die Fahrbahn mit insgesamt 10,25 m Breite werden aufgrund der Gewerbegebietsituation mit hohem Schwerlastverkehr beidseitig 3 m breite Parkstreifen angelegt, sowie im südlichen Abschnitt wie bereits im Bestand eine Bushaltestelle geplant.

Ein Rad-/Gehweg befindet sich auf beiden Fahrbahnseiten, wobei die westliche Seite mit einem 3 m breiten Rad-/Gehweg als maßgebende Fahrbahnseite für den Radverkehr eingeplant wurde, während auf der östlichen Seite die Mindestbreite von 2,25 m ausreichend ist.

Bisher war vorgesehen, diesen Baustein im Zusammenhang mit dem Ausbau "Anschluss A 8" herzustellen und zu finanzieren (s. Vorhaben Nr. 7.54100014 im Finanzhaushalt). Da die Umsetzung dieses Bausteines allerdings maßgeblich zu einer wirkungsvollen Anbindung des DUSS Terminals der DB AG an das überregionale Straßennetz schon vor dem Ausbau des Doppelanschlusses beiträgt, ist ein Ausbau des Eiselauer Weges sowohl in Bezug auf die Finanzierung, die Planung und die Umsetzung des Projektes weitaus sinnvoller und wird daher vorgezogen.

3. Kosten und Finanzierung

Für das Gesamtprojekt wurden mit der Kostenberechnung der Hauptabteilung VGV Gesamtherstellungskosten in Höhe von 2.828.000 € ermittelt.

Die Straßenbaumaßnahme ist nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) förderfähig. Die Aufnahme in das Förderprogramm erfolgte im Juni 2011. Der Förderantrag wird auf Grundlage der Entwurfsplanung und dem Lageplan über den Fördertatbestand (Anlage 3) beim Regierungspräsidium gestellt. Von den Gesamtkosten sind ca. 2.565.000 € förderfähig. Auf dieser Grundlage werden **Finanzhilfen des Landes in Höhe von ca. 1.502.000 €** veranschlagt. Dies entspricht einem Förderanteil von 55% an den Gesamtkosten. Der **Eigenfinanzierungsanteil der Stadt** beträgt somit noch **1.326.000 €**.

4. Auswirkungen auf den Haushalt

Im Haushalt und in der Finanzplanung sind beim Vorhaben Nr. 7.54100006 "Ausbau Stelzenäcker/K9911" die kommunalen Eigenmittel mit 1.170.000 € veranschlagt. Hinzu kommt der beim Vorhaben Nr. 7.5410.0014 "Anschluss A 8/Verlängerung Eiselauer Weg" veranschlagte Finanzierungsanteil von rund 400.000 € für den Ausbau des Eiselauer Weg. Insgesamt sind somit derzeit für das Projekt städtische Eigenmittel von 1.570.000 € veranschlagt.

Für die Fortschreibung der Finanzplanung ergeben sich damit folgende Auswirkungen auf die Bereitstellung der städtischen Eigenmittel (in T€):

Projekt	7.54100006 - Ausbau Stelzenäcker/Eiselauer Weg						
	Gesamt	bis 2011	2012	2013	2014	2015	2016 ff.
Auszahlungen	-2.828	-220	-450	-500	-1.334	-324	0
Zuschuss	1.502	0	230	250	700	322	0
Bedarf Eigenmittel neu	-1.326	-220	-220	-250	-634	-2	0
Bisher im FPlan	-1.170	-220	-950	0	0	0	0

Projekt	7.54100014 - Anschluss A 8						
	Gesamt	bis 2011	2012	2013	2014	2015	2016 ff.
Bisher	-8.270	-467	-200	-4.000	-3.560	-43	0
Neu	-7.870	-467	-200	-200	-2.500	-4.503	0

5. Folgelastenberechnung

Entsprechend der zu erwartenden Nutzungsdauer ist die Maßnahme auf 40 Jahre abzuschreiben. Hieraus ergibt sich eine Abschreibung von 2,5 % bzw. 33.150 € pro Jahr. Hinzu kommen weitere Folgekosten in Höhe von rund 42.000 € für Unterhalt und Verzinsung (kalk. Zinssatz 4,15 %).

Insgesamt entstehen Folgekosten von rund 75.000 € pro Jahr, die den städtischen Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.

6. Weiteres Vorgehen

Nach Zustimmung des Fachbereichsausschusses wird die Verwaltung den Antrag auf Förderung nach dem LGVFG stellen. Mit dem Bau kann begonnen werden, wenn das Land die Finanzhilfen bewilligt hat. Sofern im Zuge der Bearbeitung des Förderantrages keine wesentlichen Änderungen an der Entwurfsplanung und an den ermittelten Kosten entstehen, wird die Verwaltung nach der Bewilligung die Ausführungsplanung erstellen und die Ausschreibung vorbereiten.