



## Beschlussvorlage

<b>Vorlage-Nr.:</b>	BV/0121/2015/1		<b>Datum:</b>	18.05.2015			
<b>Baudezernent</b>							
<b>Verfasser:</b>	66-Tiefbauamt	<b>Az:</b>	66.2/Ar				
<b>Gremienweg:</b>							
<b>12.06.2015</b>	<b>Stadtrat</b>	<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mehrheitlich	<input type="checkbox"/>	ohne BE
		<input type="checkbox"/>	abgelehnt	<input type="checkbox"/>	Kenntnis	<input type="checkbox"/>	abgesetzt
		<input type="checkbox"/>	verwiesen	<input type="checkbox"/>	vertagt	<input type="checkbox"/>	geändert
	TOP		öffentlich	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen	<input type="checkbox"/>	Gegenstimmen
<b>01.06.2015</b>	<b>Haupt- und Finanzausschuss</b>	<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mehrheitlich	<input type="checkbox"/>	ohne BE
		<input type="checkbox"/>	abgelehnt	<input type="checkbox"/>	Kenntnis	<input type="checkbox"/>	abgesetzt
		<input type="checkbox"/>	verwiesen	<input type="checkbox"/>	vertagt	<input type="checkbox"/>	geändert
	TOP		nicht öffentlich	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen	<input type="checkbox"/>	Gegenstimmen
<b>Betreff:</b>	<b>Ausbau der Pfulgasse (Förderprogramm Aktive Innenstadt)</b>						

### Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt, die Straßenplanung für den Ausbau der Pfulgasse entsprechend der Variante B, Zeichnungsnummer 16.19/03.15/02.02, weiter zu betreiben und beauftragt die Verwaltung, alle notwendigen Schritte für die Herstellung der Pfulgasse zu veranlassen.

### Begründung:

Am 27.04.2015 fand bezüglich der Finanzierung der Maßnahmen „Aktive Stadt“ ein Vorgespräch mit der ADD statt, bei dem aufgrund des Überschreitens der Förderobergrenze geprüft werden sollte, welche Kosten ggf. als Sonderbaukosten aufgeführt werden können und somit nicht bei der Berechnung der Förderobergrenze berücksichtigt werden müssen. Hierbei wurden auch die beiden Planvarianten für die Pfulgasse vorgestellt und hinsichtlich der Kosten besprochen. Für die Entsorgung von belastetem Bodenmaterial wurde seitens der ADD in Aussicht gestellt, dass diese als Sonderbaukosten behandelt werden können und somit nicht bei der Berechnung für die Förderobergrenze anzurechnen sind. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die ADD für die Planvariante A (Kosten inkl. Altlastenentsorgung ca. 700.000 €) aufgrund der deutlichen Überschreitung der Förderobergrenze um ca. 115 €/m<sup>2</sup> keine Realisierungschance sieht. Da aber auch bei der Planvariante B (Kosten inkl. Altlastenentsorgung ca. 570.000 € => ohne Rankstehlen) die Förderobergrenze um ca. 60 €/m<sup>2</sup> überschritten wird und keine weiteren Einsparmöglichkeiten gesehen werden, ist der über die Förderobergrenze hinausgehende Differenzbetrag zu ermitteln und als zusätzlicher Eigenanteil der Stadt selbst zu tragen. Dieser zusätzliche Eigenanteil ist nicht förderfähig. Das Projekt kann daher nur mit Zustimmung der Kommunalaufsicht durchgeführt werden. Ohne die Zustimmung wäre die Maßnahme nicht ausfinanziert und damit nicht umsetzbar. Der zusätzliche Eigenanteil der Stadt wird derzeit unter Einbeziehung der Ausbaubeiträge auf ca. 115.000 € geschätzt. Die Kostenschätzung sowie eine Begründung für die Kostenüberschreitung liegt derzeit der ADD zur Prüfung vor und soll von dort direkt mit der Kommunalaufsicht abgestimmt werden. Sollten seitens der Kommunalaufsicht Fragen bestehen, ist ein Besprechungstermin zwischen dem 27.05 und dem 29.05 vorgesehen. Über die Ergebnisse soll am 01.06.2015 zunächst im Stadtvorstand und anschließend im HuFA mündlich unterrichtet werden.

Wie bereits oben beschrieben sind weitere Kosteneinsparungen z. B. in den Oberflächenbelägen aus Sicht des Tiefbauamtes nicht zielführend, da dies nicht zu einer optischen Aufwertung des Straßenraumes führt und die Maßnahme aus Kostengründen somit den Anliegern nur schwer zu vermitteln wäre. Sollte die Kommunalaufsicht nicht ihre Zustimmung zu der Erhöhung des städtischen Eigenanteils geben, empfiehlt die Verwaltung, auf den Ausbau der Pfuhlgasse zu verzichten.

#### Erläuterung der Maßnahme:

Bei der Pfuhlgasse handelt es sich um eine städtische Haupterschließungs- und Einkaufsstraße, die unter anderem auch der Erschließung mehrerer Parkhäuser im innerstädtischen Bereich dient. Des Weiteren handelt es sich um eine wichtige ÖPNV-Achse, die mit ca. 650 Bussen/Tag belastet ist. Die prognostizierte Kfz-Verkehrsbelastung beträgt ca. 12.000 Kfz/Werks-Tag.

Fußgänger sind gemäß einer Zählung aus 2008 die vorherrschende Verkehrsart an der Kreuzung Löhrstraße / Pfuhlgasse. Damals wurden in der Pfuhlgasse selbst insgesamt knapp 10.000 Fußgänger pro repräsentativen Werktag gezählt, wobei ca. 60 % den nördlichen Gehweg nutzten. Die genannte Fußgängeranzahl wird samstags noch deutlich übertroffen. Obwohl in einem Abstand von ca. 120 m zwei Lichtsignalanlagen vorhanden sind, kreuzen ca. 1.500 Fußgänger/Tag die Fahrbahn der Pfuhlgasse in dem dazwischenliegenden Streckenabschnitt völlig ungesichert. Dies begründet sich insbesondere durch die beidseitig vorhandenen Geschäfte und den Wunsch, Wartezeiten an den Ampeln zu vermeiden. Bedarf an Lade-/Lieferflächen besteht vor allem im zentralen Bereich der Nordseite, weil die dortigen Häuser nicht über eine rückwärtige oder seitliche Zweitererschließung verfügen. Wegen der fehlenden Radverkehrsanlagen benutzt ein Teil des Radverkehrs unzulässigerweise die Gehwege, was den Fußverkehr teilweise beeinträchtigt. Seitens des Radverkehrsbeauftragten wurde ein Bedarf für Radverkehrsanlagen in der Pfuhlgasse angemeldet (Entwurf des Radverkehrskonzepts, FBA IV vom 11.11.2014). Vor der Lichtsignalanlage Pfuhlgasse/ Gördenstraße ist aufgrund der aktuellen Beschlusslage die Durchfahrt des allgemeinen Kfz-Verkehrs über die Clemensstraße weiterhin zuzulassen, aber mengenmäßig zu begrenzen. Daher ist ein ca. 60 m langer Aufstellbereich für den Geradeaus- und Linksverkehr in der Pfuhlgasse erforderlich.

Die Prioritäten wurden aufgrund der hohen Bedeutung der Pfuhlgasse im städtischen Verkehrsnetz auf den möglichst störungsfreien Ablauf des ÖPNV und des motorisierten Individualverkehrs gelegt.

Des Weiteren wird für den längs gehenden Fußgängerverkehr im stark beanspruchten nördlichen Gehwegbereich eine deutliche Verbesserung erzielt. Der neue Gehweg wird auf einer Länge von ca. 70 m um ca. 2 m verbreitert, was den Komfort für Fußgänger deutlich erhöht. Im Bereich der Löhrstraße sollen beidseitig ca. 30 m lange Lade-/Lieferzonen außerhalb der Fahrbahn angeboten werden (Breite 2,50 m). Hierdurch ist sichergestellt, dass Lade- und Liefervorgänge beidseitig durchgeführt werden können, ohne den Verkehrsfluss und die angrenzenden Lichtsignalanlagen negativ zu beeinträchtigen. Im Anschluss an die Lade- und Lieferbereiche ist eine Fahrbahneinengung vorgesehen, die es Fußgängern nur an einer Stelle ermöglicht, die ca. 7,00 m breite Fahrbahn in einem Zug zwischen den beiden Lichtsignalanlagen zu queren. Eine Bordabsenkung soll jedoch nicht erfolgen.

Durch die durchgängige Zweispurigkeit der Fahrbahn (Fahrbahnbreite 7,00 m) kann weitestgehend sichergestellt werden, dass auch bei zukünftigen Störungen im Betrieb der Straße (Arbeiten an Gebäuden, Baustellen im Straßenbereich, unerlaubte Haltevorgänge) der Verkehr durch Vorbeifahren abfließen kann. Diese Freiheitsgrade sind für eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße und auch für das angrenzende Straßennetz von besonderer Bedeutung.

Der Straßenquerschnitt ist so bemessen, dass grundsätzlich ein Schutzstreifen für Radfahrer möglich ist (aber nur mit den absoluten Mindestmaßen gemäß technischem Regelwerk). Das Tiefbauamt empfiehlt daher, aus Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsgründen, auf die Anordnung eines Schutzstreifens zu verzichten (ansteigende Fahrbahn in Richtung Löhrrstraße; dadurch größerer Kraftaufwand beim Treten, was zum Ausscheren führen kann; aufgrund der Restfahrbahnbreite durch Schutzstreifen wäre keine Mittelmarkierung zur Verkehrslenkung möglich).

Aufgrund der hohen Belastungen der priorisierten o. g. Verkehrsarten (ÖPNV, Individualverkehr, Fußgänger) und dem daraus resultierenden erforderlichen Verkehrsraum für einen störungsfreien Abfluss des Verkehrs, konnten keine Baumstandorte im Straßenraum eingeplant werden. Ein weiterer Grund hierfür waren auch die mit Baumpflanzungen verbundenen hohen Kosten, die aufgrund des vorgegebenen Kostenrahmens (Förderobergrenze) nicht abzubilden waren.

Die Oberflächengestaltung der Gehwege soll sich an dem bereits realisierten Ausbaubereich in der Neustadt orientieren. Aufgrund der Förderobergrenze ist der Einbau von Materialien wie in den unmittelbar angrenzenden Bereichen Löhrrstraße und Zentralplatz nicht möglich. Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise hergestellt.

Die Straßenbeleuchtung erfolgt mit einer Straßenleuchte der Firma Siteco. Diese Leuchten wurden bereits beim Ausbau des Zentralplatzes eingesetzt. Die Linienbusunternehmen wurden bei der Planung beteiligt und unterstützen die Variante. Der Behindertenbeauftragte wurde bei der Planung beteiligt. Die Anregungen und Wünsche werden bei der weiteren Planung geprüft.

Auf Basis des bisher vorliegenden Bodengutachtens ist davon auszugehen, dass belastetes Bodenmaterial in den ungebundenen Trageschichten vorhanden ist und entsorgt werden muss. Dies wurde in der Kostenschätzung bereits mit einem Ansatz von 85.000 € berücksichtigt. Diese Kosten können nach derzeitigem Kenntnisstand als Sonderkosten betrachtet werden und müssen somit nicht auf die Förderhöchstsätze angerechnet werden.

Die Baukosten werden samt Nebenleistungen (inkl. Entsorgungskosten) auf ca. 570.000 € geschätzt. Eine optionale Bepflanzung mit Rankstehlen ist darin nicht enthalten.

Somit ist festzustellen, dass aufgrund des hohen städtebaulichen Anspruchs an die Straße, die derzeit beim Fördergeber gemeldeten förderfähigen Kosten (ca. 400.000 €) überschritten werden. Wie mit dem zusätzlichen Eigenanteil der Stadt zu verfahren ist, kann der o. g. Begründung entnommen werden.

Für die Maßnahme stehen im Haushaltsplan 2015 unter Projekt P611041 „Ausbau Teilstück Pfuhlgasse zwischen Görden- und Löhrrstraße“ Verpflichtungsermächtigungen in einer Gesamthöhe von 391.000 € zur Verfügung, kassenwirksam für die Jahre 2016 = 65.000 €, 2017 = 100.000 € und 2018 = 151.000 €. Aufgrund der aktuellen Kostenschätzung müssen die haushaltsmäßigen Voraussetzungen angepasst werden.

Haushaltstechnisch würde sich dies wie folgt neu darstellen, wobei hinsichtlich möglicher Anliegerbeiträge noch keine Bezifferung erfolgen kann. Die Maßnahme ist voraussichtlich beitragsfähig.

Variante B [Angaben in €]

	2015	2016	2017	2018	Gesamtbeträge
Einzahlungen Fördermittel		160.000	147.000		307.000
Auszahlungen / VE-Bedarf* und AEL*	VE in 2015 insgesamt 690.000 *	390.000	300.000		690.000

\* VE = Verpflichtungsermächtigung

\* AEL= aktivierte Eigenleistungen

**Hinweis zur Förderobergrenze:**

Die allgemeine Förderobergrenze liegt bei 150 €/qm. In besonderen Ausnahmefällen besteht die Möglichkeit, dass bei Verkehrs- und Platzflächen eine erhöhte Förderobergrenze von 250 €/qm der förderfähigen Kosten festgesetzt werden kann. Dies ist allerdings nur auf Antrag mit ausführlicher Begründung möglich. Es besteht jedoch kein Rechtsanspruch auf die Zustimmung der ADD. Sollte der Erhöhung der Förderobergrenze nicht zugestimmt werden, verringern sich die förderfähigen Kosten und in der Gesamtsummenbetrachtung der Förderbetrag. Daher ist dann die kommunalaufsichtliche Zustimmung für die Maßnahme erforderlich.

**Historie:**

- FBA IV am 14.04.2015 ohne Beschlussfassung
- Im HuFA am 27.04.2015 von der Tagesordnung abgesetzt