

STADT EBERSWALDE
Der Bürgermeister



DB/Vorlage Nr. **BV/0262/2020**

Datum: 13.08.2020

zur Behandlung in Sitzung:
- öffentlich -

Einreicher/zuständige Dienststelle:
61 - Stadtentwicklungsamt

Betrifft: "RadBrückenSchlag" - Ermächtigung zur Stellung eines Fördermittelantrages

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt	08.09.2020	Vorberatung
Stadtverordnetenversammlung	24.09.2020	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung ermächtigt die Verwaltung hinsichtlich des Projektes „RadBrückenSchlag“ zur Stellung eines Fördermittelantrages und zur Einleitung erster Planungsschritte.

Boginski
Bürgermeister

Finanzielle Auswirkungen:					<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
a) Ergebnishaushalt:						
Haushalts-jahr	Ertrag/Aufwand	Produkt-gruppe	Sachkonto	Planansatz gesamt	aktueller Ertrag bzw. Aufwand	
2020	Ertrag	51.10	414100	79.400,00	30.000,00	
2020	Aufwand	51.10	543100	373.500,00	40.000,00	
2021	Ertrag	51.10	414100	63.120,00	30.000,00	
2021	Aufwand	51.10	543100	255.800,00	40.000,00	
b) Finanzhaushalt: (für Investitionen Maßnahmennummer: 40070001)						
Haushalts-jahr	Einzahlung/Auszahlung	Produkt-gruppe	Sachkonto	Planansatz gesamt	aktuelle Ein- bzw. Auszahlung	
2022	Auszahlung	51.10	785300	0,00	372.500,00	
2022	Einzahlung	51.10	681000	0,00	279.375,00	
2023	Auszahlung	51.10	785300	0,00	372.500,00	
2023	Einzahlung	51.10	681000	0,00	279.375,00	
2024	Auszahlung	51.10	785300	0,00	2.337.500,00	
2024	Einzahlung	51.10	681000	0,00	1.753.125,00	
2025	Auszahlung	51.10	785300	0,00	2.337.500,00	
2025	Einzahlung	51.10	681000	0,00	1.753.125,00	
Wirtschaftlichkeitsberechnung liegt als Anlage bei:					<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nicht erforderlich
Erläuterung: Die notwendigen Haushaltsmittel werden in der Haushaltsplanung 2022ff berücksichtigt und stehen unter dem Vorbehalt des Haushaltsbeschlusses. Eine zulässige Kofinanzierung des Eigenanteils durch Dritte ist in Prüfung und Abstimmung.						
Abstimmung mit dem Klimaschutzmanagement erfolgt:					<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nicht erforderlich
Einschätzung der Auswirkung auf das Klima:					<input checked="" type="checkbox"/> positiv	<input type="checkbox"/> neutral <input type="checkbox"/> negativ
Abstimmung mit Behindertenbeauftragter erfolgt:					<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nicht erforderlich
Mitzeichnung Amtsleiter/in:		Mitzeichnung Kämmerer/in:		Mitzeichnung Dezernent/in:		

Sachverhaltsdarstellung:

Die Stadt Eberswalde verfolgt das Ziel, durch eine integrierte Stadtentwicklung die innerstädtische Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger weiter zu stärken. Dies soll unter anderem durch eine direkte Anbindung von und zum Hauptbahnhof Eberswalde erreicht werden. Mittels eines „RadBrückenSchlages“ sollen zukünftig die südlich gelegenen Stadtteile sowie der Gesundheitsstandort „Werner-Forßmann-Krankenhaus“, der Zoo Eberswalde sowie der neu entstehenden Wohnstandort „Schwärzeblick“ (BPL 123) umweltverträglich und nachhaltig, d.h. zu Fuß und mit dem Rad auf kurzem Weg, angebunden werden.

Welche Potenziale werden durch den Brückenbau gesehen?

In erster Linie könnten durch den beabsichtigten Brückenbau die Bewohner des neuen Wohngebietes sowie die Mitarbeiter (oder auch Besucher) des „Werner-Forßmann-Krankenhauses“ im Hinblick auf eine direkte Anbindung an den SPNV profitieren. Darüber hinaus ergeben sich auch Vorteile für Schüler und Studenten, die zukünftig schneller ihre Bildungseinrichtungen erreichen können.

Des Weiteren dient die Brückenanbindung den Besuchern der touristischen Einrichtungen im Schwärzetal, insbesondere dem Zoo Eberswalde (jährlich ca. 250.000 Besucher). Aufgrund der dann vorherrschenden direkten Anbindung vom Bahnhof zum Zoo, wird gleichzeitig eine umweltverträgliche Anreise mit dem SPNV (beispielsweise aus Berlin oder Stettin) ermöglicht und der motorisierte Individualverkehr minimiert.

Für alle Nutzergruppen gilt gleichermaßen, dass sich durch den Abbau der physischen Barriere der Gleisanlagen (zwischen den südlichen Stadtteilen, dem Bahnhof und den nördlichen Stadtteilen) zukünftig Umwege von mindestens 2,0 bis 2,8 Kilometern zu Fuß oder mit dem Rad entfallen werden.

Bereits 2008 hat die Stadtverordnetenversammlung einer Überbrückung der Gleisharfe vom Bahnhof zum Schwärzetal (Beschluss-Nr.: 51-648/08) im Grundsatz zugestimmt. Aufgrund fehlender Fördermöglichkeiten konnte das Projekt nicht realisiert werden. Mit dem Beschluss des Radnutzungskonzeptes der Stadt Eberswalde (Beschluss-Nr.: 12/91/15) und der darin enthaltenen Maßnahme P11 wurde auch an einer direkten Anbindung für den Rad- und Fußverkehr des Bahnhofes aus Süden festgehalten.

Durch das Förderprogramm „Modellvorhaben als Leuchttürme des Radverkehrs“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ergab sich die Möglichkeit, das ursprünglich vorgesehene Projekt erneut aufzugreifen und insbesondere hinsichtlich eines innovativem Ansatzes zu modifizieren. Dadurch konnte der Stadt Eberswalde eine entsprechende Förderung in Aussicht gestellt werden.

Die Besonderheit der Brücke – Warum ist das Vorhaben einzigartig?

Die „Fahrbahn-“ Oberfläche der Brücke soll aus befahrbaren Photovoltaik Modulen hergestellt werden. Dieser Ansatz ist nicht nur innovativ, sondern es könnte dadurch auch ein Begehen bzw. Befahren gefahrenlos im Winter ermöglicht werden. Dabei werden die einzelnen Photovoltaikmodule aus Silizium in einen entsprechenden Betonrahmen eingelassen und unter einem 1cm dicken TVG-Sicherheitsglas verbaut sowie rutschhemmend beschichtet. Der Einsatz der Photovoltaikmodule ermöglicht als Zusatzfunktion die Möglichkeit der LED Beleuchtung, Beheizung sowie der induktiven Energieübertragung. Bei diesem Projekt soll in erster Linie die Eigenversorgung, d.h. der notwendige Strom für die Beleuchtung sichergestellt bzw. selbstständig generiert werden. Für den Einsatz von PV in Verkehrswegen existieren bereits verschiedene erfolgreiche Beispiele wie der „Solare Gehweg in Köln“, Solarstraße auf dem Gelände der Neuen Zeche Westerholt in Herten/Gelsenkirchen, der Fahrradweg in der Gemeinde Krommenie (NL) oder die „Solare Straße“ im Savoie (FR). Vielleicht könnte in Eberswalde bald die erste „Solar-

Brücke“ entstehen.

Trassierung- Brückenverlauf

Das Ergebnis (Vorzugsvariante) der von Seiten der Stadt Eberswalde 2008 in Auftrag gegebenen Untersuchung war zugleich die kürzeste Variante eines Brückenbaues mit einer geschätzten Länge von circa 175m. In Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden städtischen Flächen bzw. Grundstücke wird dieser Trassenkorridor auch zum jetzigen Zeitpunkt favorisiert. Ziel dabei ist es, die Brücke auf der sich im städtischen Besitz befindlichen „Park & Ride-Anlage“ zu beginnen und ebenfalls auf städtischen Flächen im Randbereich des „Fritz-Lesch-Stadions“ enden zu lassen.

Die Breite der Brücke muss so gewählt werden, dass gemäß aktuell geltenden Richtlinien allen Nutzungsansprüchen gerecht wird. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Berücksichtigung von genügend Ruhezeiten (Bänke) auf der Brücke.

Die Anzahl der Ruhezeiten ergibt sich in Abhängigkeit der jeweiligen Brückenlängen. Nach derzeitigem Kenntnisstand ergeben sich drei mögliche Längen/Varianten für die Brücke (Variante 1 = 160,00m; Variante 2 = 180,00m; Variante 3 = 200,00m - siehe Abbildung 1 - Trassierung).



Abbildung 1: Trassierung

Bei allen drei Varianten wird zum derzeitigem Zeitpunkt von einem geringen Flächenankauf ausgegangen, da die Flächen sich weitestgehend bereits im Besitz der Stadt befinden. Gegebenenfalls muss hinsichtlich der benötigten Rampen ein Flächenankauf erfolgen.

Mit dem geplanten Trassenverlauf über das ehemalige „Bahnwerk“ werden keine sich derzeit im Fahrplanbetrieb befindlichen Strecken (Bahnanlagen) überbaut. Deshalb ist nach derzeitigem Kenntnisstand der sonst zwingend einzuhalten Sicherheitsabstand von mindestens 8 Metern zur Überspannung nicht bindend. Trotzdem ist der Betriebsablauf des „Bahnwerkes“ weiterhin zu gewährleisten und entsprechende Mindestabstände (Höhen) einzuhalten. In diesem Zusammenhang werden für die weiterführende Betrachtung verschiedene Varianten untersucht. Hierzu werden einerseits verschiedene lichte Höhen (7,80m; 6,00m; 5,00m und 3,00m) angenommen.

In Abhängigkeit der jeweils gewählten Höhe ergeben sich unterschiedliche Rampenlängen (130,00m; 100,00m; 83,00m; 50,00m), die wiederum für die Gewährleistung der Barrierefreiheit entscheidend sind. Die Rampen an Ein- und Ausgängen dürfen maximal ein Gefälle von 6% aufweisen und in sind in Abhängigkeit der Rampenlängen mit Ruhezonon (Podesten) auszubilden. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ist die Einhaltung dieses Aspektes von entscheidender Bedeutung.

Parameter – Annahmen für die Kostenschätzung

Annahme - Parameter - Brücke				
Varianten - Brücke	1	2	3	
Gehweg [m]	2,5	2	1,5	
Radweg [m]	4	3	2	
Sicherheitsstreifen [m]	0,5	0,5	0,5	
Breite - Brücke [m]	7	5,5	4	
Untervariante - Spannweite	Brückenlängen in Abhängigkeit des "Startpunktes"			
	A	B	C	
Brückenlänge [m]	160	180	200	
Untervarianten - Rampe bzw. lichte Höhe	notwendige Rampenlängen in Abhängigkeit der lichten Höhe			
	I	II	III	IV
Lichte Höhe [m]	7,8	6	5	3
Rampenlänge [6%]	130	100	83	50

In Kombination der gewählten Parameter wurden insgesamt 36 verschiedene Untervarianten betrachtet. Für jede dieser Varianten wurde eine entsprechende Flächenberechnung durchgeführt. Die Flächenberechnung beruht dabei auf den in der Literatur empfohlenen Angaben, d.h. es wurden die Breiten zwischen den Geländern/Stützwänden mit der jeweiligen Spannweite multipliziert. Der Flächenbedarf der Rampen ergibt sich in Abhängigkeit der jeweiligen zu überwindenden Höhe (lichte Höhe) des Brückenbauwerkes und der Maßgabe einer maximalen Steigung von 6%.

Die Kosten für den geplanten Brückenbau bestimmen sich in erster Linie durch die jeweilige gewählte Brückenkonstruktion sowie des jeweiligen Materialeinsatzes die im weiteren Planungsprozess festzulegen ist. Des Weiteren sind die Breite einer Brücke sowie die Oberfläche ein fester Bestandteil der entsprechenden Kostenkalkulation. Des Weiteren sind Instandsetzungskosten, Brückenprüfungskosten sowie sonstige Unterhaltungskosten beim Brückenbau einzuplanen.

Finanzierung – Querfinanzierung des Eigenanteils

Gemäß der aktuellen Kostenschätzung (Konzeption "RadBrückenSchlag") belaufen sich die Kosten für die Brücke auf 5.500.000,00 € (825.000,00 € Planungskosten / 4.675.000,00 € Baukosten)

Die Fördermittelquote beträgt 75%, woraus sich ein Eigenanteil von 25% ergibt. Ziel ist es, einen Großteil des Eigenanteils durch andere Partner (wie bspw. Private, Landkreis oder

Land) „quer zu finanzieren“. Die Bereitschaft eines privaten Investors liegt der Stadt Eberswalde bereits vor. Positive Signale gab es bislang auch von Seiten des Landkreises. Um erste Planungsmaßnahmen finanzieren zu können, stehen für die Haushaltsjahre 2020 und 2021 jeweils 10.000,00 € Mittel für Infrastrukturprojekte zur Verfügung (vgl. nachfolgende Tabelle).

Finanzierungsübersicht (denkbarer Ansatz Fördermittelantrag)							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Summe
Gesamtkosten	40.000,00 €	40.000,00 €	372.500,00 €	372.500,00 €	2.337.500,00 €	2.337.500,00 €	5.500.000,00 €
Förderung - 75%	30.000,00 €	30.000,00 €	279.375,00 €	279.375,00 €	1.753.125,00 €	1.753.125,00 €	4.125.000,00 €
Eigenanteil	10.000,00 €	10.000,00 €	93.125,00 €	93.125,00 €	584.375,00 €	584.375,00 €	1.375.000,00 €

Weitergehende Eigenanteile müssen in der nächsten Haushaltsplanung berücksichtigt werden, wobei diese entsprechend der Ergebnisse der noch zu erfolgenden Entwurfsplanung variieren können.

Werdegang bis zur Antragstellung

Ende August 2019 erhielt die Stadt Kenntnis von dem Förderaufruf innovativer investiver Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs. In diesem Zusammenhang wurde fristgerecht bis 27.09.2019 für die Teilnahme an dem vorgeschalteten Interessenbekundungsverfahren eine entsprechende Projektskizze erarbeitet.

Am 19.12.2019 erhielt die Stadt Eberswalde die Information, dass das Projekt „RadBrückenSchlag“ (auf Grundlage der Projektskizze) für das weitere Verfahren zur Förderung innovativer Projekte ausgewählt wurde. Am 28.01.2020 erhielt die Stadt Kenntnis darüber, dass die Förderquote von 80% auf maximal 75% der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben herabgesetzt wurde. Am 11.02.2020 wurden die Mitglieder des ASWU über den Kenntnisstand und die Planungsabsicht informiert.

Darauffolgend wurde die Aspekte der eingereichten Projektskizze weiter konzeptionell (qualitativ und quantitativ) betrachtet. Grundlage dieser Untersuchung bildete unter anderem die Städtebauliche Untersuchung „Brückenschlag Bahnhof Eberswalde“ von 2008. Aufbauend darauf wurde im Konzept zur Projektidee „RadBrückenSchlag“ weitere Aspekte wie Brückenkonstruktion, Brückenmaterialität, Trassierungsoptionen näher beleuchtet und entsprechende Kosten abgeschätzt.

Am 23.04. 2020 fand ein Koordinierungsgespräch mit Vertretern der Stadtverwaltung, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Bundesministerium des Innern, dem Brandenburgischen Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen sowie dem Bundesamt für Güterverkehr statt.

Am 24.06.2020 wurde die Stadt Eberswalde zur Stellung eines Fördermittelantrages bis zum 31.10.2020 aufgefordert. Die Fördermittelantragsstellung basiert vorrangig auf den

ermittelten Grundlagen des Konzeptes – Projektidee „RadBrückenSchlag“. Weiterführende Untersuchungen sind demzufolge unabdingbar. In diesem Zusammenhang ist die sich anschließende Entwurfsplanung ebenso förderfähig wie auch der angestrebte Bau der „Verbindungsbrücke“. Es ist vorgesehen, den Fördermittelbescheid in Planung und Bau zu teilen, um eine realistischere Kostenschätzung zu erhalten und diese dem Bescheid für den Bau zugrunde legen zu können.

Für die Durchführung der Baumaßnahme, wird es erforderlich sein, ein Planverfahren durchzuführen, in dem alle Belange und Konflikte betrachtet und gelöst werden müssen.

Darstellung der Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen:

Es ist davon auszugehen, dass mit der Realisierung des Projektes „RadBrückenSchlag“, d.h. der Herstellung einer direkten Verbindung vom bzw. zum Bahnhof aus bzw. in Richtung Süden, zukünftig eine verstärkte Anreise mit der Bahn (beispielsweise aus Berlin oder Stettin) erfolgen wird. Die dadurch forcierte Reduzierung der motorisierten Individualleistung führt letztendlich zur gewünschten CO₂ Einsparung. Des Weiteren wird durch den Einsatz der entsprechenden Photovoltaik-Module (in Abhängigkeit der jeweiligen Variante) eine weitere CO₂-Einsparung erzielt. Des Weiteren zählen die Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs, mit zu den wichtigsten Zielen des Klimaschutzes.