

Titel der Drucksache:

Flutgrabenweg Altstadt - Urbaner Freiraum
und Zusatzangebot für den schnellen
Radverkehr

Drucksache

2643/16

Stadtrat

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	10.04.2017	nicht öffentlich	Vorberatung
Bau- und Verkehrsausschuss	04.05.2017	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	16.05.2017	nicht öffentlich	Vorberatung
Stadtrat	14.06.2017	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Die Weiterführende Untersuchung zum Uferweg Flutgraben einschließlich Ergänzung (Anlage 2 und 3) wird beschlossen und als Grundlage für die weitere vertiefende Planung verwendet.

02

Die Fördermöglichkeiten sind zu prüfen und dem Stadtrat ist im III. Quartal 2017 ein Finanzierungskonzept vorzulegen.

10.04.2017, gez. A. Bausewein

Datum, Unterschrift

Nachhaltigkeitscontrolling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	Demografisches Controlling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
Finanzielle Auswirkungen <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja →	Nutzen/Einsparung <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt			
↓	Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	Gesamtkosten EUR			
↓				
	2016	2017	2018	2019
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
<input type="checkbox"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 - Übersichtsplan Flutgrabenweg Altstadt

Anlage 2 - Flutgrabenweg - Weiterführende Untersuchung

Anlage 3 - Flutgrabenweg - Ergänzung zur Weiterführenden Untersuchung

Die Anlagen liegen in den Fraktionen und im Bereich OB zur Einsichtnahme aus.

Sachverhalt

Der Flusslauf der Gera bzw. des Flutgrabens wird in weiten Teilen seines Verlaufs im Stadtgebiet von intensiv genutzten Rad- und Fußwegen begleitet und ist aus dem Freiraumsystem der Stadt nicht mehr wegzudenken.

Zwischen dem Hauptbahnhof und dem Talknoten ist der Flutgraben, bedingt durch die Bahnanlagen und die stadteinwärtige Fahrspur der Stauffenbergallee jedoch derzeit kaum erlebbar und im Stadtbild nicht präsent. Die Freizeitwege sind an dieser Stelle unterbrochen, der Radverkehr muss durch die dicht bebaute, intensiv genutzte Altstadt ausweichen – was unter touristischen Aspekten selbstverständlich auch seine absolute Berechtigung hat. Dennoch wäre es, auch für den alltäglichen Stadt- (und Fahrrad-)benutzer, sehr gut, diese etwa 1,5 km lange Lücke im Wegenetz parallel zum Erholungsraum Flutgraben schließen zu können.

Daher wurde nach einer Möglichkeit gesucht, wie diese Lücke unter Berücksichtigung möglicher wiederkehrender temporärer Überflutungen und den entsprechenden rechtlichen Vorgaben zu

schließen. Hierzu gibt es im Bundesgebiet zudem einige ermutigende Beispiele, über die in den Studien berichtet wird.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass der Flutgrabenweg unter Mitnutzung des vorhandenen Wartungsweges ("Berme") mit relativ wenig Aufwand als Zusatzangebot für den Rad- und fußläufigen Verkehr ertüchtigt werden kann. Dabei müssen die unterschiedlichen Anforderungen, welche aus Hochwasserregulierung, Erholung, Naturschutz und Wegenutzung resultieren, harmonisch miteinander verbunden werden. Der Flutgraben soll als naturnaher Stadtraum und als historisch gewachsener Bestandteil Erfurts für die Bürger und Besucher durchgängig erlebbar sein.

Der Stärkung des Radwegesystems am Rande der Altstadt kommt durch ein zusätzliches Angebot entlang des Flutgrabens eine besondere Bedeutung zu, welche sich durch die damit einhergehende Minderung des PKW-Verkehrsaufkommens positiv auf die Gesamtstadt auswirken kann. Der Flutgrabenweg bildet damit einen hochattraktiven Bypass vom Hauptbahnhof zur Johannesstraße, der allerdings aufgrund der fehlenden Beleuchtung hauptsächlich von Frühjahr bis Herbst d.h. bei Helligkeit nutzbar ist.

Mit der städtebaulichen Entwicklung folgender Projekte auf benachbarten Flächen steigt auch die Bedeutung der innerstädtischen Grünstrukturen und Wegeverbindungen entlang des Flutgrabens als Bindeglied zwischen den einzelnen Stadtgebieten:

- Entwicklung der Äußeren Oststadt (Sanierungsgebiet) als neuer Stadtteil,
- Aufgewertete Verknüpfung zwischen Bahnhof/ Altstadt und Oststadt über das geplante Promenadendeck einschl. einer möglichen Anbindung an den Flutgrabenweg (entspr. Formulierung der Wettbewerbsgrundsätze Promenadendeck), Sanierungsgebiet Bahnhofsquartier
- Bauliche Entwicklungen westlich des Flutgrabens entlang der Promenaden (Johannesufer).

Eine besondere Bedeutung kommt dem Flutgrabenweg zu, da er zukünftig eine Alternativroute vom Bahnhof an den Geraradweg und die geplanten BUGA- Flächen im Bereich der nördlichen Gera-Aue ermöglicht. Darüber hinaus ergibt sich eine Verknüpfung mit dem überregionalen Radweg "Thüringer Städtekette" im Bereich der Krämpferstraße sowie zum Naherholungsgebiet Nordstrand.

Im nördlichen Abschnitt befindet sich angrenzend an den Flutgraben die historische Stadtmauer, welche in desolatem Zustand ist. Eine denkmalgerechte Sanierung dieses Zeugnisses der Stadtgeschichte ist unabhängig von der Nutzung des Flutgrabenweges zwingend erforderlich.

Planungshistorie

Die Stadt Erfurt ist seit Jahren engagiert, auf der Grundlage des teilräumlichen Konzepts „Östlicher Altstadtrand Erfurt“ die notwendige strukturelle, städtebauliche, landschaftsplanerische und verkehrstechnische Verknüpfung zwischen der historischen Altstadt und den östlich angrenzenden Stadtteilen herbei zu führen.

Die in diesem Zusammenhang erstellte **Machbarkeitsstudie** zum Erfurter Flutgraben aus dem Jahr 2005 prüfte Freiraumbezüge insbesondere an sozialen und städtebaulichen Problempunkten am Flutgraben von der Löberstraße bis zum Talknoten im Hinblick auf eine mögliche Verbesserung der städtebaulichen Qualität.

Mit der Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie (TLUG), in deren Zuständigkeit die

Unterhaltung der Gera als Gewässer 1. Ordnung fällt, gab es seither einen stetigen Abstimmungsprozess. Anlass, die Studie zum Flutgrabenweg wieder aufzugreifen, ergab sich durch das Vorhaben der TLUG, die vorhandene Berme (Absatz in der Böschung) als Wartungsweg instand zu setzen, sowie das Anliegen der Stadt Erfurt, das Fuß- und Radwegenetz weiter zu vervollständigen. Im Rahmen einer kooperativen Zusammenarbeit zwischen TLUG und Stadt Erfurt sollen unter den bekannten städtebaulichen Rahmenbedingungen nachhaltige sowie überflutungsfähige Wege entstehen.

Mit der **Weiterführenden Untersuchung (Anlage 2)** wurde daher die Realisierung von Rad- und Gehwegen in Doppelnutzung mit der Gewässerunterhaltung bzw. die Gestaltung des Flutgrabens als Erholungsraum für den Abschnitt von der Brücke Trommsdorffstraße bis zum Talknoten näher betrachtet und anhand von Beispielprojekten aus anderen Städten eine mögliche bautechnische Umsetzung analysiert.

In einer **Ergänzenden Untersuchung (Anlage 3)** wurden die weiteren planerischen Erfordernisse zusammengetragen, Kosten zur Gesamtmaßnahme ermittelt sowie verwaltungstechnische Rahmenbedingungen zur Verkehrssicherungspflicht recherchiert.

Im Jahr 2013 wurde ein Artenschutzgutachten angefertigt. Dabei wurden folgende Artengruppen erfasst: Gehölze, Brutvögel, Fische, Lurche, Libellen, Laufkäfer, Fledermäuse und holzbewohnende Arten. Im Ergebnis des Gutachtens wurde aus naturschutzfachlicher Sicht der Ausbau des Pflegeweges für die Mitnutzung durch Fußgänger und Fahrradfahrer grundsätzlich als umsetzbar bewertet, jedoch sind im weiteren Verlauf der Planung weitere Aspekte wie Artenschutzmaßnahmen, Eingriffsintensität usw. zu betrachten. Bereits heute ist jedoch absehbar, dass die Bereiche nördlich der historischen Stadtmauerreste besonders schützenswert sind und der Flutgrabenweg an dieser Stelle voraussichtlich wieder nach oben geführt werden muss.

Die vorliegenden Ergebnisse dienen als Grundlage für die Empfehlung an den Stadtrat.

Fazit:

Stadtbild und -qualität erfahren durch die Nutzbarmachung der Ufer des Flutgrabens für Fußgänger und Radfahrer eine erhebliche Aufwertung bei gleichzeitiger Verbesserung der verkehrsräumlichen Situation. Somit ist diese Maßnahme ein wichtiger Meilenstein für Erfurts innerstädtisch und touristisch bedeutsame Stadtentwicklung und -gestaltung.

Weitere erforderliche Schritte nach Beschlussfassung

- Technische Planung des Weges
- Landschaftspflegerischer Begleitplan einschl. Eingriffsbilanzierung
- Vermessung
- Erfassung der Bäume
- Fördermittelakquise

Kosten

Die vorliegende Planung bietet -basierend auf dem derzeitigen Kenntnisstand- eine überschlägige Darstellung von Kosten und Nutzen sowie der Bedeutung des Flutgrabenweges und soll damit vor allem dazu dienen, für weitergehende Entscheidungen eine belastbare Grundlage zu stellen.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen wurden überschlägig Kosten in einer Höhe von 2,5 Mio. Euro ermittelt. Diese beinhalten Planungs- und Baukosten einschließlich Ausgleichsmaßnahmen sowie vorbereitende Leistungen, wie Vermessung, Baumerfassung und Baumschnitt.

Der jährliche Unterhaltungsaufwand wird mit ca. 26.000 Euro eingeschätzt. Für Reparaturarbeiten nach einem Hochwasserereignis ist eine Summe von ca. 48.000 Euro vorzuhalten. Der Vergleich zu Aufwendungen anderer Städte hat gezeigt, dass diese Summe relativ gering ist aufgrund der nur geringen Anzahl zu erwartender Ereignisfälle. Die Sanierung der historischen Stadtmauer im Abschnitt Johannesufer ist nicht ursächlich im Zusammenhang mit dem Flutgrabenweg zu betrachten und wird ohnehin erforderlich. Die hierfür ermittelten Kosten von ca. 1,3 Mio. Euro sind daher in den Bau- und Planungskosten für den Flutgrabenweg nicht enthalten.

Finanzierung/ Fördermöglichkeiten

Für die bauliche Herstellung des Wartungsweges für den Hochwasserschutz wurde seitens der TLUG ein Baukostenanteil von ca. 700.000 Euro angenommen. Die verbleibenden Kosten von ca. 1,8 Mio Euro sind durch die Stadt Erfurt zu finanzieren ist. In Abhängigkeit vom Umsetzungshorizont können ggf. Fördermittel in Anspruch genommen werden.

Zur Förderung von Radverkehrsanlagen gibt es grundsätzlich nachfolgende Möglichkeiten:

- **GRW-Förderung -Teil II** - Förderung von wirtschaftsnahen Infrastrukturvorhaben und sonstigen Maßnahmen zur Unterstützung der Regionalentwicklung), Geltungsdauer bis 31.12.2017:
Verbesserung der Infrastruktureinrichtungen in den Tourismusgebieten; Fördersatz ca. 60%; im Einzelfall bis zu 90 %
- **RL-KSB:** Richtlinie des Freistaates Thüringen zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (gültig bis 31.10.2019):
verkehrswichtige selbständig geführte Radverkehrsanlagen, die überwiegend dem Alltagsverkehr dienen; Fördersatz bis zu 75% ,
- **Projektträger Jülich:** Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen (Kommunalrichtlinie) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, (gültig bis 31.12.2019):
Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Ergänzung vorhandene Wegenetze; Fördersatz max. 50%
- **Städtebauförderung:** verschiedene europäische und Bund-/Länder- Programme, z.B. Verbesserung der Erreichbarkeit von Bahnhofsbereichen; Fördersatz abhängig vom jeweiligen Programm

Die Eignung dieser Möglichkeiten hinsichtlich des Fördertatbestandes und der tatsächlichen Förderquote sind nach dem Beschluss der Drucksache in Gesprächen mit den Fördermittelgebern zu prüfen.