

Informationsvorlage Nr. I-025/2014

Einreicher:

Dezernat 6/Amt 66

Gegenstand:

Radwegeverbindung KÜCHWALD - WÜSTENBRAND und WÜSTENBRAND - LUGAU

zur Kenntnis an	Sitzungstermine	Status öffentlich/ nicht öffentlich
Ortschaftsrat Mittelbach	07.04.2014	öffentlich
Ortschaftsrat Grüna	14.04.2014	öffentlich
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	15.04.2014	öffentlich

An der Erarbeitung der Vorlage wurden beteiligt:

Ingenieurbüro INFRA T. Salomon

Unterschrift

Sachverhalt:**Radwegverbindung Küchwald-Wüstenbrand und Wüstenbrand-Lugau**

Auf Basis des Beschlussantrages BA-029/2012 wurde für die stillgelegten Bahnstrecken Küchwald-Wüstenbrand und Wüstenbrand-Lugau die Machbarkeitsstudie vom April 2009 zum Bau eines Geh- und Radweges hinsichtlich Aktualität, Priorität und Ansätzen einer möglichen Kostenminimierung überarbeitet. Die Informationsvorlage I-025/2014 fasst die Ergebnisse der Überarbeitung zusammen.

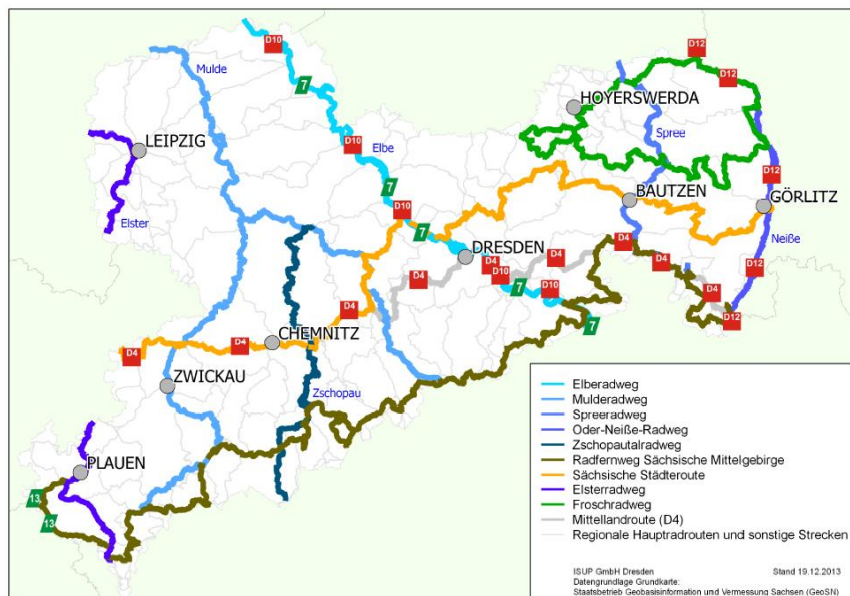
Küchwald-Wüstenbrand

Um Kosteneinsparungen gegenüber der Studie von April 2009 aufzeigen zu können, wurden alternative Routen mit Nutzung bereits vorhandener paralleler Nebenstraßen, anteiligem Verzicht auf Rampen und Treppen sowie Verzicht auf eine Nutzung vorhandener Brücken untersucht. Die Planungsansätze der Studie vom April 2009 werden in der Folge als „Nullvariante“ bezeichnet.

Rahmenbedingungen:

Die stillgelegte, aber noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellte Strecke umfasst auf Chemnitzer Gebiet eine Länge von ca. 13 km und verläuft von der Wittgensdorfer Straße über den Crimmitschauer Wald, Altendorf, Rottluff, Rabenstein und nördlich von Grüna bis nach Wüstenbrand.

Zwischen Altendorf und Rabenstein hat der touristische Radverkehr entlang der Fernradroute „Sächsische Städteroute“ des „SachsenNetz Rad“ und der D-Route 4 des deutschlandweiten Radfernwegenetzes ab Falkeplatz mit den geplanten und vorhandenen Führungen entlang der Zwickauer Straße, dem Kappelbachgrünzug und dem Kappelbachradweg bereits eine weitgehend attraktive und durchgängige Route zur Verfügung. Ab Rabenstein verläuft die Route im Straßennetz und über Waldwege verwinkelt und mit teilweise anspruchsvollem Gefälle bis zum Totenstein. Ein attraktiver und sicherer Anschluss an den Landkreis Zwickau ist derzeit nicht gegeben.



Darstellung: Radfernwege des SachsenNetz Rad

Zielsetzung:

Zwischen Rabenstein und Wüstenbrand bietet die stillgelegte Bahnstrecke die Chance einer attraktiven und verkehrssicheren Routenführung der Fernradroute „Sächsische Städteroute“ nach der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen und der D-Route 4 des deutschen Fernradwegnetzes nach dem nationalen Radverkehrsplan (NRVP).

Die Anbindung an das deutsche und sächsische Radfernwegenetz ist für Chemnitz hinsichtlich einer künftigen Entwicklung des Radtourismus gemäß dem Entwurf der sächsischen Radverkehrskonzeption ein Standortvorteil, der genutzt werden sollte.
(Beispiel Elberadweg, D-10 Route)

Grunderwerb:

Die Verhandlungen mit der DB Services Immobilien GmbH zum Grunderwerb laufen bereits seit 2010. Der DB Services Immobilien GmbH wurde mit Schreiben des Liegenschaftsamtes vom 23.03.2011 das Angebot der Stadt Chemnitz zum Ankauf der stillgelegten Bahnstrecke im rückgebauten Zustand (frei von Gleisen, Schienen und Schwellen), analog dem Grunderwerb zum Chemnitztalradweg, zu 0,40 €/m² unterbreitet.

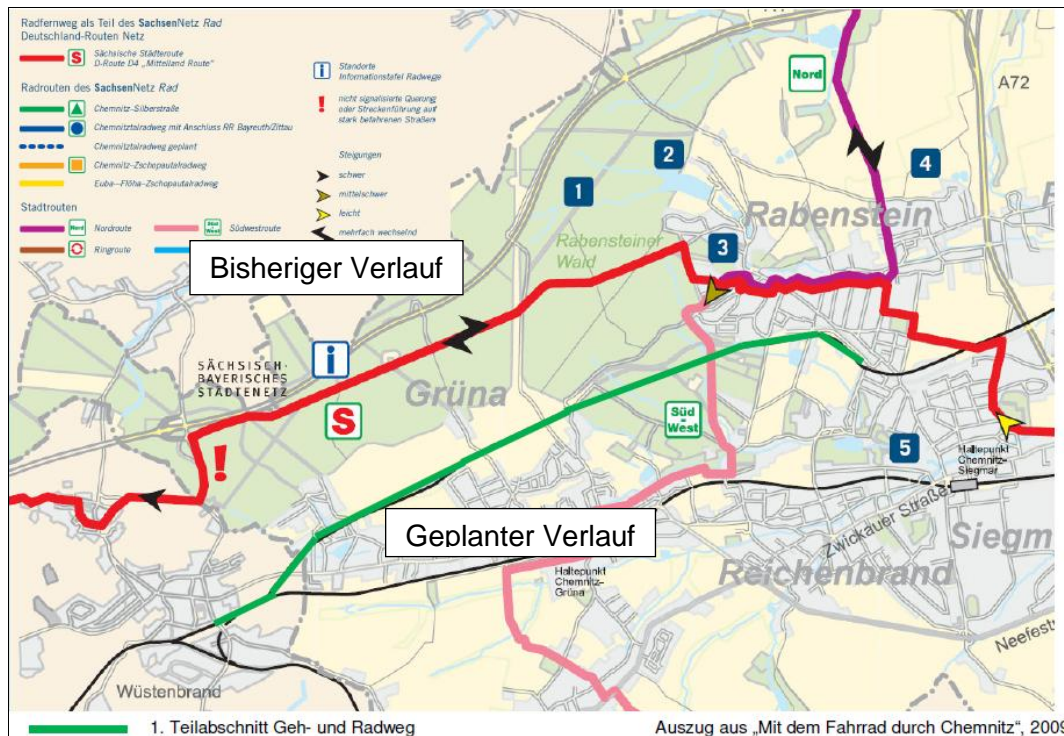
Die DB Services Immobilien GmbH ist bereit, die stillgelegte Bahnstrecke KÜchwald – Wüstenbrand direkt an die Stadt Chemnitz zu veräußern.

Bei einem Ankauf der Trassenführung von ca. 345.000 m² belaufen sich die geschätzten Grunderwerbskosten (incl. Nebenkosten) auf ca. **152 T€** ohne Vermessungskosten.

Ein Erwerb der Flächen ist jedoch frühestens 2015/2016 möglich. Gegenwärtig kann infolge eines betriebsnotwendig beschalteten Fernmeldekabels, das in Längsführung auf der Strecke verläuft, noch keine Freistellung von Eisenbahnzwecken erfolgen.

Planungskosten / Baukosten / Unterhaltskosten:

Unter Beachtung der oben beschriebenen Randbedingungen sollten sich aus Sicht des Baudezernates die Planung und ein möglicher Ausbau der Strecke zunächst voll auf das Teilstück Rabenstein-Wüstenbrand (Bauabschnitt 1) konzentrieren.



Insbesondere durch den Verzicht auf die Nutzung einiger Brücken und dem damit verbundenen Verzicht auf Treppen und barrierefreie Rampen und durch die Verringerung der Breite des Weges können Einsparungen im Vergleich zur Nullvariante erzielt werden.

Tabelle 1: Vergleich Nullvariante/ Alternative Streckenführung Bauabschnitt 1 (West)

Einsparungspotenzial	Nullvariante	Alternative Streckenführung
Ausbaubreite	- 3,00m Geh- und Radwegbreite - 0,75m Bankett	- 2,50m Geh- und Radwegbreite - 0,75m Bankett
Zuwegungen	- Rampenanlage Pleißaer Straße - Treppenanlage Rabensteiner Str. - Rampenanlage Schafftreiberweg - Rampenanlage Weigandstraße - Treppenanlage Weigandstraße - Treppenanlage Riedstraße	- Rampenanlage entfällt - Treppenanlage entfällt - Treppenanlage Schafftreiberweg - Rampenanlage entfällt - Treppenanlage entfällt - Rampenanlage Riedstraße
Grobkostenschätzung Baukosten (brutto)	2.560 T€	2.280 T€

Die Grobkostenschätzung beinhaltet zum jetzigen Zeitpunkt noch keine genauen Planungen für mögliche Geländer. Hierfür könnten im Maximalfall **zusätzliche Kosten von bis zu 500 T€** (auch in der Nullvariante) entstehen. Inwieweit Geländer notwendig sind oder durch eine Randbepflanzung mit Sträuchern ersetzt werden können, kann erst in vertieften Planungsphasen untersetzt werden.

Die **Planungskosten** für den 1. BA werden nach HOAI (Verkehrsanlagen, Ingenieurbauwerke) über alle Leistungsphasen mit **ca. 276 T€** angesetzt. Die relativ hohen Planungskosten erklären sich durch die Einzelplanungen der Brücken.

Die aufgezeigten Einsparungen verringern gegenüber der Nullvariante mit Nutzung und Anbindung aller Brücken und einer Nutzbreite von 3,00 m die Attraktivität der Verbindung. Insgesamt sind die Einsparungen aber sinnvoll; die Nutzung wird nicht unzumutbar eingeschränkt.

Für den Bauabschnitt 2 (Ost) werden Baukosten von ca. **1.250 T€** und Planungskosten von **170 T€** angesetzt.

Die jährlichen Unterhaltskosten auf der Basis von 4 x Reinigung/Winterdienst, 2 x Rasenmähd pro Jahr und dreijährigem Rückschnitt des Baumbewuchses werden auf Basis von Annahmen des Ingenieurbüros und einer Zuarbeit des ASR zusammenfassend folgendermaßen grob eingeschätzt (Anlage 5, Kostenübersicht):

Abschnitt	Geschätzte jährliche Unterhaltskosten
1. Bauabschnitt (West)	25 T€
2. Bauabschnitt (Ost)	26 T€
	51 T€

Folgende weitere Arbeitsschritte sind aus heutiger Sicht notwendig:

- Verbindliche Verhandlungen mit der DB AG
- Rahmenvereinbarung mit Stadt Hohenstein-Ernstthal
- Gemeinsame Fördervoranfrage ans LASuV
- Einstellung in den Haushalt der Stadt Chemnitz (DA 6001)
- Ggf. Ankauf der Fläche (2015/2016)
- Projektplanung / Förderantrag

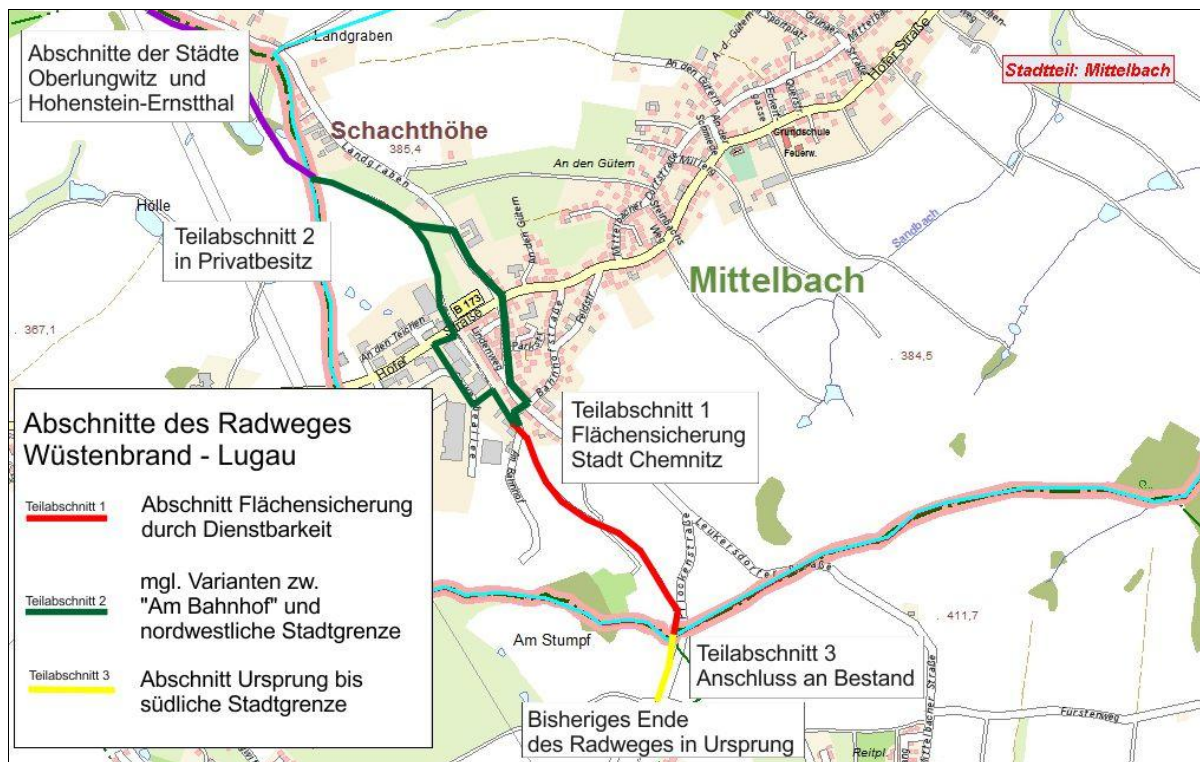
Wüstenbrand-Lugau

Rahmenbedingungen:

Unter Leitung der Stadt Lugau haben die südlich angrenzenden Gemeinden gemeinsam einen Geh- und Radweg von Lugau bis nach Ursprung (Abzweig nach Leukersdorf) gebaut. Die Stadt Chemnitz war zu Beginn gemeinsam mit Oberlungwitz und Hohenstein-Ernstthal am Vorhaben eines Geh- und Radwegs von Wüstenbrand nach Lugau und einer ersten Planungsstudie beteiligt.

Der Entwurf einer Rahmenvereinbarung, mit der Verpflichtung die anteiligen Kosten für die Projektplanung, Grunderwerb und Bau der Radroute bis 2013 zu übernehmen, wurde von der Stadt Chemnitz nicht unterschrieben (Anschreiben D6 an Stadt Lugau, Bürgermeister vom 26.08.2011). Zum einen waren die Kosten im Haushalt nicht gesichert und zum anderen wurde entschieden, dass der Weiterbau des Chemnitztalradweges absolute Priorität hat.

Aus diesem Grund wurde das Kaufangebot des Eigentümers nicht angenommen. 2012 veräußerte der Eigentümer dann ca. Zweidrittel der Strecke von „Am Bahnhof“ bis zur nördlichen Stadtgrenze an private Interessenten.



Die Fertigstellung und das offene Ende des fertiggestellten Geh- und Radweges ca. 100 m vor der Chemnitzer Stadtgrenze führten zu verstärktem und allgemeinem Interesse an den Weiterbau.

Zielsetzung

Eine Freizeitradroute zwischen Wüstenbrand und Lugau stellt konzeptionell eine attraktive Verknüpfung der Fernradroute „Sächsische Städteroute“, dem Ortsteil Mittelbach und dem nördliche Erzgebirgskreis (Bergbaumuseum Oelsnitz) dar. Von dort wäre über den ausgeschilderten Würschnitztalradweg das Wasserschloss Klaffenbach zu erreichen.

Der Radweg Wüstenbrand-Lugau wäre also ein wichtiger westlicher Netzbestandteil des regionalen touristischen Wegenetzes und deren Anbindung an das übergeordnete Netz der Fernradrouten des „SachsenNetz Rad“ und des deutschen D-Netzes.



Auszug: Entwurf Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014, SachsenNetz Rad

Trotz mehrfacher Hinweise der Stadt Chemnitz und der Wirtschaftsförderung Erzgebirge zum Entwurf der Überarbeitung der Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen soll die Radroute Wüstenbrand-Lugau nicht in das „SachsenNetz Rad“ des Freistaates aufgenommen werden.

Grunderwerb

Der Gestattungsvertrag für den Abschnitt südliche Stadtgrenze bis „Am Bahnhof“ wird derzeit ausgearbeitet und soll in Form einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch dinglich gesichert werden. Für die anfallenden Beurkundungs- und Grundbuchkosten können vorhandene Mittel in Höhe von 6,5 T€ verwendet werden. Die Folgekosten (Übernahme öffentlicher Lasten, Verkehrssicherungs- und Bewirtschaftungskosten), die in Verbindung mit dem Gestattungsvertrag vereinbart werden, sind im Amt 66 zusätzlich sicherzustellen.

Planungskosten / Baukosten / Unterhaltskosten
(Grobkostenschätzung, siehe Anlage 5)

Abschnitt	Geschätzte Baukosten	Geschätzte Planungskosten
Abschnitt Ursprung bis südliche Stadtgrenze*	48 T€	12 T€
Südliche Stadtgrenze bis „Am Bahnhof“	221 T€	37 T€
„Am Bahnhof bis nördliche Stadtgrenze	204 T€	35 T€
	473 T€	84 T€

* Im Zuge von Gesprächen mit den Nachbargemeinden, muss geklärt werden, wer den Abschnitt vom jetzigen Bauende in Ursprung bis zur südlichen Stadtgrenze plant und baut. Informelle Vorgespräche mit dem Fördermittelgeber machten deutlich, dass nur sinnvoll nutzbare Abschnitte gefördert werden. (z. B. von Ursprung bis zur Straße „Am Bahnhof“)

Die jährlichen Unterhaltskosten auf der Basis von 4 x Reinigung/Winterdienst, 2 x Rasenmähd pro Jahr und dreijährigem Rückschnitt des Baumbewuchses werden auf Basis von Annahmen des Ingenieurbüros und einer Zuarbeit des ASR zusammenfassend folgendermaßen grob eingeschätzt (Anlage 5, Kostenübersicht):

Abschnitt	Geschätzte jährliche Unterhaltskosten
Abschnitt Ursprung bis südliche Stadtgrenze*	0,8 T€
Südliche Stadtgrenze bis „Am Bahnhof“	2,9 T€
„Am Bahnhof bis nördliche Stadtgrenze	3,3 T€
	7,0 T€

Notwendige Arbeitsschritte

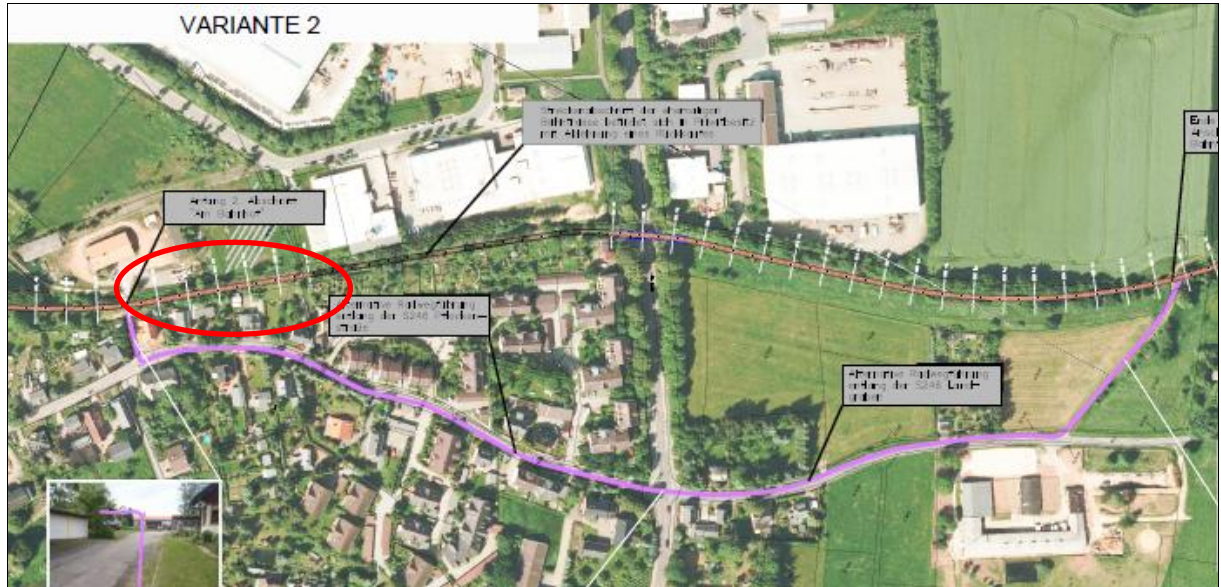
- Für den bereits verkauften Abschnitt zwischen „Am Bahnhof“ und der nördlichen Stadtgrenze werden Gespräche mit den Eigentümern bezüglich einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit geführt.

Nach mündlicher Aussage der Eigentümer des Flurstücks zwischen „Am Bahnhof“ und der B 173 besteht Gesprächsbereitschaft zur öffentlichen Nutzung des ca. 100 m langen Teilstückes „Am Bahnhof“ bis zu einem Flurstück im Eigentum der Stadt Chemnitz in Richtung Gewerbegebiet. Dieses Teilstück wird zur Umsetzung der Variante 1 benötigt.



Für eine Zustimmung der Eigentümer wäre ein Ausbau des Geh- und Radweges als Grundstückszufahrt notwendig (ca. 4,00 m Breite). Hier ist die zeitliche Abstimmung problematisch, da die Zufahrt bzw. eine Entscheidung zur Zufahrt (Entscheidung Vorzugsvariante), entsprechende Verhandlungen zwischen dem Liegenschaftsamt und den Eigentümern, sowie Planung, Mittelbereitstellung und Bau des Abschnittes kurzfristig, ohne Gewissheit über die Umsetzung der Gesamtstrecke erfolgen müssten. Ein eigenständiger vorgezogener Bau des Teilstückes wird zudem voraussichtlich nicht förderfähig sein.

Für die Variante 2 wird das Grundstück hingegen nicht benötigt.



Variantenvergleich:

Variante 1

- Sehr unruhige Linienführung
- Hoher baulicher Aufwand bei Rampen und neuen Wegen
- Radweg führt an Ortslage vorbei
- Querung B 173 über Brücke oder Mittelinsel möglich
- Vorleistung für Zufahrt Nachbargrundstück
- Größtmögliche Nutzung des Bahndammes

Variante 2

- Nutzen der vorhandenen Straßen und damit ruhigere Linienführung
- mittlerer baulicher Aufwand im Knotenpunkt B 173
- Radweg führt durch Ortslage
- Querung B173 nur am Knotenpunkt möglich. Hier sind Umbauten notwendig
- Unabhängig von Nachbargrundstück
- Über langen Abschnitt keine Nutzung des Bahndammes

Vorschlag: Vorzugsvariante zur weiteren konkreten Projektplanung ist auf Basis der vorliegenden Studie Variante 2

- Die Stadt Chemnitz lädt die Stadt Lugau, die Stadt Oberlungwitz und die Stadt Hohenstein-Ernstthal zu Gesprächen zwecks Entwurfes einer Rahmenvereinbarung zur gemeinsamen Fertigstellung des Radweges bis nach Wüstenbrand ein. Ziel wären eine gemeinsame Planung, ein gemeinsamer Förderantrag und ein gemeinsamer Bau mit der anteiligen Kostenübernahme entsprechend des Längenanteils an der Strecke.
- Die Planung der Radroute wird entsprechend der DA 6001 in den Grundsatzbeschluss für die Maßnahmenvorbereitung 2015 aufgenommen.
- Bei Bestätigung des Beschlusses sind die Mittel für den Bau in den mittelfristigen Haushalt der Stadt Chemnitz einzuordnen. Es wird von einer 75%-igen Förderung des Projektes (i.H.d. zuwendungsfähigen Kosten) ausgegangen.
- Der Zeitablauf ist mit dem des Chemnitztalradwegs und der möglichen Nachnutzung der Bahnstrecke Küchwald-Wüstenbrand abzustimmen, um den jährlichen Investitionsbedarf überschaubar zu halten

Fazit:

Hinsichtlich der gesamtstädtischen und überregionalen Bedeutung ist eine Nachnutzung der stillgelegten **Bahnstrecke Küchwald-Wüstenbrand** als Geh- und Radweg - insbesondere im Teilstück Rabenstein-Wüstenbrand (1. Bauabschnitt) - aus Sicht der Stadtverwaltung eindeutig mit höherer Priorität einzuordnen als eine Route zwischen Lugau und Wüstenbrand.

Die sächsische Städteroute und die D-4 Route führen auf dem Stadtgebiet Chemnitz ab Rabenstein verwinkelt durch Nebennetzstraßen, entlang der Oberfrohaer Straße als Autobahnzubringer teilweise ohne Radverkehrsanlagen, über schlecht befestigte Waldwege mit starkem Gefälle durch den Rabensteiner Wald und zuletzt über die S 242, Hohensteiner Straße, als Autobahnzubringer ohne Radverkehrsanlagen. Der Ausbau der Bahnstrecke in diesem Teilabschnitt bedeutet nicht nur eine deutliche Attraktivitätssteigerung sondern auch einen erheblichen Sicherheitsgewinn für Radfahrer.

Der Beginn einer Bauplanung gemäß HOAI ist erst möglich, wenn die notwendigen Planungs- und Realisierungsmittel in der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Chemnitz eingeordnet werden können und entsprechende kommunalpolitische Beschlusslagen gemäß DA 6001 vorliegen. Der Schwerpunkt in den städtischen Investitionen liegt derzeit und in den Folgejahren auf der Sanierung von Schulen. Beim Ausbau der Radwegeinfrastruktur wurden prioritär Mittel für die Fertigstellung des begonnen Chemnitztalradweges in 2014 und 2015 eingeordnet.

Ausgehend von der Grobkostenschätzung ergibt sich folgender Finanzbedarf für den Ausbau der Bahnstrecke Küchwald-Wüstenbrand als Geh- und Radweg, der in der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Chemnitz in den Folgejahren einzuordnen wäre:

	1. Bauabschnitt (West)	2. Bauabschnitt (Ost)
Baukosten	2.280 T€ evtl. zzgl. 500 T€ für Geländer	1.250 T€
Planungskosten	276 T€	170 T€
Grunderwerb (incl. Nebenkosten) ohne Vermessungskosten	152 T€	
jährliche Unterhaltskosten	25 T€	26 T€

Der Ausbau der **Bahnstrecke Wüstenbrand-Lugau** zu einer Freizeitradroute zwischen Wüstenbrand und Lugau könnte ergänzend zum Ausbau der Bahnstrecke Küchwald-Wüstenbrand eine attraktive Verknüpfung der Fernradroute „Sächsische Städteroute“, dem Ortsteil Mittelbach und dem nördliche Erzgebirgskreis (Bergbaumuseum Oelsnitz) darstellen.

Auch wenn der Ausbau dieser Strecke aus gesamtstädtischer planerischer Sicht nicht prioritär ist, ist doch durch die Realisierung eines Geh- und Radweges in den südlich an Chemnitz angrenzenden Gemeinden von Lugau bis nach Ursprung (Abzweig nach Leukersdorf) der verständliche Wunsch in der Öffentlichkeit zu verzeichnen, dass auch das Chemnitzer Teilstück ausgebaut wird. Derzeit endet der Geh- und Radweges ca. 100 m vor der Chemnitzer Stadtgrenze.

Ausgehend von der Grobkostenschätzung ergibt sich folgender Finanzbedarf für den Ausbau der Bahnstrecke Wüstenbrand-Lugau als Geh- und Radweg, der in der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Chemnitz in den Folgejahren einzuordnen wäre:

	Abschnitt Ursprung bis südliche Stadtgrenze*	Südliche Stadtgrenze bis „Am Bahnhof“	„Am Bahnhof bis nördliche Stadtgrenze
Baukosten	48 T€	221 T€	204 T€
Planungskosten	12 T€	37 T€	35 T€
Grunderwerb	Gestattungsvertrag wird derzeit ausgearbeitet*		derzeit nicht bekannt
jährliche Unterhaltskosten	0,8 T€	2,9 T€	3,3 T€

* hierfür anfallende Beurkundungs- und Grundbuchkosten können aus vorhanden 6,5 T€ gesichert werden, Folgekosten die mit Gestattungsvertrag vereinbart werden (Übernahme öffentlicher Lasten, Verkehrssicherungs- und Bewirtschaftungskosten) sind im Amt 66 zusätzlich sicherzustellen

Da auch die Städte Oberlungwitz und Hohenstein-Ernstthal die Sicherung bzw. den Ankauf des Bahndammes betreiben, kann davon ausgegangen werden, dass es ein gemeinsames Interesse zum Weiterbau bis nach Wüstenbrand gibt. Dies sollte in einer Rahmenvereinbarung zur gemeinsamen Fertigstellung des Radweges zwischen den beteiligten Städten verankert werden. Ziel sollte eine gemeinsame Planung, ein gemeinsamer Förderantrag und ein gemeinsamer Bau mit der anteiligen Kostenübernahme entsprechend des Längensanteils an der Strecke sein.

Kommt diese Vereinbarung nicht zu Stande, könnte sich die Stadt Chemnitz auch auf dem Ausbau des Weges auf den Stadtgebiet von Ursprung bis zu „Am Bahnhof“ beschränken.

Folgender zeitlicher Ablauf zum Ausbau der touristischen Radwegeverbindungen ist, vorbehaltlich der Sicherung der notwendigen finanziellen Mittel in der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Chemnitz, denkbar:

Maßnahme	Chemnitztal-radweg	Lugau - Wüstenbrand	Küchwald-Wüstenbrand
Jahr			
2014	Baubeginn	Dienstbarkeit /DA 6001	
2015	Bauende	Planung Gesamtstrecke	DA 6001
2016		Baubeginn 1. BA	Ankauf / Planung
2017		ggf. Weiterbau	Baubeginn 1. BA

Anlagenverzeichnis

- Anlage 2 Übersichtslagepläne
- Anlage 3 Lagepläne Küchwald – Wüstenbrand
- Anlage 4 Lagepläne Wüstenbrand – Lugau
- Anlage 5 Kostenzusammenstellung