



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Tiefbau und Grünflächen

VORL.NR. 311/09

Sachbearbeitung:

Schlecht, Günter

Schilling, Rainer

Geißendörfer-Lübbe, Susanne

Datum:

02.07.2009

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt
Gemeinderat

Sitzungsdatum

16.07.2009
22.07.2009

Sitzungsart

ÖFFENTLICH
ÖFFENTLICH

Betreff: IKoNE Pilotprojekt Neckarseitenarm Zugwiesen - Baubeschluss

Bezug: Vorlage Nr. 561/07, 13.12.2007, BTU Sachstandbericht Zugwiesen

Anlagen:

1. Lageplan Abschnitt Süd
2. Lageplan Abschnitt Nord
3. SEK-Bezug

Beschlussvorschlag:

In den Obweiler Zugwiesen bei der Staustufe Poppenweiler wird als IKoNE - Pilotprojekt der planfestgestellte Neckarseitenarm mit Umgehungsgerinne und Still- und Laichgewässern in Projektpartnerschaft mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) gebaut. Grundlage ist die erweiterte Planung des Büros Geitz und Partner vom 26.06.2009, die die Uferunterhaltungsmaßnahmen des WSA mit Neckardammöffnung berücksichtigt.

Die Bau- und Planungskosten betragen 3,4 Mio. € (brutto).

Sachverhalt/Begründung:

1. Sachstand / Ausgangssituation

Am 26.06.2008 erfolgte die Planfeststellung und wasserrechtliche Genehmigung des Projektes durch das Landratsamt, nachdem zuvor der Grunderwerb endgültig abgeschlossen werden konnte. Während der Ausführungsplanung kam das Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart (WSA) wegen notwendig werdenden Uferunterhaltungsarbeiten im Bereich des Projektgebietes auf die Stadt zu. Am linken Neckarufer im Oberwasser der Stauhaltung Poppenweiler befinden sich massive Anlandungen, sowie größere Schäden am Uferdeckwerk. Neben einer Sedimententnahme beabsichtigt das WSA den bestehenden Uferdamm teilweise bis unter den Neckarwasserspiegel herunterzunehmen und, vergleichbar mit den Uferumgestaltungen bei den Uferwiesen in Hoheneck, mit einem neuen Deckwerk zu sichern.

Da sich die Uferunterhaltungsmaßnahmen des Bundes in idealer Weise mit dem IKoNE-Projekt ergänzen, wurden in Abstimmung mit dem WSA die Pläne der neuen Situation angepasst, was die Einleitung eines erneuten, jedoch vereinfachten Planfeststellungsverfahrens beim LRA notwendig machte. Mit dem geänderten Planfeststellungsbeschluss ist Anfang September zu rechnen.

Die bereits in der Mitteilung vom 13.12.2007 erwähnte Aufhebung des Wasserschutzgebietes wurde am 15.01.2008 von den Stadtwerken beantragt und befindet sich seit dem in der Bearbeitung beim Landratsamt.

2. Aktuelle Planung

Die aktuelle, beim Landratsamt eingereichte Planung und deren Umsetzung erfolgt in enger Abstimmung mit den Uferunterhaltungsmaßnahmen des WSA. Die hier praktizierte Projektpartnerschaft zwischen Kommune und Bund setzt in Hinblick auf die Dimension der Maßnahmen auf fast einem Kilometer Uferlinie neue Maßstäbe für zukünftige Uferrenaturierungen an der Bundesschiffahrtsstraße und ist vorbildlich.

Das bisherige Projektgebiet mit der Anlage des Umgehungsgerinnes und der Stillgewässer erweitert sich nun um den Neckardamm und die wasserseitige Uferböschung auf einer Länge von ca. 800 m im Oberwasser der Staustufe. In der Projektpartnerschaft mit der Stadt ist es dem WSA möglich, bei einem Abtrag des Dammes die Uferböschung so auszubilden, dass sich wesentlich flachere und damit aus der Sicht der Gewässerunterhaltung und Gewässerökologie wesentlich günstigere Ufersituationen ergeben. Die bisher von der Stadt geplante Uferöffnung für die Flutung des Stillgewässers wird dadurch wesentlich vergrößert und damit auch die Kontaktzone zwischen dem Neckar und dem Stillgewässer.

2.1 Aufteilung Projektgebiet Stadt – WSA

Das Gesamt-Projektgebiet wird entsprechend den Liegenschaften in einen Projektteil der Stadt Ludwigsburg und einen Projektteil des WSA aufgeteilt.

Auf Grund der unterschiedlichen Planungsrechte, Zuständigkeiten und Aufgabenstellungen werden die Projektteile getrennt voneinander finanziert, geplant und ausgeschrieben. Wegen der engen Verzahnung der Uferunterhaltungsarbeiten des WSA´s mit dem Projektteil der Stadt erfolgt partiell eine Kostenbeteiligung des WSA.

2.2 Auswirkungen auf die Ökologie

Durch die Dammöffnung **vergrößert sich die Stillgewässerfläche um 7.230 qm** auf insgesamt ca. 3,8 ha. Der vergrößerte aquatische Anschluss des Stillgewässers an den Neckar bewirkt eine deutliche Verbesserung der „Pfortenwirkung“. Das heißt, der Austausch der aquatischen und amphibischen Arten zwischen beiden Gewässerbiotopen wird deutlich erleichtert. Durch das neue, durchwegs flacher gestaltete Neckarufer werden auch wertvolle terrestrische Verbundbiotope zwischen Stillgewässer (Schilf/Röhrichtbereiche) und Neckarufer geschaffen. Durch den Wegfall des Weges zwischen Neckar und Stillgewässer können sich die Artengemeinschaften ungestört entwickeln, was zu einer erheblichen **Verbesserung der Arten- und Biotopschutzfunktionen** führt.

Diese Verbesserung macht sich auch deutlich in der Bilanzierung der Renaturierungsmaßnahme nach dem Ludwigsburger Bewertungssystem sowohl in der ökologischen Bewertung nach Wertstufen als auch in der monetären Bemessung bemerkbar. Nach dem bisherigen Stand wird sich der **monetäre Wert von ca. 4,069 Mio. € um ca. 0,62 Mio. € auf 4,689 Mio. € erhöhen.**

Zur Dokumentation der Biotopaufwertung ist ein Monitoring vorgesehen. Hierzu wurde der Bestand des heutigen Gebietes im letzten Jahr sowohl floristisch als auch faunistisch aufgenommen.

2.3. Auswirkungen auf Erholungseignung und Landwirtschaft

Durch die Vergrößerung der Wasserfläche zum Neckar hin wird der bislang auf dem Uferdamm verlaufende Landesradweg unterbrochen. Es ist vorgesehen, den seither an der Hangkante geplanten Fußweg westlich des Umgehungsgerinnes deshalb auf 4 m zu verbreitern und zu asphaltieren. Durch diese Wegbreite wird ausreichend Fläche für die Erholungsnutzungen zur Verfügung stehen. Mit einer entsprechend hochwertigen Feindecke soll auch den Bedürfnissen von Inlineskatern Rechnung getragen werden.

Die Wegeführung wird den Ansprüchen der an das Projektgebiet angrenzenden Landwirte gerecht: Durch ausreichenden Abstand zu den benachbarten Äckern und Wiesen und Abpflanzungen mit Gehölzen und Baumreihen werden negative Auswirkungen auf die Landwirtschaft reduziert. Außerdem ist die Zuckerrübenabfuhr wie bisher mit der neuen Wegeführung gewährleistet.

2.4 Beobachtungsplattform

Die Steuerung der Besucherströme im Projektgebiet ist in Hinblick auf die große Steigerung der Attraktivität der Landschaft ein zentrales Element. Zum einen sollen die neu entstehenden Lebensräume an Land und Wasser sich ungestört entwickeln können, zum anderen sollen die enormen Aufwertungen für Flora und Fauna der Bevölkerung nicht vorbehalten werden. Ziel ist es, die neue Auen- und Gewässerlandschaft so naturverträglich wie möglich zugänglich zu machen.

Von großer Bedeutung hierbei ist die geplante Besucherinsel mit einer darauf vorgesehenen Beobachtungsplattform. Die Insel mit Plattform soll zum „Markenzeichen“ und auch zur zentralen Informationsstelle des Projektes werden. Von hier aus wird das Gebiet optimal überschaubar sein und die Beeinträchtigungen der Natur werden sich durch die Insellage in Grenzen halten.

Vom neuen Fuß- und Radweg aus wird der Besucher auf einer Steganlage aus Holz über das Umgehungsgerinne und die Stillgewässer zu der Besucherinsel geführt. Die Ausführung der Beobachtungsplattform wurde mit dem Landratsamt und Naturschutz abgestimmt: Die Höhe der Plattform beträgt ca. 6m, getragen wird sie in Form einer Dreieckskonstruktion von 3 ca. 12 m hohen Metallträgern, die Spitze mit einem Storchennestgerüst versehen, auf das sich einmal Störche ansiedeln können.

Die komplette Plattform wird von der Stiftung Euronatur gesponsert. Am 16.07.2009 wird bei einem „Startschuss“ hierfür mit den vorbereitenden Arbeiten begonnen.

2.5. Unterhaltung

Das wasserseitige Deckwerk der Uferböschung der Bundeswasserstraße sowie nicht von Land aus erreichbare Inseln und Lahnungen werden vom WSA unterhalten.

Die Unterhaltung der auf städtischem Grund verlaufenden neuen Uferlinie unterliegt in Zukunft der Stadt. Die Entwicklung des Uferbereichs soll, bis auf die für die Besucher zugänglichen Bereiche, weitgehend sich selbst überlassen bleiben.

Bei der Pflege der Gehölzflächen und Wiesenbereiche ist vorgesehen, ansässige Landwirtschaftsbetriebe zu beauftragen.

3. Regionale und überregionale Bedeutung des Projektes

Europäische Ebene:

Europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) : Einheitliches Wasserrecht der EU seit 2000: Ziel ist es, bis zum Jahr 2015 für Gewässer ein gutes ökologisches Potential und einen guten chemischen Zustand herzustellen.

Life-Plus-Projekt: Förderung von Pilotmaßnahmen mit hohem Demonstrationscharakter: Vorbereitung der Bewerbung der Stadt zusammen mit dem WSA, Esslingen und Remseck für Projekte mit integrierten, nachhaltigen Planungen am Neckar in Projektpartnerschaft von Kommunen und Bund.

Bundes Ebene:

MORO – Modellvorhaben der Raumordnung ist ein Forschungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) Mit Hilfe diese Bundesprogramms gewann die von Herrn Grub ins Leben gerufene Initiative Grünzug Neckartal bundesweit Unterstützung und Beachtung und hat wesentlich dazu beigetragen, Uferrenaturierungen und die naturnahe Uferunterhaltung an der Bundeswasserstraße im Rahmen des Finanzierungsprogramm zum Schleusenausbau zu unterstützen.

Landes Ebene:

Zugwiesen IKoNE – Pilot- Projekt: IKoNE steht für: Integrierende Konzeption Neckar-Einzugsgebiet: Diese Konzeption wurde 1999 vom Land Baden-Württemberg ins Leben gerufen mit einer integrierenden gesamtwasserwirtschaftlichen Betrachtung des Neckars bezüglich Gewässerökologie, Gewässergüte und Hochwasserschutz. In deren Weiterentwicklung entstand die Neckarplattform des Landes Baden-Württemberg „Unser Neckar“

Region Stuttgart:

Im Auftrag des Regionalverbandes Stuttgart entstand der Masterplan Landschaftspark Neckar der Region Stuttgart mit mehr als 200 Einzelprojekten.

Kommunale Ebene:

Im Rahmen der Grünen Nachbarschaft und des Grünzugs Ludwigsburger Neckar ist das Projekt Zugwiesen am bedeutendsten und schafft eine Verbindung zwischen den Projekten oberhalb der Staustufe (Zipfelbachrenaturierung) und unterhalb der Staustufe (Uferumgestaltungen Hoheneck)

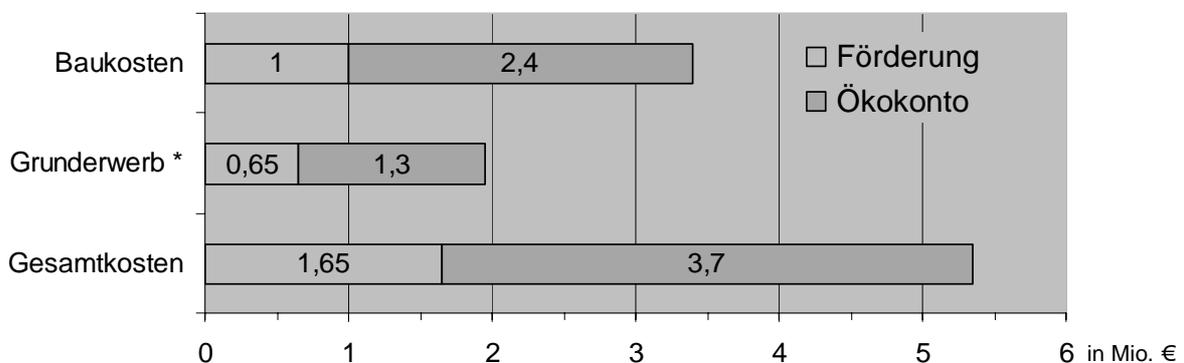
4. Sachstand, Kosten und Finanzierung

Die Ufersanierungen des WSA liegen nach Erfahrungswerten vom WSA bei Kosten in Höhe von 2,5 bis 3 Mio. €.

Die im Folgenden dargestellten **städtischen Kosten** beziehen sich ausschließlich auf den Projektteil der Stadt. Sie resultieren aus einer hierfür erstellten Kostenermittlung des Büro Geitz und Partner sowie aus den bisherigen Leistungen für Planung und Gutachten. **Die Baukosten inklusive der Planungskosten für den städtischen Projektteil belaufen sich auf 3,4 Mio. € (brutto).**

Die Finanzierung des Projektes der Stadt Ludwigsburg erfolgt zum einen über Zuschüsse und Fördermittel, zum anderen über einen Eigenanteil der Stadt, dessen Rückfinanzierung aus Mitteln von Ausgleichsmaßnahmen durch das monetäre Ökokonto erfolgt.

Finanzierung Projekt Zugwiesen - Aufteilung Förderung / Ökokonto



Förderungen:

Glücksspirale	600.000,00 €
Region Stgt	600.000,00 €
Land Ba-Wü	400.000,00 €
Naturschutzfond	
KSK	50.000,00 €
Gesamt	1.650.000,00 €

in Mio. €	Förderung	Ökokonto	Gesamt
Baukosten	1,00	2,40	3,4
Grunderwerb *	0,65	1,3	1,95
Gesamtkosten	1,65	3,7	5,35

*Der Förderanteil entspricht der Abweichung des Kaufpreises vom Grunderwerbspreis des Ökokontos. Die Differenz von 4 €/qm (Kaufpreis 12 €/qm – monetäres Ökokonto 8 €/qm) entspricht ca. 0,65 Mio. €.

4.1 Förderungen und Zuschüsse

Die aufgeführten Mittel von 1,65 Mio. € sind zugesagt bzw. bereits bewilligt.

In Vorbereitung ist ein Life plus Antrag bei der EU zusammen mit den Kommunen Esslingen und Remseck sowie mit dem Bund, vertreten durch das WSA.

Insgesamt bringen die Förderungen eine deutliche Entlastung und reduzieren den Eigenanteil der Stadt.

4.2 Rückfinanzierung durch das Ökokonto

Die Rückfinanzierung der von der Stadt selbst getragenen Kosten erfolgt über den finanziellen Ausgleich für Eingriffe durch Baugebiete und Straßenbaumaßnahmen. So decken die aus den Baugebieten erfolgten bzw. noch erfolgenden Ausgleichszahlungen von den Baugebieten Jahnstraße, Südliche Junkerstraße, Hartenecker Höhe, Neckarterrassen und Tammer Straße bereits ca. 3,5 Mio. € ab, also praktisch fast den gesamten selbst zu finanzierenden Anteil.

4.3. Entwicklung der Baukosten

Baukosten Stand 2000, Einreichung Genehmigungsplanung:	1,65 Mio. €
Baukosten Stand 2007, Sachstandsbericht Dez.2007 BTU:	2,10 Mio. €
Baukosten aktuell 2009, erweiterte Planung:	3,40 Mio. €

Baupreientwicklung auf Basis Planungsstand 2007:	0,10 Mio. €
--	-------------

Auflagen im Rahmen der Planfeststellung:

- Auflagen hinsichtlich Boden- und Wasserschutz: Bodenabdichtung,
 - Notwendigkeit der Erstellung von zusätzlichen Gutachten
- 0,25 Mio. €

Erweiterte Planung 2009:

- Massenzunahme bei den Erdarbeiten und Abdichtungsmaßnahmen.
 - Neuanlage von verbreitertem Landesradweg mit verbessertem Belag
 - Entsorgung von belastetem Material des bisherigen Dammweges (kieselrot)
 - Verhinderung der Umläufigkeit der Schleuse
- 0,95 Mio. €

Die Wege- und Brückenbaukosten fließen in den monetären Wert der ökologischen Aufwertung nicht ein, werden aber komplett aus den Überschüssen abgedeckt.

5. Zeitplan

Geänderter Planfeststellungsbeschluss: Anfang September 2009

Feierlicher Spatenstich: 14.09.2009

Ausschreibung der Maßnahmen: Ende 2009 / Anfang 2010

Finanzielle Auswirkungen:

FiPo.: 2.6110.9550.000.0002

Gesamtkosten: 3,4 Mio. € (Baukosten)

Veranschlagt im Finanzplan 2008 – 2012 2,7 Mio. €

UVP: nicht erforderlich

Unterschriften:

K o h l e r

Verteiler:

FB Tiefbau und Grünflächen

Dezernat III

FB Bürgerbüro Bauen

FB Stadtplanung und Vermessung

FB Revision

FB Finanzen

Dezernat II

FB Liegenschaften

FB Bürgerschaftliches Engagement

Referat NSE

AKÖ