

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

| Beschluss | |
|----------------------------------|-----|
| Nr. | vom |
| wird von Stabsst. 1.1 ausgefüllt | |

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2390
82-2310

Datum:
02.10.2009

1. Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

| 2. Beratungsfolge: | Sitzungstermin | Öffentlichkeitsstatus |
|----------------------|----------------|-----------------------|
| 1. Verkehrsausschuss | 23.11.2009 | öffentlich |
| 2. Gemeinderat | 14.12.2009 | öffentlich |

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat,

- den Sachstandsbericht zur Kenntnis zu nehmen
- davon Kenntnis zu nehmen, dass die Brücke kurzfristig für den LKW-Verkehr größer 3,5 t gesperrt wird
- zur Kenntnis zu nehmen, dass die vorhandene Brücke nicht saniert werden kann
- die Verwaltung zu ermächtigen, den Planungsprozess weiterzuführen
- die Verwaltung zu beauftragen, parallel zur Fortführung des Planungsprozesses mit externer Unterstützung einen Suchlauf für Alternativlösungen für das Bauwerk und den verkehrlichen Ansatz durchzuführen
- die Verwaltung zu beauftragen, parallel zur Fortführung des Planungsprozesses durch ein externes Büro die vorliegende Kostenberechnung zu überprüfen
- die erforderlichen Haushaltsmittel bei der Fortschreibung des Haushalts 2010/2011 bereitzustellen
- zur Kenntnis zu nehmen, dass die Verwaltung Gleisperrungen zum Abbruch der Brücke für Ostern 2012 bei der Bahn angemeldet hat. Dieser Zeitpunkt steht allerdings unter dem Vorbehalt des weiteren Planungs- und Abstimmungsprozesses

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2390

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

Sachverhalt/Begründung:

Der Verkehrsausschuss/Gemeinderat hat sich schon mehrfach, zuletzt mit Vorlage Drucksache Nr. 35-1/08 vom 09.04.2008 bzw. 21.04.2008 mit dem Neubau der Unionbrücke befasst.

Mit der heutigen Vorlage soll der Ausschuss/Gemeinderat über den aktuellen Sachstand informiert werden.

Inhalt der Vorlage:

1. Zustand der bestehenden Brücke
2. Stand der Planung
3. Zeitplan
4. Bauablauf und Bahnbetrieb
5. Kostenbericht
6. Handlungsoptionen
7. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2390

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

1. Zustand der bestehenden Brücke

Die bestehende Brücke (Baujahr 1956) wurde von der Bahn im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Rheintalstrecke gebaut und dann an den Kreis als damaligen Straßenbaulastträger übergeben.

Aufgrund gesetzlicher Neuregelung ging die Brücke 1989 in die Baulast der Stadt über.

Seit 1991 wird der Zustand der Brücke kontinuierlich durch Gutachter geprüft und bewertet.

Die Brücke zeichnet sich durch eine ausgefeilte statische Konstruktion aus, welche im Ergebnis zu einem sehr schlanken Bauwerk geführt hat.

Aufgrund des allgemeinen baulichen Zustandes der Brücke und der verwendeten Materialien, sowie der besonderen Konstruktion ist eine Sanierung des Bauwerks nicht möglich. Hierzu liegen zwei Gutachten vor.

Die bisher vorliegenden umfangreichen Untersuchungen kommen zum Ergebnis, dass es erforderlich wird, die verkehrliche Nutzung zu reduzieren. Deshalb soll für die Brücke eine Reduzierung der Verkehrslast auf 3,5 to erfolgen, wobei der Linienbusverkehr ausgenommen werden kann.

Um dies zu gewährleisten wird die Verwaltung für Anfang Dezember 2009 eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung erlassen und noch in 2009 umsetzen.

Da der LKW-Verkehr auf der Brücke ohnehin nicht sehr hoch ist, wird diese Maßnahme zu keinen spürbaren verkehrlichen Behinderungen führen.

Um die Wirksamkeit der Maßnahme zu gewährleisten, sollen neben der entsprechenden Beschilderung Höhenwarneinrichtungen, wie z. B. bei der Bahnunterführung Platanenallee eingerichtet werden.

Kosten in Höhe von 300.000 Euro sind seit 1999 für die Prüfungen und Maßnahmen an der bestehenden Brücke entstanden und über das Konto Unionbrücke abgerechnet worden.

Bis zum Abbruch der Brücke sind weitere 150.000 Euro für Prüfungen und Maßnahmen zu erwarten.

Diese Kosten müssen im Haushaltsansatz des Projekts Berücksichtigung finden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
Mußler, Bernhard 82-2390
Steck, Joachim

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

2. Stand der Planung

Es liegt seit August 2008 eine Planungsvereinbarung zwischen Bahn und Stadt vor, in welcher z. B. die „Verlangen“ von Stadt und Bahn definiert sind.

Die Vorplanung mit dem 2. Verlangen der Bahn (Lichte Höhe 6 m, Aufweitung des Bahngrabens um bis zu 4 m) liegt vor.

Die Entwurfsplanung ist für die Maßnahmen, welche die Stadt durchführt weitgehend fertig gestellt. Für die Maßnahmen, welche durch die Bahn ausgeführt werden (z.B. Oberleitungen) ist dieser Planungsstand noch nicht erreicht.

An der Verkehrsplanung haben sich gegenüber den letzten Berichten vom 03.08.2007 (Drucks. Nr. 116/07) und vom 13.03.2008 (Drucks. Nr. 035/08) keine Änderungen ergeben.

Damals wurde auf Antrag u. a. beschlossen, den Fuß und Radfahrersteg auf der Südseite der Brücke abgerückt vom Hauptbauwerk auszuführen. Im Laufe der Entwurfsplanung wurde seitens der Bahn angeregt, im Hinblick auf die Oberleitungen den Steg in das Hauptbauwerk zu integrieren, was vom planenden Büro umgesetzt wurde. In den neuesten Ergebnissen der Oberleitungsplanung kommt die Bahn zum Ergebnis, den Steg wieder abzurücken. Dies ist derzeit eine offene Frage.

Von den im Ausschuss gestellten Prüfaufträgen konnten bisher abgearbeitet werden:

- Verbreiterung des Bahngrabens nur in östlicher Richtung, um die heutige Stützmauer auf der Westseite nicht verlegen zu müssen. Mit Schreiben vom 24.06.2008 wurde den Fraktionen mitgeteilt, dass eine Verschiebung nur in östliche Richtung nicht realisierbar ist, da dies unter anderem eine sehr kostenintensive Gleisverlegung der Hauptgleise der Rheintalbahn erfordern würde.
- Die Baustellenumfahrung der Verbindung Wilhelmstraße/Rammersweierstraße kann weitestgehend gewährleistet werden. Eine Sperrung ist allerdings erforderlich beim Einschub der neuen Brücke.
- Als Brückenkonstruktion wurde eine Stahlbrücke gewählt, da diese praktisch komplett vormontiert werden kann und in einem relativ kurzen Zeitraum eingeschoben werden kann.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
Mußler, Bernhard 82-2390
Steck, Joachim

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

- Weitere Möglichkeiten zur Verkürzung der Gesamtbauzeit, wie z. B. Mehrschichtbetrieb, werden im Rahmen der weiteren Planung untersucht. Aufgrund der engen Zeitvorgaben durch den Bahnbetrieb werden Nacharbeit, Wochenendarbeit und Mehrschichtbetrieb allerdings zwangsläufig sein.

In einer Zwischenabstimmung der Planung mit dem Zuschussgeber wurde von dort die Frage aufgeworfen, ob die derzeit geplante Breite der Fuß- und Radweggalerie mit 3 m ausreichend bemessen ist. Des Weiteren wurde die verkehrliche Notwendigkeit und damit die Zuschussfähigkeit hinterfragt. Zu diesem Sachverhalt finden noch in 2009 klärende Gespräche mit dem RP statt.

Aus Sicht der Verwaltung und der Polizeidirektion Offenburg ist die Galerie aus Gründen der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erforderlich, da ein zweimaliges Kreuzen der Rammersweierstraße bzw. Wilhelmstraße vermieden werden kann und die Attraktivität der Hauptradwegeverbindung deutlich höher ist. Falls eine Zuschussung nicht erfolgen sollte, wird der Sachverhalt dem Ausschuss erneut vorgelegt.

Für die Gestaltung der Brücke liegen erste Skizzen vor. Die Brücke soll sich in erster Linie als technisches Bauwerk darstellen. Die Gestaltungsmerkmale spiegeln sich lediglich im Bereich der Beleuchtung, Geländerausbildung und einer waagrechten Lage des Berührschutzes wieder.

Bei den Stützwänden im Bahngraben ist auf Verlangen der Bahn konstruktiv die Möglichkeit zur Einrichtung von Lärmschutz vorzusehen. Es besteht Übereinstimmung zwischen Bahn und Stadt, dass eine gewisse Gestaltung der Stützwände erforderlich und die Realisierung reiner Betonwände nicht möglich ist. Ziel der weiteren Gestaltungsplanung muss sein, die Belange des Denkmalschutzes, der stadtplanerischen Aspekte, die Nachrüstung von Lärmschutz und der Kosten/ Kostentragung in Übereinstimmung zu bringen. Da aus Sicht der Stadt der Güterzugtunnel die einzige realistische Lösung des Bahnausbaus in Offenburg ist und die A3 Variante nicht zur Ausführung kommen kann, favorisiert die Verwaltung eine Verkleidung mit Sandstein. Hierzu finden weitere Gespräche mit Bahn, Zuschussgeber und Denkmalamt statt. Der Gemeinderat erhält hierzu einen gesonderten Bericht.

Die Anpassung der Oberleitungen für den Bauzustand und den Endzustand liegt in der Verantwortung der Bahn. Es zeichnet sich ab, dass diese Arbeiten sehr aufwendig und kostenintensiv sind, da große Bereiche der Oberleitungen betroffen sind und viele Zwischenzustände während der Bauzeit erforderlich werden.

Bis zum derzeitigen Zeitpunkt liegt keine gesicherte Planung und Kostenberechnung der Bahn vor (s. auch Lage Fuß- und Radfahrersteg auf der Südseite der Brücke).

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
Mußler, Bernhard 82-2390
Steck, Joachim

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

Da der Umbau der Brücke ein gemeinschaftliches Projekt von Stadt und Bahn ist, muss vor Baubeginn eine entsprechende Vereinbarung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz (Eisenbahnkreuzungsvereinbarung, EKrV) vereinbart werden, in welcher u. a. der Umfang der Maßnahme und die Kostenteilung geregelt werden.

Die Kostenregelung wird auf der Grundlage von so genannten Fiktiventwürfen getroffen. Dies bedeutet, dass die fiktiven Kosten ermittelt werden, welche entstünden, wenn ein Partner das Projekt unter Berücksichtigung allein seiner eigenen Interessen realisieren würde. Das Verhältnis dieser fiktiven Kosten bildet den Teilungsschlüssel für die tatsächlich entstehenden Baukosten. Da die Fiktiventwürfe jeweils nur das Verlangen eines Kreuzungspartners darstellen, können aus den Kosten der Fiktiventwürfe nicht die Kosten des Ausführungsentwurfs abgeleitet werden, welcher ja die Verlangen beider Partner berücksichtigt.

Die EKrV und die Fiktiventwürfe liegen im Entwurf vor und wurden schon in mehreren Gesprächen diskutiert, so dass die Endverhandlungen mit der Bahn beginnen können. Die Verwaltung hat das Rechtsanwaltsbüro Prof. Dr. Dolde beauftragt, die Stadt hierbei zu unterstützen. Aufgrund der weitreichenden, vor allem finanziellen Konsequenzen, welche mit dem Abschluss verbunden sind, sind diese Verhandlungen naturgemäß sehr schwierig und langwierig.

Eine unterschriebene EKrV ist Voraussetzung für den Zuschussantrag und Voraussetzung einer Ausschreibung von Bauleistungen.

Unter Beachtung des geplanten Bauablaufes müsste die EKrV bis März 2010 von beiden Partnern unterschrieben vorliegen (s. Kapitel 3). Hierin liegt eine gewisse Unwägbarkeit im Hinblick auf den Zeitplan für die Realisierung des Projektes. Die unterschriftsreife Fertigung wird dem Gemeinderat (u. a. Kostenverteilungsschlüssel) zur Zustimmung vorgelegt.

Zum Grunderwerb laufen die Gespräche. Derzeit kann man davon ausgehen, dass die Verhandlungen termingerecht abgeschlossen werden können.

3. Zeitplan

Das Rechtsverfahren (Planfeststellung/Plangenehmigung) soll im Juni 2010 beginnen und im Februar 2011 rechtskräftig vorliegen. Dies ist nur einzuhalten, wenn sich im Verfahren keine größeren Probleme ergeben. Größere Probleme sind aus heutiger Sicht nicht zu erwarten.

Für den Zuschussantrag nach dem Entflechtungsgesetz (Früher GVFG) erfolgt noch in 2009 eine Voranmeldung. Eine unterzeichnete EKrV ist Voraussetzung hierfür. Der Antrag selbst soll im April 2010 dem Zuschussgeber vorgelegt werden. Die Genehmigung wird derzeit für November 2010 erwartet.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
Mußler, Bernhard 82-2390
Steck, Joachim

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

Wie in Abschnitt 2 beschrieben soll die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung bis März 2010 unterschrieben vorliegen. Dies stellt eine größere Unwägbarkeit im Zeitplan dar, da die Verhandlungen hierzu sehr schwierig sind.

Nach dem derzeitigen Zeitplan ist vorgesehen, dass die Bahn die für die Bauzeit erforderliche Umrüstung der Oberleitungen im ersten Halbjahr 2011 durchführt. Das hierzu erforderliche Baurecht schafft die Bahn selbst.

Mit der Ausführungsplanung soll ab Juni 2010 begonnen werden. Die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen erfolgt ab November 2010. Dies bedeutet, dass Ausführungsplanung und das Erstellen der Ausschreibungsunterlagen parallel zum laufenden Rechtsverfahren und Genehmigungsverfahren Zuschuss erfolgt. Dies hat zur Konsequenz, dass Einsprüche und Erfordernisse zur Änderung durch die Verfahren einen zusätzlichen Aufwand erforderlich machen können. Die Ausschreibung der Maßnahme soll nach Vorliegen des Baurechts und der Genehmigung des Zuschusses erfolgen. Das Ausschreibungsverfahren könnte demnach ab März 2011 beginnen.

Die Bauarbeiten für die Brücke beginnen in der zweiten Jahreshälfte 2011.

Der Brückenabbruch soll in einer zugverkehrsarmen Zeit an Ostern 2012 erfolgen. Gleichzeitig soll die erste neue Brücke eingeschoben werden.

Die Fertigstellung der Maßnahme ist für Sommer 2013 vorgesehen.

Der dargestellte Zeitplan ist sehr eng und mit Unwägbarkeiten belastet. Ein Abweichen vom Zeitplan kann für die Stadt erhebliche Nachteile mit sich bringen (z. B. Eröffnung Einkaufsgalerie). Deshalb wird die Verwaltung alles daran setzen den Terminplan zu halten.

4. Bauablauf und Bahnbetrieb

Der Bauablauf gliedert sich in sieben Phasen:

Bauphase 1: Umbau der Oberleitung (Ostern 2011)

Bauphase 2: Neubau Stützwand Ostseite Wilhelmstraße und Herstellung der Umfahrung. (ab Herbst 2011)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
Mußler, Bernhard 82-2390
Steck, Joachim

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

Bauphase 3 Rückbau und Neubau der nördlichen Stützwände im Bahngraben, einschl. Widerlager, Vormontage des nördlichen Überbaus

Bauphase 4 Abbruch der vorhandenen Brücke und Einschieben des nördlichen Überbaus(Ostern 2012)

Bauphase 5 Abbruch und Neubau der südlichen Stützwände im Bahngraben einschl. Widerlager für den südlichen Überbau, Vormontage des südlichen Überbaus

Bauphase 6 Einschieben des südlichen Überbaus (Herbst 2012)

Bauphase 7 Anpassen der Brückenrampen und Restarbeiten (Sommer 2013)

Die oben dargestellten Bauphasen stellen eine grobe Gliederung des Bauablaufs dar und überlappen sich teilweise.

Die Arbeiten im Bahngraben hängen sehr stark von den Sperrpausen für den Zugbetrieb ab.

Längere ganztägige Sperrpausen, wie z. B. für den Brückenabbruch müssen terminlich fixiert zwei Jahre im Vorab angemeldet werden.

Vor diesem Hintergrund musste Ende September 2009 die Anmeldung der Sperrpause für den Brückenabbruch und das Einschieben des nördlichen Überbaus für Ostern 2012 bereits angemeldet werden. Falls sich die Termine nicht halten lassen - und hier gibt es viele Unwägbarkeiten, wie z.B. das Rechtsverfahren, der Abschluss der EKrG Vereinbarung - müsste spätestens bis zum Frühjahr 2010 die Korrektur dieser Meldung erfolgen. Bei späteren Änderungsmeldungen wird die Stadt kostenpflichtig.

Für den Abriss der bestehenden Brücke wurden verschiedene Varianten entwickelt, u. a. Sprengung bei Vollsperrung aller Gleise und Teilabbruch bei Aufrechterhaltung einzelner Gleise. Die Varianten liegen der Bahn zur Prüfung und Entscheidung vor. Nach derzeitigem Stand stimmt die Bahn einer mehrtägigen Vollsperrung wohl nicht zu, so dass ein Abbruch in Teilschritten erfolgen muss.

Direkt nach dem Abbruch der alten Brücke soll der neue nördliche Überbau eingeschoben werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

| | | | |
|------------------------------------|------------------------------------|-----------|------------|
| Dezernat/Fachbereich: | Bearbeitet von: | Tel. Nr.: | Datum: |
| Fachbereich 6, Tiefbau und Verkehr | Mußler, Bernhard Steck, Joachim | 82-2390 | 02.10.2009 |

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

Dies bringt den Vorteil, dass die Zeitspanne in welcher keine Brücke zur Verfügung steht nach derzeitigem Stand ca. acht Monate betragen wird. Dieser Zeitraum wird benötigt, um die Brücke für den Abbruch vorzubereiten und nach dem Einschleiben des 1. Überbaus die Straßenrampen höhenmäßig anzupassen.

Ob für die Zeitspanne zwischen Abbruch und Einschub des nördlichen Überbaus für Fußgänger und Radfahrer eine Behelfsbrücke erforderlich wird, hängt u. a. davon ab, ob der südliche Radfahrweg als Einzelsteg oder an das Bauwerk angehängt realisiert werden muss (s. Hinweis unter Kapitel 2).

Da aller Voraussicht nach keine mehrtägige Vollsperrung möglich ist, ergeben sich für Abbruch und Einschub Mehrkosten von ca. 200.000 – 300.000 Euro.

Diesen Mehrkosten müssten allerdings, derzeit nicht bezifferbare Bahnerschwerniskosten bei einer Vollsperrung gegen gerechnet werden.

Die Verkehrsverbindung Rammersweierstraße/Wilhelmstraße wird bis auf kurze Zeitabschnitte, wenn auch von der Leistungsfähigkeit her eingeschränkt, zur Verfügung stehen.

Die Verwaltung hat mit den Verkehrsbetrieben ein Umleitungskonzept für den Busverkehr entwickelt, welches verschiedene Varianten aufzeigt.

Voraussichtlich wird ein Teil der Busse über die Lange Straße/Zauberflötbrücke geführt. Dieser Sachverhalt wird dem Verkehrsausschuss in einer gesonderten Vorlage vorgestellt. Die Verwaltung beabsichtigt, dass das Fahrplankonzept für die Umfahrungssituation mit den betroffenen Bürgergemeinschaften und der Gemeinde Durbach vor einer Beratung im Verkehrsausschuss abgestimmt wird.

Der Abbruch der Brücke Ostern 2012 mit unmittelbar folgendem Einschub des neuen nördlichen Überbaus, terminiert den gesamten Bauablauf. Die zeitliche Verknüpfung von Abbruch und Einschub der neuen Brücke muss Ziel sein, um die verkehrlichen Einschränkungen zur Überquerung des Bahngrabens möglichst gering zu halten.

5. Kostenbericht

5.1 Kostenschätzung Vorentwurf ohne 2. Verlangen der Bahn

In der Vorlage vom 09.11.2006 (Drucks. Nr. 180/2006) wurden die Gesamtkosten der Unionbrücke auf der Grundlage einer Kostenschätzung mit 11 Mio. Euro beziffert. Diesen Kosten lag die Kreisverkehrslösung ohne das 2. Verlangen der Bahn zugrunde. Bereits in der letzten Vorlage von 2008, in welcher das 2. Verlangen der Bahn behandelt wurde, ist darauf hingewiesen worden, dass die Kosten durch das 2. Verlangen der Bahn (Aufweitung Bahngraben und zusätzliche Erhöhung der Brücke) deutlich steigen werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
Mußler, Bernhard 82-2390
Steck, Joachim

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

Von den 11 Mio., welche in der Vorlage 2006 genannt wurden, hätten nach damaliger Annahme getragen:

| | |
|---------------|---------------------------------------|
| Stadt | 4,3 Mio. Euro |
| Zuschussgeber | 4,0 Mio. Euro |
| die Bahn | 2,7 Mio. Euro (25 % der Gesamtkosten) |

Die oben genannten Kosten beruhen auf einer Kostenschätzung.

5.2 Kostenberechnung mit 2. Verlangen der Bahn

Mittlerweile liegt für das Bauwerk die Kostenberechnung und für die Maßnahmen, welche durch die Bahn umgesetzt werden, eine Kostenschätzung vor. Für die Betriebserschwerungskosten gibt es noch keine Aussage der Bahn, da diese wesentlich vom Bauablauf bestimmt werden, welcher derzeit noch nicht ausreichend detailliert bestimmt werden kann. Des Weiteren können die Vorteilsausgleiche (Wertschöpfung Alt für Neu) für Bahn und Stadt derzeit nicht benannt werden.

Infolge des 2. Verlangens der Bahn und der Konkretisierung der Planung ergeben sich gegenüber der Kostenschätzung von 2006 folgende Kostensteigerungen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6, Tiefbau und
 Verkehr

Bearbeitet von:
 Mußler, Bernhard
 Steck, Joachim

Tel. Nr.:
 82-2390

Datum:
 02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

| Gewerk/Maßnahme | durch 2. Verlangen der Bahn bedingt | durch Konkretisierung der Planung bedingt |
|---|--|--|
| 1. Rückbau best. Brücke | | 1.000.000 Euro |
| 2. Rad/Gehweg Galerie | | 250.000 Euro |
| 3. Abbruch/Neubau Stützwände | 5.300.000 Euro | |
| 4. Maßnahmen durch die Bahn durchgeführt (Oberleitung) einschl. Planung (Kostenschätzung) | 5.700.000 Euro | 1.000.000 Euro |
| 5. Straßenbau einschl. Ausstattung | 100.000 Euro | 500.000 Euro |
| 6. Gebäudeabbrüche | | 200.000 Euro |
| 7. Neubau Brücke | 900.000 Euro | 1.800.000 Euro |
| 8. Grunderwerb ohne Wiederverkaufserlöse | 200.000 Euro | 800.000 Euro |
| 9. Unvorhergesehenes | 750.000 Euro | 800.000 Euro |
| 10. Planung u. Verwaltungskosten | 1.300.000 Euro | 400.000 Euro |
| 11. Vorteilsausgleiche und Bahnerschwernis- kosten | ? | ? |
| | 14.250.000 Euro | 6.750.000 Euro |
| | ===== | ===== |

Die Gesamtkosten belaufen sich damit nach heutigem Stand auf 32 Mio. Euro, **ohne Bahnerschwerniskosten und Vorteilsausgleiche.**

Im Rahmen der Konkretisierung der Planung kommt es zu Kostenerhöhungen von 6,75 Mio. Euro, welche nicht durch das 2. Verlangen der Bahn bedingt sind.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard
Steck, Joachim

Tel. Nr.:
82-2390

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

Diese Kostensteigerungen lassen sich in vier Bereiche gliedern.

1. Qualitätsverbessernde Maßnahmen

- Sandsteinverblendung der Widerlager ca. 100.000 Euro
- Verbreiterung der Rad/Gehweggalerie von 2,5 auf 3 m ca. 70.000 Euro

2. Externe Faktoren

- ~~Stahlpreiserhöhung prognostiziert auf 2012~~
Allgemeine Kostenfortschreibung bis 2012 ca. 1.100.000 Euro
- Brückenabbruch ohne große Eingriffe in den Bahnbetrieb (keine mehrtägige Vollsperrung) ca. 1.000.000 Euro
- Brückeneinschub ohne große Eingriffe in den Bahnbetrieb (keine Hilfsjoche im Bahngraben) ca. 600.000 Euro
- Gesamterwerb anstelle Teilerwerb von Grundstücken, welche für den Bau benötigt werden einschl. Gebäudeabbrüche ca. 1.000.000 Euro
- Preisanpassungen Straßenbau (2006/2012) ca. 200.000 Euro

3. Zu nieder geschätzte Kosten

- Umbau der Oberleitung mit den erforderlichen Bauzuständen ca. 1.000.000 Euro
- Ausbau der Galerie ca. 180.000 Euro
- Erschließung des westlichen Areals (Konkretisierung im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen noch erforderlich) ca. 300.000 Euro

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
Mußler, Bernhard 82-2390
Steck, Joachim

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

4. Unvorhergesehenes und Verwaltungskosten

- Im Hinblick auf die Komplexität des Projekts müssen auch die Kostenansätze für Unvorhergesehenes und Verwaltungs-/Plankosten fortgeschrieben werden

ca. 1.200.000 Euro

ca. 6.750.000 Euro
=====

Die Kostensteigerungen, welche durch das 2. Verlangen der Bahn bedingt sind betragen zusammen

ca. 14.250.000 Euro
=====

5.3 Festlegung Kostenverteilungsschlüssel

Die Berechnung der Kostenaufteilung zwischen Bahn und Stadt erfolgt, wie in Kapitel 2 (Seite 6) aufgezeigt, auf der Grundlage des Kostenteilungsschlüssels der Fiktiventwürfe.

Bei der Kostenaufteilung ist zu beachten, dass die kreuzungsbedingten Baukosten dem Kostenverteilungsschlüssel in vollem Umfang unterliegen, von den Verwaltungskosten aber lediglich 10 % der Baukosten in Anrechnung gebracht werden können. Die darüber hinausgehenden Verwaltungskosten gehen zu Lasten des Maßnahmenträgers, d.h. bei der Unionbrücke zu Lasten der Stadt. Diese Verwaltungskosten werden nicht bezuschusst.

Es liegen derzeit Fiktiventwürfe vor, welche die Verhandlungsbasis der Stadt darstellen und mit der Bahn noch nicht verhandelt sind.

Ein aus heutiger Sicht realistischer Kostenverteilungsschlüssel unter Zugrundelegung der Fiktiventwürfe Stadt/Bahn könnte bei 55/45 liegen. Dieser Wert kann sich bei einem für die Stadt ungünstigen Ergebnis auf 60/40 verschlechtern und bei einem günstigen auf 50/50 verbessern.

Bei Zugrundelegung des derzeit aus Sicht der Stadt realistischen Kostenverteilungsschlüssels von Stadt 55%, Bahn 45 % ergeben sich folgende Kostenanteile:

| | |
|---------------|-----------|
| Stadt | 8,4 Mio. |
| Zuschussgeber | 9,9 Mio. |
| Bahn | 13,7 Mio. |

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
Mußler, Bernhard 82-2390
Steck, Joachim

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

Beim ungünstigen Ergebnis der Kostenverteilung erhöht sich der Anteil der Stadt auf 9,0 Mio. Euro, beim günstigen Ergebnis würde er sich auf 7,8 Mio. Euro reduzieren.

Im Kostenansatz nicht enthalten sind Bahnerschwerniskosten, da derzeit nicht absehbar ist, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang diese anfallen. Des Weiteren sind die Ablösekosten und die Vorteilsausgleiche (Wertschöpfung Alt/Neu) nicht im Kostenansatz enthalten, da diese nach dem derzeitigen Planungs- und Verhandlungsstand auch nicht ansatzweise beziffert werden können.

6. Handlungsoptionen

- Eine Sanierung der bestehenden Brücke um die Lebenszeit um z. B. zehn bis zwanzig Jahre zu verlängern ist nach heutigem Kenntnisstand nicht möglich. Um den Sachverhalt endgültig abzuklären, wurde hierzu eine Untersuchung beauftragt.
- Eine Stabilisierung der Brücke, um die Nutzungszeit um fünf bis zehn Jahre zu verlängern, stellt aus heutiger Sicht keine Handlungsoption dar. Die neue leistungsfähigere Brücke muss bis zur Eröffnung der Einkaufsgalerie an der nördlichen Hauptstraße zur Verfügung stehen.
- Im Hinblick auf den Allgemeinzustand der Brücke muss der Planungsprozess zum Neubau der Unionbrücke fortgeführt werden. Ein Neubau muss zum frühest möglichen Zeitpunkt erfolgen.
- Unter Berücksichtigung der sehr hohen Kosten könnte parallel zur Fortführung der Planung ein Suchlauf für ein neues Brückenkonzept mit anderen verkehrlichen Rahmenbedingungen erfolgen.
Die Verwaltung empfiehlt einen entsprechenden Auftrag zu erteilen. Hierfür werden grob geschätzt 50.000 Euro benötigt.
- In Anbetracht des technisch äußerst schwierigen Projekts mit einem hohen Kostenvolumen beabsichtigt die Verwaltung, die vorliegende Kostenrechnung durch ein bisher nicht im Projekt eingebundenes Büro auf mögliche Kostenoptimierungen überprüfen zu lassen. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 10.000 Euro. Aus den o. g. Gründen kann das für Großprojekte eingeführte Zentrale Investitionscontrolling der Stadtverwaltung diese Aufgaben nicht übernehmen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

153/09

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
Mußler, Bernhard 82-2390
Steck, Joachim

Datum:
02.10.2009

Betreff: Unionbrücke Sachstandsbericht November 2009

- Die Verwaltung beabsichtigt, trotz der genannten Unwägbarkeiten und der mit einem gewissen Risiko behafteten Überlappung von Genehmigungsverfahren und Ausschreibung, im Hinblick auf erforderlich werdende Korrekturen, am Zeitplan (Abbruch Ostern 2012) festzuhalten.

7. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Da die bestehende Brücke nicht saniert werden kann, muss kurzfristig eine Reduzierung der Verkehrslast auf 3,5 t erfolgen.

Der Planungsprozess für den Brückenneubau auf der bisherigen Beschlussbasis wird fortgeführt, um einen Brückenabbruch nicht zu verzögern.

Trotz der erheblichen Unwägbarkeiten, wird der Zeitpunkt des Brückenabbruchs auf Ostern 2012 terminiert, und die anderen Arbeiten auf diesen Zeitpunkt abgestimmt.

Die für den Neubau der Brücke erforderlichen Mittel (städt. Anteil plus Zuschussanteil aus dem Verflechtungsgesetz) in Höhe von 18,3 Mio. Euro plus die erforderlichen Mittel für Untersuchungen und Maßnahmen an der bestehenden Brücke in Höhe von 0,45 Mio. Euro werden bei der Fortschreibung des Haushalts 2010/2011 bereitgestellt.

Parallel zur Fortführung der Planung soll eine Untersuchung erfolgen, ob es wirtschaftlichere Lösungen bei Zugrundelegung einer anderen Ausbildung der Brücke und anderen verkehrlichen Ansätzen gibt. Des Weiteren soll der derzeit ermittelte Kostenansatz durch eine gesonderte externe Beauftragung geprüft werden.

Wenn die ausgehandelte Eisenbahnkreuzungsvereinbarung vorliegt, wird diese dem VA/GR vorgelegt. Sollten sich sonstige neue Sachverhalte ergeben, werden weitere Sachstandsberichte vorgelegt.

Die Verwaltung beabsichtigt, das Busumleitungskonzept für die Umbauzeit mit der Gemeinde Durbach und den Bürgergemeinschaften abzustimmen und dann dem Verkehrsausschuss zur Beratung vorzulegen (1. Quartal 2010).