

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 1731/2015

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Benner, Florian

Haushaltswirksamkeit: nein

ja, bei

Produkt: 54100

Investitionskosten: nein

ja

Betrag:

Drittmittel: nein

ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt: nein

ja

Betrag:

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Bau- und Planungsausschuss	08.12.2015	öffentlich	Beschlussfassung

Betreff: Straßenüberführung über die Gleise der Deutschen Bahn im Zuge der Oberen Langgasse (BW407)

Beschlussempfehlung:

1. Der Beschluss des Bau- und Planungsausschusses vom 10.12.2014 für den Neubau der Straßenüberführung wird aufgehoben.
2. Der Bau- und Planungsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der grundhaften Instandsetzung der Brücke.

Begründung:

In der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 10.12.2014 wurden die Ergebnisse der Vorplanung, sowie eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der beiden Varianten „Ersatzneubau“ und „Instandsetzung“ vorgestellt.

Zum damaligen Zeitpunkt konnten noch deutliche Vorteile beim Rückbau der bestehenden Überführung und der Errichtung einer neuen Brücke gesehen werden. Insbesondere, da damit die Lastbeschränkung für den Schwerverkehr aufgehoben werden könnte.

Zur Finanzierung des Vorhabens war angedacht, die Deutsche Bahn an den Kosten zu beteiligen und beim Land-Rheinland-Pfalz eine Zuwendung zu beantragen. Da die Möglichkeit einer Zuwendung im Rahmen des GVFG/EntflechtG Ende 2019 ausläuft, sollte 2018 mit dem Bau begonnen werden.

Die Verwaltung hat auf Grundlage des Beschlusses die Entwurfsplanung beauftragt und Gespräche mit der DB AG sowie dem LBM geführt.

Mit zunehmender Planungstiefe zeigte sich, dass Annahmen, die im Rahmen der Vorplanung gemacht werden mussten teilweise nicht haltbar waren. So zeigte das Baugrundgutachten, dass die Gründung des neuen Bauwerkes nur mit deutlich höherem Aufwand als erwartet machbar ist. Auch der Rückbau kann nicht wie ursprünglich angedacht durch Ausheben von einzelnen Brückenteilen per Mobilkran erfolgen. Der Überbau, die Stützen und Fundamente müssten konventionell abgebrochen werden. Hierfür wären der Rück- und Wiederaufbau der Oberleitung, der Lichtsignaltechnik und der Schutz der Gleise verbunden mit einer ca. einwöchigen, kompletten Gleissperrung notwendig.

Diese beiden Beispiele, aber auch weitere Punkt haben zu einer deutlichen Steigerung der Baukosten im Rahmen der Entwurfsplanung und der Fortschreibung der Kostenschätzung zur Kostenberechnung geführt.

Aktuell werden für den Neubau Baukosten in Höhe von 1.749.000 € veranschlagt (Anm.: Kostenschätzung 12/2014 für die reinen Baukosten waren 1.463.000 €).

Hierzu kämen noch eine Reihe von Kosten, die bei derzeitiger Planungstiefe noch nicht bezifferbar sind (Honorarkosten für die Oberleitungsplanung, Lichtsignaltechnikplanung, Schienenersatzverkehr, Prüfeningenieurkosten, etc. pp.).

Damit steht zu erwarten, dass die Variante Neubau derzeit nicht mehr die wirtschaftlichere Variante ist, wobei die volkswirtschaftlichen Vorteile der höheren Brückenklasse beim Neubau unberücksichtigt bleiben.

Die Gespräche mit der Deutschen Bahn haben gezeigt, dass vor einer Zusage der DB zur Übernahme von Kosten zwingend eine Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKG) erarbeitet werden muss. Hierfür müssten sogenannte Fiktiventwürfe erarbeitet und bei der Bahn eingereicht werden, was wiederum mit zusätzlichen Planungskosten verbunden ist. Als Zeitrahmen zum Abschluss einer solchen Vereinbarung müssen ca. 9 Monate veranschlagt werden. Es wird also damit gerechnet, dass die Vereinbarung erst Ende 2016 geschlossen werden könnte.

Eine Zuwendung beim LBM kann wiederum erst nach erfolgreichem Abschluss der Kreuzungsvereinbarung mit der Bahn erfolgen, da erst dann feststeht, in welcher Höhe die Zuwendung beantragt wird. Bis zur Bewilligung des Antrages wird mit einem Zeitraum von min. 12 Monaten gerechnet, sodass nicht vor Ende 2017 mit einem Bewilligungsbescheid gerechnet werden kann.

Ausführungsplanung, Tragwerksplanung, Prüfstatik, Ausschreibung und Vergabe bedürfen ebenfalls wieder einem Zeitraum von min. 12 Monaten.

Aufgrund der vorgenannten notwendigen Zeiträume steht zu befürchten, dass die Errichtung der neuen Brücke nicht mehr wie geplant im Rahmen der Laufzeit des GVFG/EntflechtG durchgeführt werden kann. Eine Folgeregelung bezüglich Zuwendungen im kommunalen Straßenbau über 2019 hinaus ist noch nicht bekannt.

Eine Förderung des Vorhabens in Höhe von 60% der zuwendungsfähigen Kosten durch das Land Rheinland-Pfalz ist damit in Frage gestellt, insbesondere dann, wenn die Wirtschaftlichkeit eines Neubaus gegenüber der Instandsetzung nicht mehr nachgewiesen werden kann.

Damit ist die Neubaumaßnahme in zeitlicher und finanzieller Hinsicht derzeit nicht quantifizierbar, insbesondere, weil sie in einen Zeitraum der Fördermittelumstellung fällt.

Für die Instandsetzung wurden im Rahmen der Vorplanung Baukosten in Höhe von 736.000 € ermittelt. Diese müssten ggfls. Im Rahmen der Entwurfsplanung überprüft werden. Für eine Instandsetzung ist jedoch keine Kreuzungsvereinbarung notwendig. Auch ein Verfahren zur Erlangung oder Festigung von Baurecht wäre überflüssig, sodass bereits in 2016 der Zuwendungsantrag beim LBM gestellt werden könnte. Ausführungs- und Tragwerksplanung, sowie Ausschreibung und Vergabe könnten 2017 erfolgen, sodass dann 2018 gebaut werden kann.

Hinweis:

Auch bei einer grundhaften Instandsetzung bleibt die Grundsubstanz des Bauwerks bereits annähernd 80 Jahre alt. Es ist davon auszugehen, dass eine grundsanierte Brücke ihre Zweckbestimmung aber weiter 20 bis 30 Jahre erfüllen kann. Ein Neubau der Straßenüberführung ist jedoch trotz Sanierung langfristig unumgänglich.

Die Beschränkung für den Schwerverkehr auf 30 to zulässiges Gesamtgewicht bleibt bei einer Instandsetzung wie bisher bestehen. Die Zielfestlegung im VEP 2020 müsste ggfls. angepasst werden.

Anlagen:

- Kostenberechnung (Stand 11/2015)