

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0370/2020

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Benner, Florian

Haushaltswirksamkeit:	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, bei	Produkt: 54100
Investitionskosten:	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Betrag: 3.625.000,- €
Drittmittel:	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Betrag: 2.675.000,- €
Folgekosten/laufender Unterhalt:	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Betrag: ca. 2.000,- €
Im laufenden Haushalt eingeplant:	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Fundstelle: F29

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	18.08.2020	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	27.08.2020	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: Ersatzneubau der Straßenüberführung „Obere Langgasse,, über die Gleise der Deutschen Bahn

Beschlussempfehlung:

1. Der Beschluss zur Instandsetzung des Bauwerkes vom Dezember 2015 wird aufgehoben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt
 - die Planung des Ersatzneubaus aufzunehmen,
 - die Kostenbeteiligung der Bahn in einer Kreuzungsvereinbarung zu regeln,
 - eine Zuwendung beim Landesbetrieb Mobilität zu beantragen und
 - den Ersatzneubau vorzunehmen.

Begründung:

Die 1939 erbaute Brücke weist seit Jahren sowohl bauliche Mängel, als auch Mängel bezüglich der Verkehrssicherheit auf. Neben dem Alter der der Brücke ist auch die eingeschränkte Belastbarkeit ein Manko.

Bereits Ende 2014 wurde der Ersatzneubau beschlossen. Aufgrund der langen Projektlaufzeit zur Abstimmung mit Bahn und Land zur Finanzierung, wurde dieser Beschluss im Dezember 2015 aufgehoben. Stattdessen sollte eine Instandsetzung der Brücke erfolgen, die zwar bauliche Mängel mindern und insbesondere die Verkehrssicherheitsmängel beheben könnte, nicht jedoch die Lastbegrenzung. Details zur Beschlusslage sind den Vorlagen 1427/2014 und 1731/2015 zu entnehmen.

Das Erfordernis eines Neubaus wäre mit der Instandsetzung allerdings nur 15 bis 20 Jahre in die Zukunft verlagert.

Die Verwaltung hat, entsprechend des Beschlusses vom Dez. 2015 die Entwurfsplanung zur Instandsetzung erarbeitet und 2017 einen Zuwendungsantrag beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) eingereicht.

Der Zuwendungsantrag wurde der Stadt, nach eingehender Prüfung durch den LBM, ohne Bewilligung oder Ablehnung, im Herbst 2018 zurückgegeben. Dies erfolgte mit dem Hinweis und der Bitte die Variante eines Neubaus unter Kostenbeteiligung der Bahn zu prüfen.

Im Frühjahr 2019 wurden Vorgespräche mit der Bahn geführt. Ergebnis:

1. Die Bahn hat ein Interesse an der Vergrößerung des Lichtraumprofils (Durchfahrtshöhe)
2. Daraus ergibt sich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz eine Kostenbeteiligungspflicht der DB am Neubau

Zur Bezifferung des Kostenteilungsschlüssels mussten Fiktiventwürfe erarbeitet werden, also Bauwerksentwürfe einschl. Kostenschätzung, die als Variante eine Brücke mit und eine Brücke ohne Berücksichtigung der Belange der DB wiedergeben.

Dieses sehr aufwändige Verfahren konnte im Frühjahr 2020 abgeschlossen werden.

Hieraus ergibt sich eine Kostenbeteiligung der DB am Neubau einer Brücke von ca. 45%.

Aufgrund der aktuellen Kostenberechnung ergibt sich folgende vorläufige Kostengliederung für einen Neubau (gerundet):

• Baukosten	2.900.000 €
• Baunebenkosten (geschätzt 25% der Baukosten)	725.000 €
	+ _____
	3.625.000 €
• Kostenanteil DB	-1.330.000 €
• Verwaltungskostenanteil DB	-290.000 €
• erwartete Zuwendung nach LVFGKom/LFAG	-950.000 €
• Ablösebetrag Vorteilsausgleich Stadt an DB	200.000 €
	+ _____
• Tatsächlicher Kostenanteil der Stadt	1.255.000 €

Der Ersatzneubau hat damit, aus Sicht der Verwaltung, einige Nachteile, aber auch einige gravierende Vorteile, gegenüber der Instandsetzung.

Nachteile:

- Der Neubau auf solch engem Raum ist schwierig und anspruchsvoll.
- Die genaue Terminschiene kann noch nicht festgelegt werden, da hierfür zuerst die Kreuzungsvereinbarung mit der Bahn bezgl. der Kostenbeteiligung geschlossen werden muss.
- Um sowohl während der Bauzeit, als auch später Rechtssicherheit gegenüber der angrenzenden Bebauung zu erlangen, sollte ein Bebauungsplan für den Neubau erstellt werden.

Vorteile:

- Es verbleiben vergleichsweise geringe Mehrkosten für eine komplett neue Brücke bei der Stadt.
- Sowohl alle baulichen, als auch die Verkehrssicherungsmängel können dauerhaft behoben werden, statt diese nur zu verschieben.
- Folgekosten und laufende Unterhaltung werden für die nächsten Jahrzehnte sehr viel geringer ausfallen.
- Die Lastbegrenzung für den Schwerverkehr kann aufgehoben werden.
- Die Verkehrsführung, insbesondere des Radverkehrs auf dem Bauwerk und in der angrenzenden Kreuzung kann in diesem Zuge neu geregelt werden.

Zusammenfassung:

Eine Instandsetzung ist kurzfristig die kostengünstigere Variante, verschiebt das Grundproblem des Bauwerkes aber nur um einige Jahre.

Unter den zu erwartenden Randbedingungen (Beteiligung der DB und Zuschuss vom LBM), kann der langfristig notwendige Neubau der Brücke, mit einer finanziell relativ geringen Mehrbelastung der Stadt erfolgen.

Die Verwaltung schlägt dem Stadtrat den Ersatzneubau der Brücke vor.

Anlagen:

- Erläuterungsbericht und Pläne die der zu schließenden Kreuzungsvereinbarung zugrunde liegen

Hinweis:

Die Anlagen zu diesem Tagesordnungspunkt (öffentlich) finden Sie in unserem Bürgerinformationssystem (<https://buergerinfo2.speyer.de>); Vorlagen im nicht öffentlichen Teil sind im Ratsinformationssystem (<https://ratsinfo2.speyer.de>) hinterlegt, für das jedoch ein individueller Login erforderlich ist.