

TOP 1.1 – 1.5

Gremium Stadtrat	Termin 09.12.2019	Status öffentlich
----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

Vorlage der Verwaltung

1.1 Sachstand Hochstraße Süd, Rückbau und Ersatzbau

1.2 Vergabe der Planungsleistungen für den Ersatzbau

1.3 Vergabe des Rückbaus

1.4 Sachstand Anpassung des ÖPNV-Konzeptes

1.5 Sachstand Hochstraße Nord / Stadtstraße / City West

Vorlage Nr.: 20190880

A N T R A G

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

1. Der sofortige Abriss der Pilzhochstraße im Rahmen der Gefahrenabwehr wird genehmigt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Pilzhochstraße einen funktionalen Ersatzneubau mit der gleichen verkehrlichen Leistungsfähigkeit in Stahlverbundbauweise umzusetzen und unter Berücksichtigung der aktuellen Notlage auf umfangreiche Variantendiskussionen und Öffentlichkeitsbeteiligungen zu verzichten.
3. Das beschriebene Vorgehen zur Vergabe der Planungsleistungen für den Ersatzneubau einer dauerhaften Brückenkonstruktion wird genehmigt.
4. Zur Beseitigung der bestehenden Gefahrensituation wegen der fehlenden Standsicherheit der Pilzhochstraße wird die Verwaltung beauftragt eine freihändige Vergabe der Abbrucharbeiten nach §3 a, Abs. 4 Nr. 2 VOB/A im Rahmen der Gefahrenabwehr, an eine leistungsfähige Firma, zu beauftragen.
5. Die Beauftragung der Kanzlei OSE STURM VOLZ Rechtsanwaltsgesellschaft mbH und des Ingenieurbüros Krebs und Kiefer auf Stundennachweis zur Unterstützung bei der freihändigen Vergabe der Abbruchleistungen wird genehmigt.
6. Die Beauftragung des Prüflingenieurs Prof. Novak für die Freigabe der Abbruchstatik auf Stundenbasis wird genehmigt.
7. Die zur Aufrechterhaltung des ÖPNV-Betriebes erforderlichen Maßnahmen der RNV im Zusammenhang mit der Sperrung der Verkehrswege unter der Pilzhochstraße, die

Nutzung der Sperrphase für Investitionen ins Verkehrsnetz und die Abrechnung mit der RNV über das Linienbündel Ludwigshafen werden genehmigt.

8. Die Verschiebung des Baubeginns der Hochstraße Nord wird genehmigt.
9. Die Verwaltung wird beauftragt das für die Hochstraße Nord begonnene Planfeststellungsverfahren und die beauftragten Planungen weiterzuführen und wie vorgesehen abzuschließen.
10. Die Beauftragung der Aktualisierung und Anpassung des vorhandenen Verkehrsmodells an Durth Roos Consulting GmbH wird genehmigt.
11. Die Beauftragung der Untersuchung von Sanierungs-, Behelfs- und Abstützungslösungen für die Hochstraße Nord an die Planungsgemeinschaft Rogmann Ingenieure und Schüßler Plan wird genehmigt.

1. Hochstraßen

1.1 Sachstand Hochstraße Süd

Die Hochstraße Süd musste am 22.08.2019 für den Verkehr gesperrt werden. Infolge dessen wurde Herr Prof. Novak damit beauftragt eine Standsicherheitsberechnung mit wissenschaftlichen Methoden durchzuführen, um eventuelle Tragreserven am Bauwerk nutzen zu können, um den Verkehr schnell wieder zu eröffnen. Die Ergebnisse dieser Berechnungen lagen abschließend am 22.11.2019 vor und machten die sofortige Sperrung sämtlicher Bereiche unter der Hochstraße Süd einschließlich der querenden Straßen und Straßenbahnlinien erforderlich. Parallel zu den wissenschaftlichen Nachrechnungen wurden von der Verwaltung, zum Teil mit externer Unterstützung, vielfältige Lösungsmöglichkeiten technisch, rechtlich und wirtschaftlich untersucht. Diese sind die Grundlage für das weitere Handeln an der Hochstraße Süd.

Zum weiteren Umgang mit der Pilzhochstraße wurden die Varianten Unterstützung, Abriss und Errichtung einer Behelfsbrücke und Abriss und Errichtung eines Brückenneubaus betrachtet.

Variante 1) Unterstützung der bestehenden Pilzkonstruktion mittels Waagebalken

Grundgedanke dieser Möglichkeit war es, die Pilzkonstruktion zu entlasten, indem man als erstes das ständig wirkende Gewicht und die Verkehrslasten reduziert und als zweites mittels einer Unterstützung mit Hilfe von ca. 200 Waagebalken ein konstantes Gegengewicht zu den Verkehrsbelastungen in das Bauwerk einbringt. Anhand der statischen Nachrechnung und der wissenschaftlichen Ausarbeitung stellt sich heraus, dass dies nicht genügt, um die kritischen Stellen ausreichend zu entlasten. Daher muss diese Lösung verworfen werden.

Variante 2) Rückbau der Pilzhochstraße und Ersatz dieser durch eine Behelfsbrücke

Es wurde der Abbruch der Pilzhochstraße und die Errichtung einer neuen, schnell aufzubauenden Behelfsbrücke an gleicher Stelle mit gleichen Auf- und Abfahrten untersucht. Ein großer Teil der erforderlichen Arbeiten für die Errichtung einer solchen Behelfsbrücke sind mit denen für die Errichtung einer neuen Brücke identisch. Als erstes muss der Rückbau der Pilzkonstruktion erfolgen und im Nachgang müssen die Fundamente und die notwendigen Pfeiler hergestellt werden. Sobald die Pfeiler fertiggestellt sind, könnte die Behelfsbrücke innerhalb von 3 bis 4 Monaten montiert werden.

Gravierende Nachteile bei dieser Lösung sind die geringe Lebensdauer (ca. 15 Jahre) und die Kosten, die einem Neubau einer dauerhaften Brücke gleich kommen. Im Gegensatz dazu, ist die mögliche Bauzeitverkürzung von ca. 6-9 Monaten im Vergleich zu einer konventionellen Brücke eher als gering zu bewerten.

Variante 3) Ersatzneubau der Pilzhochstraße

Es wurde eine Stahlverbundkonstruktion für den Ersatzneubau untersucht. Diese Konstruktionsart wird auch bei der Stadtstraße für die neue Westbrücke über die Bahnanlagen zum Einsatz kommen und vereint aus Sicht der Verwaltung die Vorteile von Stahl-

und Betonbrücken. Der Neubau erfolgt an gleicher Stelle mit gleichen Querschnitten und gleichen Auf- und Abfahrten, damit die erforderliche Planungszeit auf ein Minimum reduziert werden kann. Umfangreiche Variantendiskussionen und Öffentlichkeitsbeteiligungen lässt die angespannte Zeitschiene nicht zu. Die Bauzeit würde ca. 3 Jahre betragen.

Bewertung

Im Ergebnis hat eine neue konventionelle Brücke Vorteile in den Punkten Wirtschaftlichkeit, Dauerhaftigkeit und ist mit der Behelfsbrücke in dem Punkt Bauzeit fast gleichauf. Der Bauzeitvorteil wiegt die Nachteile der Behelfsbrücke nicht auf. Daher soll im weiteren Planungsprozess die dauerhafte Lösung verfolgt werden.

Planungsrecht

Mit der Klärung des zu beachtenden Planungsrechts wurde die Kanzlei Dolde Mayen und Partner beauftragt, die auch die weiteren Abstimmungen begleitet. Die beiden möglichen Varianten unterscheiden sich planungsrechtlich nicht voneinander. Nach Abstimmung mit der zuständigen Planfeststellungsbehörde ist unter Berücksichtigung der Randbedingungen ein Planfeststellungsverfahren die risikoloseste Möglichkeit. Alternativ kommt noch ein planfeststellungsersetzender Bebauungsplan in Betracht. Aktuell finden intensive Abstimmungen mit dem Land Rheinland-Pfalz statt, um eine Lösung zu finden, die eine schnellere Genehmigung oder ein anderes Verfahren ermöglichen. In Abhängigkeit vom planungsrechtlichen Vorlauf, der noch nicht abschließend geklärt ist, würde sich mit Planfeststellungsverfahren im schlimmsten Fall ein Baubeginn im Jahr 2027 ergeben.

Sperrungen

Die Bestellung des Abspermaterials und Absperrung der Bereiche unter der Hochstraße wurde an den WBL beauftragt. Weiterhin müssen hier tägliche Kontrollen der Zäune und die Beseitigung von Vandalismusschäden durchgeführt werden.

Ressourcen

Haushaltsmittel müssen für den Abbruch im Ergebnishaushalt bereitgestellt werden. Die im Bereich Tiefbau für die Betreuung der Hochstraßenprojekte geschaffenen Stellen sind derzeit noch nicht besetzt. Allgemein ist es aktuell kaum möglich, Bauingenieure zu den Konditionen des TVÖD einzustellen. Aus den dargestellten Gründen sind die für diesen Zeitplan erforderlichen Personalressourcen nicht vorhanden.

1.2 Vergabe der Planungsleistungen für den Ersatzbau

Zur schnellst möglichen Umsetzung eines Ersatzneubaus ist es erforderlich, ein Ingenieurbüro mit der Planung zu beauftragen. In Anbetracht der beträchtlichen Neubaukosten ist es erforderlich, ein EU-weites Vergabeverfahren durchzuführen, da der Schwellenwert von 220.000 Euro für die Planungskosten deutlich überschritten wird. Zur Vorbereitung und Durchführung dieses EU-Vergabeverfahrens wird eine Kanzlei beauftragt werden.

1.3 Vergabe des Rückbaus

Zur Beseitigung der bestehenden Gefahrensituation, zur Wiedereröffnung der querenden Verkehrswege und zur Umsetzung der unter 1.1 beschriebenen Variante ist ein Abbruch der Pilzhochstraße erforderlich. Da hier wegen der fehlenden Standsicherheit Gefahr in Verzug ist und die Verkehrswege dringend wieder geöffnet werden müssen, strebt die Verwaltung eine freihändige Vergabe der Abbrucharbeiten nach §3 a, Abs. 4 Nr. 2 VOB/A im Rahmen der Gefahrenabwehr an eine leistungsfähige Firma an. Eignungsvoraussetzung ist für die Verwaltung die Zertifizierung der Firmen nach RAL HA 3 AB sowie einschlägige Referenzen im Rückbau von Großbrücken aus Spannbeton. Bei der Wertung der Angebote wird der Ausführungszeitraum schwerpunktmäßig noch vor dem Preis gewertet. Weiterhin liegt der Fokus auf einem schnellstmöglichen Abriss der Bauwerke über den derzeit gesperrten Verkehrswegen.

Erste Gespräche haben bereits stattgefunden, die Angebote werden noch im Dezember 2019 erwartet. Es ist beabsichtigt, den Auftrag im Rahmen einer Eilgenehmigung durch den Stadtvorstand genehmigen zu lassen. Aus Erfahrungen des Landes Rheinland-Pfalz ist damit zu rechnen, dass der Rückbau spätestens Ende 2020 abgeschlossen sein kann. Ob die Firmen einen schnelleren Abbruch durchführen können, wird sich erst nach Abgabe der Angebote zeigen.

Für die Unterstützung bei dem freihändigen Vergabeverfahren wurden die Kanzlei OSE STURM VOLZ Rechtsanwaltsgesellschaft mbH für die vergaberechtlichen Aufgaben und das Ingenieurbüro Krebs und Kiefer für die technische Unterstützung und Erstellung eines funktionalen Leistungsbeschreibs freihändig auf Stundenbasis beauftragt.

Im Rahmen der Beauftragung einer Rückbaufirma soll der Prüfenieur Prof. Novak für die Freigabe der Abbruchstatik beauftragt werden. Dies soll ebenfalls freihändig auf Stundennachweis erfolgen. Außerdem wird es erforderlich sein, die Anwohner angemessen über die Arbeiten zu informieren und eine Betreuung während des Rückbaus anzubieten.

1.4 Sachstand Anpassung des ÖPNV-Konzeptes

Durch die Sperrung der querenden Verkehrswege unter der Hochstraße wird das ÖPNV-Netz der Stadt Ludwigshafen stark in Mitleidenschaft gezogen. Zur Aufrechterhaltung eines Notbetriebs wurden und werden von der RNV erhebliche Anstrengungen gefordert. Beispielhaft sind hier zu nennen: der Linienersatzverkehr, neue Linienführungen der Straßenbahn, umfangreiche Information der Bürger in allen Medien, neue Konzepte für den Betriebshof durch Entfall der Fahrtmöglichkeit der Bahn nach Rheingönheim, Errichtung von Ersatzhaltestellen, Prüfung und Ausweitung von Busspuren, Beschleunigungsmaßnahmen für die Arbeiten am Ostausgang, Abbau von Oberleitungen, die an der Pilzhochstraße befestigt sind und vieles mehr.

Die RNV wird beauftragt die Sperrphasen zu nutzen, um Investitionen im Verkehrsnetz ohne Behinderung umzusetzen. Hierbei sollen explizit der Berliner Platz, Gleisarbeiten

aber auch der Einbau von Weichen zur Flexibilisierung des Straßenbahnnetzes geprüft werden.

Die Verwaltung schlägt vor, die Abrechnung mit der RNV über das Linienbündel Ludwigshafen vorzunehmen, was wahrscheinlich zu einer Erhöhung des Verlustes im Haushalt der Stadt bedeutet.

1.5 Sachstand Hochstraße Nord

Die Reduzierung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit während der Bauzeit ist der Grund für die Erarbeitung von Alternativen zum Umgang mit der Erneuerung der Hochstraße Nord. Hierfür sollen Möglichkeiten untersucht werden, wie die stark geschädigten Bauwerke der Hochstraße Nord saniert, unterstützt oder verkehrstüchtig gehalten werden können, bis die neue Hochstraße Süd dem Verkehr übergeben werden kann. Hierfür wurde von der Verwaltung eine Planungsgemeinschaft aus den beiden sachbefassten Ingenieurbüros Rogmann (Bauwerksbegutachtung) und Schüßler Plan (Neubauplanung) initiiert. Nach Vorliegen eines Angebotes wird diese neue Planungsgemeinschaft freihändig beauftragt. Belastbare Ergebnisse werden erst im Frühjahr 2020 vorliegen. Es wird versucht, erste Abschätzungen schon früher zu erhalten.

Verkehrsmodell

Zur besseren Beurteilung der sowohl bei der Hochstraße Nord als auch Hochstraße Süd angedachten Arbeiten in verkehrlicher Hinsicht ist es erforderlich, das vorhandene Verkehrsmodell der Hochstraße Nord mit aktuellen Verkehrsdaten in einem größeren räumlichen Umgriff zu versorgen. Hierfür werden in Zusammenarbeit mit dem Land Rheinland-Pfalz zusätzliche Verkehrsmessstellen auf den Rheinbrücken, der A6 und B9 errichtet. Für die Durchführung der Planungsleistungen soll das Büro Durth Roos Consulting GmbH beauftragt werden. Die Beschaffung und Montage der elektronischen Verkehrsmessstellen soll ausgeschrieben werden. Bei der Bearbeitung des Auftrages ist eine enge Abstimmung mit der Metropolregion Rhein-Neckar erforderlich, damit die von der Verwaltung beauftragten Leistungen auch in das geplante regionale Verkehrsmodell der Metropolregion eingehen können.

2. Kostenschätzung

Für die oben beschriebenen Aufgaben und Maßnahmen liegt in Anbetracht der derzeitigen Situation keine Kostenschätzung vor. Die nachfolgenden Kosten stellen einen groben Kostenrahmen dar.

Rückbau	8.500.000 EUR
Baukosten für elektronische Verkehrsmessstellen	250.000 EUR
ÖPNV-Maßnahmen	5.000.000 EUR
Arbeiten des WBL	250.000 EUR
<u>Freiberufliche Leistungen</u>	<u>1.500.000 EUR</u>
Gesamtkosten	15.500.000 EUR

Die Kosten sind auf Basis der Baukosten im Jahr 2019 abgeschätzt worden. Wir weisen darauf hin, dass die durchschnittliche Baukostensteigerung pro Jahr nach dem Preisindex des Statistischen Bundesamtes für Ingenieurbauwerke 5,5% beträgt.

3. Finanzierung

Für die Abbruchkosten werden Zuschüsse des Bundes und des Landes erwartet.

Stadtanteil (Kredite)	15.500.000 EUR
Zuschuss	in Klärung

4. Mittelbedarf

Haushaltsjahr	kassenmäßig	VE
2019	8.500.000 EUR	0 EUR
2020	7.000.000 EUR	

5. Verfügbare Mittel

Die Abrisskosten (Punkte 1.1 bis 1.3) stellen Herstellungskosten des neuen Bauwerks dar und werden somit investiv gebucht. Es stehen auf der Investitionsnummer 0444021901 „Hochstraße Süd, Sanierung Überbau Pilzhochstraße“ im Haushaltsjahr 2019 noch ca. 12,6 Mio. Euro sowie im Haushaltsjahr 2020 10,15 Mio. Euro zur Verfügung.

Für die Abrechnung der Kosten für den ÖPNV (1. Absatz Punkt 1.4) über das Linienbündel, stehen keine ausreichenden Haushaltsmittel 2020 zur Verfügung. Diese müssen im Nachtragshaushalt 2020 bereitgestellt werden.

In Erweiterung des Stadtratsbeschlusses vom 11.12.2017 - Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch die Stad Ludwigshafen werden die unter Punkt 1.4, 2. Absatz genannten Investitionen aufgenommen. Die Deckung erfolgt durch die in der Gesamtsumme in Höhe von 23,74 Mio. Euro enthaltene Investitionsmaßnahme V069 Gleiserneuerung Ludwigstraße mit Überfahrt Bahnhofstraße, da diese Maßnahme aufgrund der Sondersituation zurückgestellt werden muss. Zu gegebener Zeit müssen für diese Maßnahme Mittel bereitgestellt werden.