

Stadt Heilbronn	Dez. IV	Amt: Amt für Straßenwesen	Datum: 09.06.2015	GR-Drucks. Nr. 117
Az.: 66 St-P/schu		App: 2763		
Vorberatung		Entscheidung		
V B+U BE Wi J Uml BBR ☐ ☒ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Tag: 30.06.2015 ☐ öffentlich ☒ nichtöffentlich		V B+U BE Wi J Uml GR BMA ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☐ Tag: 09.07.2015 ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich		
Finanzwirtschaft Lageplan / Übersicht Planungsmodule Bauwerksplan Ansicht / Materialübersicht Kostenberechnung				
Betreff:	Verkehrslösung Sonnenbrunnen - Genehmigung der Planung und der Kosten Genehmigung Finanzierung der Mehrkosten			

I. Antrag

- Die Planung der Verkehrslösung Sonnenbrunnen mit voraussichtlichen Kosten in Höhe von

Gesamtkosten netto	12,287 Mio. €
<u>Mwst. 19 %</u>	<u>2,334 Mio. €</u>
Gesamtkosten brutto	14,621 Mio. €
<u>Unvorhergesehenes (5 %)</u>	<u>0,731 Mio. €</u>
Gesamtkosten brutto	15,352 Mio. €

zzgl. einer Ablösung des städtischen Anteils des Brückenbauwerks der Albthalverkehrsgesellschaft (AVG) für die städtischen Fuß- und Radwege in Höhe von

Ablösebetrag netto	743.475 €
<u>Mwst. 19 %</u>	<u>141.260 €</u>
Ablösebetrag brutto (rd.)	885.000 €

wird genehmigt.

2. Nachträgliche Genehmigung eines Ermächtigungsrestes aus 2014 nach 2015 in Höhe von 200.000 € im Teilhaushalt 66 (Straßenwesen und Gewässer) bei der Auftragsgruppe 54100166.410 (Längelterstraße Stichstraße Erschließung) unter der lfd. Nr. 8 (Auszahlungen für Baumaßnahmen) beim Sachkonto 78720000 (Auszahlung für Tiefbaumaßnahmen) und dem Investitionsauftrag I54105410300 (Längelterstraße; Planung, Bau).
3. Genehmigung überplanmäßige Auszahlungen und Deckung gemäß Anlage 1 Nr. 1 in Höhe von 3.242.400 €.
4. Genehmigung überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung und Deckung laut Anlage 1 Nr. 2 in Höhe von 1.700.000 €.
5. Sperre von Haushaltsmitteln wegen Zuschussausfall laut Anlage 1 Nr. 3 in Höhe von 2.460.000 €.

II. Sachverhalt

Beschlusslage

Der Gemeinderat hat am 20.07.2006 (DS 170 vom 07.06.2006) dem Konzept der Verkehrslösung Sonnenbrunnen zugestimmt. Im September 2009 und März 2014 wurde seitens des Bau- und Umweltausschusses die Vergabe von Planungsleistungen an das aus dem europaweiten Verfahren zur Vergabe der Ingenieurleistungen (VOF-Verfahren) hervorgegangene Ingenieurbüro IG Bauen in Karlsruhe genehmigt.

Im Gesamtverkehrsplan der Stadt Heilbronn aus dem Jahre 2005 ist diese Verbindung als Neuplanung enthalten.

Rechtliche Grundlagen

Durch die städtebauliche Entwicklung der Neuen Mitte wurde die Planung zum damaligen Zeitpunkt zurückgestellt und nach endgültiger Festlegung der Rahmenbedingungen wieder aufgenommen. Die Planung wurde in Anlehnung an den jüngst verabschiedeten Rahmenplan erstellt und ist im Detail mit dem Schienenbaulastträger, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), abgestimmt. Das Bebauungsplanverfahren läuft derzeit, im Dezember 2014 wurde der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans 29B/16 „Verkehrsführung Sonnenbrunnen“ in HN-Böckingen durch die Gremien genehmigt. Ergänzend hierzu ist für die Änderung an den Bahnanlagen eine Plangenehmigung erforderlich. Die Verfahren zum Planungsrecht sind mit dem Regierungspräsidium Stuttgart und mit der AVG abgestimmt.

Bei der Verkehrslösung Sonnenbrunnen handelt es sich aufgrund der Beseitigung des plangleichen Bahnübergangs um eine Maßnahme nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) mit Kostenfolge des § 13 Abs. 1 EKrG, das heißt die Kosten (Gesamtkosten einschließlich Planungskosten in Höhe von 10 % der Bruttobaukosten) werden zwischen Bund, Schienen- und Straßenbaulastträger auf Basis von Fiktiventwürfen gedrittelt.

Die jeweiligen Anteile des Schienen- und Straßenbaulastträgers sind wiederum zuschussfähig nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Ein entsprechender Antrag für die Aufnahme in das Zuschussprogramm für den kommunalen Straßenbau wurde seitens der Stadt bereits eingereicht. Die Planung für die Verkehrslösung Sonnenbrunnen wird durch die Stadt vorfinanziert und später gemäß der mit dem Land und dem Schienenbaulastträger (AVG) abzuschließenden Eisenbahnkreuzungsvereinbarung (EKrV) durch die Partner entsprechend rückerstattet. Die AVG wird für ihr Kostendrittel ebenfalls einen Zuschussantrag stellen.

Beschreibung des Vorhabens

Durch den in der Ludwigsburger Straße bestehenden Bahnübergang werden heute für den Kraftfahrzeugverkehr längere Wartezeiten bei Schließung des Bahnüberganges notwendig und verursachen dadurch an dieser Stelle zusätzliche Emissionen. Des Weiteren stellt ein Bahnübergang immer ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer dar. Der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen sowie die Verkehrssicherheit liegen in höchster Priorität.

Die Stadt Heilbronn beabsichtigt deshalb und auch aus städtebaulichen Gesichtspunkten den bestehenden Bahnübergang der kreuzenden Bahnstrecke für den Kraftfahrzeugverkehr durch eine ca. 100 m östlich gelegene Straßenunterführung zu beseitigen. Diese geplante neue Verbindungsstraße zwischen der Großgartacher Straße (B 293) und der Ludwigsburger Straße / Leonhardstraße bildet zukünftig für den Kraftfahrzeugverkehr eine planfreie Verbindung der beiden Ortsteile Böckingen Nord und Böckingen Süd.

Für den Fuß- und Radverkehr ist vorgesehen, die Bahnstrecke weiterhin in der heutigen Lage mittels eines baulich reduzierten Bahnübergangs komfortabel plangleich zu queren. Mit der Schaffung einer durchgehenden fußläufigen Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen Böckingen Nord und Alt-Böckingen soll zum einen durch die Schließung der Baulücke „Neue Mitte Böckingen“ sowie durch die Beseitigung des Bahnüberganges die Trennwirkung der beiden Stadtteile gemildert werden. Maßnahmen zur Ergänzung des lokalen und übergeordneten Radwegnetzes sind in den Planungen berücksichtigt.

Das westliche Umfeld des denkmalgeschützten Bahnwärterhäuschens ist nicht Bestandteil der Maßnahme und soll zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden.

Im August 2008 wurde ein verkehrstechnisches Gutachten durch Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft auf Grundlage des Gesamtverkehrsplans 2005 erstellt und die heutigen Verkehrsverhältnis-

se aufgezeigt sowie eine Verkehrsprognose für den Prognosehorizont 2020/2025 erstellt. Von Modus Consult wurden auf Basis dieser Verkehrszahlen 2010 und 2013 die Leistungsfähigkeiten der betroffenen Knotenpunkte überschlägig ermittelt und nachgewiesen. Derzeit werden aktuelle Erhebungen durchgeführt. Eine bereits in Auftrag gegebene neue Netzfallberechnung mit Verkehrssimulation soll ergänzend hierzu die geplante Netzkonzeption überprüfen und die Basis für Optimierungen an den Knotenpunkten im Rahmen der Signalsteuerung bilden.

Die Planung der Verkehrslösung Sonnenbrunnen beinhaltet im Rahmen der BÜ-Beseitigung den Neubau der Verbindungsstraße mit Anschlussknoten, ein Kreuzungsbauwerk sowie eine Grundwasserwanne, die Anpassung der Bahnanlagen einschließlich des Bahnsteigs, den Umbau der Bundesstraße B 293 sowie eine Platzgestaltung im Bereich der Neuen Mitte Böckings.

Beschreibung des Vorhabens – Straßenplanung

Die neue Verbindungsstraße unter der Bahntrasse hindurch hat eine Länge von rund 230 m und erhält ein Fahrstreifen pro Richtung. Unmittelbar östlich des Kreisverkehrsplatzes sind zwei Busbuchten vorgesehen. Die Gradienten der Straße weist südlich des Überführungsbauwerks eine Neigung von 8,5 %, nördlich von 10 % auf. Der auf der Außenkurve geführte straßenbegleitende Fuß- und Radweg wird zur Verminderung der verlorenen Höhe erhöht geführt. Der Weg in der Innenkurve dient lediglich als Notweg und als Fläche für das erforderliche Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs in der Innenkurve. Wegeanschlüsse auf Gleisniveau zur Erschließung des Bahnsteigs von Osten und eines neu zu schaffenden trassenbegleitenden Weges ergänzen das Wegenetz sinnvoll.

Die Straße schließt im Norden östlich der Neuen Mitte an der neu konzipierten signalgeregelten Kreuzung B293 / Großgartacher Straße Ost / Wilhelm-Leuschner-Straße an. Sämtliche Knotenpunkte sind mit getrennten Fuß- und Radwegfurten ausgestattet. An der Einmündung der Hans-Multscher-Straße in die Wilhelm-Leuschner-Straße wird außerhalb der Signalregelung nur noch die Fahrbeziehung „rechts rein / rechts raus“ zugelassen. Der Fahrbahnrand wird durchgezogen. Die Neue Mitte Böckings wird an die Großgartacher Straße mit einer lichtsignalgeregelten Einmündung angeschlossen.

Für die neue Verbindungsstraße ist eine Entwässerungsleitung zur Entwässerung des Trogbereichs erforderlich. Im Tiefpunkt der Unterführung wird der gesammelte Straßenabfluss in eine Hebeanlage mit Speicherraum geleitet. Das gesammelte Regenwasser wird anschließend über eine Druckleitung in das in der Großgartacher Straße Ost liegende Kanalnetz gefördert.

Die neue Ludwigsburger Straße schließt im Süden über einen Kreisverkehrsplatz, an den auch die künftige äußere Erschließung des projektierten Neubaugebietes Längelter angebunden wird, an das vorhandene Straßennetz an. Der Durchmesser des Kreisverkehrs beträgt bei einer Fahrbahnbreite von 7,50 m 30 m.

Zwischen neuem Kreisverkehrsplatz und der Großgartacher Straße werden die Anlagen für den Fuß- und Radverkehr großzügig als Platz ausgebildet. Neben den verkehrlichen Verknüpfungen spielt die Aufenthaltsqualität hier eine besondere Rolle. Durch attraktive Gestaltung mittels ausgewählter Materialwahl, Straßenraumbegrünung und qualitativ hochwertigen Ausstattungselementen soll der Bereich seiner Funktion als Neue Mitte Böckingens gerecht werden. Der neue „**Bahnhof Sonnenbrunnen**“ soll sein Gesicht durch eine großzügige gestaltete Überdachung, welche die Funktion der Fahrgastunterstände in Kombination mit einer Bike&Ride-Anlage und dem Technikraum der Bahnanlage übernimmt, erhalten.

Die Breite des baulich veränderten **Bahnübergangs** wird auf 5,50 m begrenzt. Der künftige Bahnübergang ist ausschließlich der Nutzung durch Fußgängern und Radfahrern vorbehalten. Die Anlagen für den Straßenverkehr werden im Bereich des Bahnüberganges zurückgebaut. Der Bahnübergang bleibt beschränkt.

Für den neuen Bahnübergang müssen die bestehenden sicherungs- und signaltechnischen Anlagen angepasst und erneuert werden. Der westlich des Bahnübergangs liegende Bahnsteigbereich (Fahrtrichtung stadtauswärts) wird im Bestand belassen und bleibt unverändert. Der östlich des Bahnübergangs liegende Bahnsteigbereich (Fahrtrichtung stadteinwärts) wird in seiner Lage aufgrund der neuen Eisenbahnüberführung leicht nach Westen verschoben und neu hergestellt.

Das Radverkehrskonzept sieht langfristig vor auf der Nordseite der Stadtbahntrasse einen gemeinsamen **Geh- und Radweg** einzurichten, der eine attraktive Weiterführung nach Osten als Anbindung an die Innenstadt entlang des Bahn Bogens erhalten soll.

Auch der Einmündungsbereich Ludwigsburger Straße / **Im Haselter** wird in die Platzfläche integriert. Die Funktion zur Erschließung der heutigen Wohnbebauung und Freizeitanlagen bleibt bis zur Realisierung der Erschließung Längelter erhalten. In diesem Bereich werden stadtbahnnah acht neue Parkstände für Park & Ride bzw. Kiss & Ride errichtet.

Die **Bundesstraße B293** bleibt in der Lage und Funktion unverändert. Die geänderten Querschnittsaufteilungen ergeben sich aus den neuen Gegebenheiten, die sich durch die Umgestaltung der bestehenden und neu geplanten Knotenpunktformen sowie der Erschließung der Neuen Mitte ergeben. Die Neue Mitte wird dabei über eine neue lichtsignalgesteuerte Einmündung von der Großgartacher Straße aus erschlossen. Die Baumreihen in den begleitenden Grünstreifen beidseitig der Straße trennen den Straßenraum der B293 vom Seitenraum.

Die **Grünwaldstraße** soll in ihrer Straßenfunktion abgestuft werden. In welcher Form dies möglich sein wird, wird die aktuell in Bearbeitung befindliche Verkehrssimulation zeigen. Der Einmündungsbereich der Grünwaldstraße wird unter Rückbau des heutigen Hauptverkehrsknotenpunktes den neuen Anforderungen entsprechend umgestaltet. Die Grünwaldstraße wird zukünftig Teil einer wichtigen Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen Alt-Böckingen und Böckingen Nord

sein. Dies spiegelt sich in der großzügigen signalgeregelten 8 m breiten Fuß- und Radwegfurt über die Bundesstraße wider.

Der Gehweg im Bereich der Neuen Mitte entlang der B293 wird seitens der Fa. Lidl bereits im Vorfeld für den Endzustand hergestellt. Dies ist in einem bereits geschlossenen Städtebaulichen Vertrag geregelt.

Die spätere Einbeziehung des Umfeld des Eisenbahnmuseums in der Leonhardstraße wurde bei den Planungen berücksichtigt.

Beschreibung des Vorhabens – Ingenieurbauwerke

Die vorhandene Stadtbahnstrecke stellt die Verbindung zwischen Karlsruhe und Heilbronn her. Im Bereich des Haltepunktes Böckingen-Sonnenbrunnen wird die Eisenbahn über die neue Straßenverbindung überführt. Die Eisenbahnüberführung wird als Rahmenbauwerk ausgebildet. Südlich bzw. nördlich des Bauwerks werden Stahlbetontröge wasserdicht angeschlossen.

Das Rahmenbauwerk wird in Stahlbetonbauweise, schlaff bewehrt, ausgebildet. Die Decke hat aufgrund der Ausbildung der Wände (kreisförmig bzw. geneigt) unterschiedliche Stützweiten, in der Rahmenachse ca. 18,47 m. Die Breite des Straßenquerschnitts in der Unterführung wurde bewusst großzügig gewählt, um enge Tunnelwirkung und dunkle Angsträume zu vermeiden. Aus diesem Grund wurde die Außenkurve mit Böschungen anstelle von Stützkonstruktionen versehen.

Die Dicke des Rahmens beträgt i.d.R. 1,10 m. Die Überbauplatte ist in Längsrichtung entsprechend dem Gleisgefälle geneigt. Die Breite der Überbauplatte ergibt sich aus dem Gleisabstand und dem erforderlichen Randabstand zu den Schotterbegrenzungsbalken sowie die über das Bauwerk überführten Dienststege mit Zuwegung auf der südlichen Seite und Geh- und Radweg auf der Nordseite und Gesimsen und beträgt 17,92 m. Die westliche Wandausbildung wurde luftseitig kreisförmig mit einem Radius von 43,50 m gewählt, die östliche Wand erhält eine Neigung von 10° mit Aufweitung nach außen. Mit Ausnahme des nordwestlichen Anschlusses im Bereich der Neuen Mitte wird das Rahmenbauwerk mit getrennt hergestellten, tiefgegründeten Flügeln ausgestattet.

Die Grundwasserwanne wird als Trogquerschnitt in Stahlbetonbauweise hergestellt. In der Abwicklung beträgt die Gesamtlänge 58,74 m. Die Wanddicke beträgt i.d.R. 70 cm. Die Bodenplattendicke beträgt konstant 70 cm.

Um den Betrieb auf den Gleisstrecken während des Baus weitgehend aufrecht zu erhalten, wird das Brückenbauwerk einschließlich der Kappen in einer wasserdichten Herstellbaugrube südlich der Endlage hergestellt. Für den Versub des Rahmenbauwerks in seine endgültige Lage muss die Zielbaugrube, unter Einrichtung einer Gleissperrung, mit einer wasserdichten Umspundung herge-

stellt und auf das Planumsniveau ausgehoben werden. Nach dem Einschub und der höhen- sowie lagerechten Festlegung des Bauwerkes werden die Anschlussbereiche, mit den vorab hergestellten Großbohrpfählen, ergänzt und die Bauwerkshinterfüllung eingebaut. Nach Wiederherstellung der Bahngleise und der erforderlichen Anschlüsse wird die Gleissperrung aufgehoben. Anschließend können die südliche und nördliche Grundwasserwanne hergestellt werden.

Beschreibung des Vorhabens – Materialien

Ziel ist im Rahmen der Straßenbaumaßnahme das Umfeld der Neuen Mitte und des „Bahnhofs Sonnenbrunnen“ qualitativ hochwertig zu gestalten, um der Bedeutung des Quartiers für den größten und ältesten Stadtteil Heilbronn Ausdruck zu verleihen. Aus diesem Grund wurde ein besonderes Augenmerk auf die Oberflächengestaltung und Materialauswahl der Ausstattungselemente sowohl im Straßenraum als auch in der Unterführung gelegt. Auch die Freiflächen im Umfeld werden entsprechend planerisch eingebunden.

Der öffentliche Raum im Bereich des ursprünglichen Bahnübergangs zwischen neuem Kreisverkehrsplatz und Einmündung Grünwaldstraße soll einen Platzcharakter erhalten, der durch möglichst durchgängig ebene Flächen seine Großzügigkeit erhält. Hier soll aus Sicht der Verwaltung ein sandfarbener beschichteter Asphalt zum Einsatz kommen, der ein fugenloses und somit gleichmäßiges Bild erzeugt. Es handelt sich hierbei um ein dauerflexibles pigmentiertes 2-Komponenten-Epoxidharz, welches mit unterschiedlichen Gesteinskörnungen in verschiedenen Farbtönen abgestreut werden kann und somit eine ansprechende naturnahe Gestaltung erzeugt. Die Höhendifferenzen werden durch Mauerabschnitte abgefangen.

Die Wände in der Unterführung werden in Anlehnung an die für Böckingen typischen Gestaltungsmerkmale mit rötlichem Klinker verkleidet, dessen Farbton zu der Fassade der Neuen Mitte passt, aber dennoch für sich alleine wirkt. Dieser Klinker findet sich auch im Platzbereich sowohl in der Verkleidung des Gebäudes, als auch als Vorsatz der Mauern wieder.

Für den nordwestlichen Bereich der Grundwasserwanne wird entsprechend dem Lärmschutzgutachten eine lärmindernde Bekleidung der Betonwände, analog zum Klinker, berücksichtigt.

Für die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr wird durchgängig die Asphaltbauweise gewählt. Die Fuß- und Radwege werden in einem dem Farbton der Beschichtung des Platzbereiches ähnlichen gelbgrauen Betonsteinpflaster gefertigt.

Dem Gleichstellungsgesetz wird durch Einrichtung eines DIN-gerechten vollständigen Blindenleitsystems und rollstuhlgerechten Übergängen Rechnung getragen. Die Einfassung der Baumquartiere dienen gleichzeitig dem Verweilen insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen.

Weiteres Vorgehen

Derzeit wird die Entwurfsplanung erstellt. Als nächste Schritte folgen die Genehmigungs- und Ausführungsplanung. Der Baubeginn der Maßnahme ist für Ende 2016 vorgesehen. Die Bauzeit wird auf zwei Jahre geschätzt.

Derzeit läuft die Entbehrlichkeitsprüfung der DB für die noch wenigen notwendigen Teilflächen, welche in Kürze abgeschlossen werden soll. Im Gespräch der Verwaltung mit der DB im Oktober 2014 wurde die Inanspruchnahme vorab positiv beschieden.

Für die Durchführung der Maßnahme ist das Planungsrecht zu schaffen. Der Entwurfsbeschluss für den Bebauungsplan ist für Sommer 2015 avisiert. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat im Gespräch im Januar 2015 ein Zeitfenster für Anfang 2016 für die zusätzlich zum Bebauungsplan für die Änderung an den Bahnanlagen erforderliche Plangenehmigung in Aussicht gestellt.

Ebenfalls Voraussetzung für die Realisierung des Projekts ist die Schließung der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung mit dem Schienenbaulastträger AVG und dem Land. Die Basis für die der Kostendrittelerung zugrunde liegende Kostenmasse bildet ein Fiktiventwurf, welcher den reinen Ersatz des plangleichen Bahnübergangs durch eine planfreie Verkehrsführung abbildet. Dies ist darin begründet, dass zur Kostenmasse einer Kreuzungsmaßnahme nur die kreuzungsbedingten Aufwendungen gehören. Kosten für Maßnahmen, die aus anderen Gründen wie z.B. städtebaulicher Art durchgeführt werden, gehören nicht zur Kostenmasse. Die Tatsache, dass der plangleiche Bahnübergang für den Fuß- und Radverkehr bei der Verkehrslösung Sonnenbrunnen bestehen bleibt, sorgt z.B. dafür, dass die Kosten für den Fuß- und Radweg entlang der neuen Verbindungsstraße nicht zur Kostenmasse zählen. Die sich aus dem Fiktiventwurf ergebenden Grunderwerbskosten sind ansetzbar. Planungskosten fließen mit 10 % der Bruttobaukosten in die Kostenmasse ein. Die Fiktiventwürfe wurden erstellt und von der AVG und dem Regierungspräsidium grundsätzlich anerkannt.

Für den EKr-Anteil der Stadt sowie die von der Stadt zu tragenden Mehraufwendungen gegenüber dem Fiktiventwurf wurde ein Antrag für die Aufnahme in das Zuschussprogramm nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gestellt. Nach Programmaufnahme wird der Zuschussantrag eingereicht.

Planungsmodule

Durch den hohen Qualitätsanspruch an die Neue Mitte Böckingsens hat sich das Projekt in Bezug auf Ausstattungs- und Gestaltungselemente zunehmend weiterentwickelt. Zusätzlich zu den für die Umsetzung der Verkehrslösung und Auflösung des plangleichen Bahnübergangs unabdingbaren Bestandteilen schlägt die Verwaltung aus städtebaulichen Gesichtspunkten vor, folgende Planungsmodule im Rahmen der Maßnahme zu berücksichtigen:

Nr.	Planungsmodul	Kosten [€]	Summe [€]
	Grundplanung	10.893.945	10.893.945
1	Bike&Ride – Gebäude inkl. Fahrgastunterständen	535.181	
2	Park&Ride / Kiss&Ride – Anlage	51.081	
3	Gehweg B293 Nordseite in Pflaster	29.954	
4	Platzbereich mit Kunstharz-Belag	186.985	
	Summe zusätzliche Planungsmodule		803.201
	Vorschlag der Verwaltung		11.697.146

Als weitere, zusätzlich zu finanzierende Bausteine kämen folgende Planungsmodule in Frage:

Ziff.	Planungsmodul	Kosten [€]	Summe [€]
A	Geh- und Radweg entlang Bahnlinie mit Anschluss und Treppen	42.859	
B	Anschlussbereich Eisenbahnmuseum	19.362	
C	Anschlussbereich Grünwaldstraße	9.303	
D	Anschlussbereich Großgartacher Straße Ost	37.103	
E	Anschlussbereich Wilhelm-Leuschner-Straße, Hans-Multscher-Straße	25.396	
	Weitere Module (nicht in Gesamtsumme enthalten)		134.023

Kosten

Die Kostenermittlung für den Fiktiventwurf als Grundlage für die kreuzungsbedingte Kostenmasse nach EKrG ergibt Bruttobaukosten in Höhe von 7,207 Mio. €. Dies bedeutet einen Anteil der EKr-Beteiligten von jeweils 2,402 Mio. €. Verwaltungskosten sind in Höhe von 10 % der Bruttogesamtbaukosten für die Kostendrittung ansetzbar.

Die Gesamtkosten, die Zuwendungen Dritter und gemäß LGVFG sowie der seitens der Stadt Heilbronn zu tragende Anteil stellen sich wie folgt dar:

	Gesamt	nicht zuwendungs- fähige Kosten	Anteile Dritter (AVG, Land)	zuwendungs- fähige Kosten
	[Mio € brutto]	[Mio € brutto]	[Mio € brutto]	[Mio € brutto]
Grunderwerb / Vermessung	0,774	0,000	0,378	0,396
Baukosten	10,923	2,413	4,426	4,084
Gesamtbaukosten	11,697	2,413	4,804	4,480
Verwaltungskosten	2,924 (25% d. Gesamtbaukosten)		0,780 (2/3 v. 10% d. Ges.baukosten)	
Gesamtkosten	14,621		5,584	
Anteil LGVFG (50 % der zuwendungsfäh. Kosten)	2,240			

Der Anteil für die Stadt Heilbronn ergibt sich somit wie folgt:

Gesamtkosten	14,621 Mio €
Unvorhergesehenes	0,731 Mio €
abzgl.	
Anteile Dritter	5,584 Mio €
<u>Zuschuss LGVFG</u>	<u>2,240 Mio €</u>
Anteil Stadt Heilbronn	7,528 Mio €

Erläuterung der Kostenentwicklung

Das bei dem vorliegenden Projekt zu deckende Kostendefizit von 3,886 Mio. € (zzgl. 0,731 Mio. € für Unvorhergesehenes) ergibt sich durch Mehrausgaben in Höhe von 1,626 Mio. € (zzgl. 0,731 Mio. € für Unvorhergesehenes) und Mindereinnahmen in Höhe von 2,26 Mio. €.

Die Mehrausgaben begründen sich wie folgt:

Im Jahr 2005 wurden die Gesamtkosten des Projekts anhand der Flächen überschlägig in Höhe von 12,8 Mio. € inklusive Grunderwerbskosten ermittelt. Diese Kostenannahme war Grundlage für die seitherigen Haushaltsanmeldungen. Diese Gesamtkosten wurden bis heute ungeachtet der Kostensteigerung von 26,6 % über die letzten zehn Jahre im Haushaltsplan übernommen, weil sie bewusst erst mit Vorliegen der qualifizierten Kostenberechnung fortgeschrieben werden sollten. Unter Berücksichtigung der jährlichen Preissteigerung liegen die Kosten der nunmehr vorliegen-

den Kostenberechnung mit 14,621 Mio. € sogar noch deutlich unter dem hochgerechneten damaligen Kostenansatz, der sich auf 16,2 Mio. € beläuft.

Die Mindereinnahmen begründen sich wie folgt:

Wie auf Seite 8 bereits dargelegt, bildet die Basis der kreuzungsbedingten Kostenmasse ein Fiktiventwurf. Im Zuge des Planungsfortschritts wurde deutlich, dass lediglich der reine Ersatz des plangleichen Bahnübergangs durch eine planfreie Verkehrsführung für die Kostendrittung herangezogen werden darf. Kosten für Maßnahmen, die das Projekt sinnvoll ergänzen, sowie die städtebaulich gewünschte Aufweitung der Unterführung bzw. eine höherwertigere Ausstattung gehören nicht zu den kreuzungsbedingten Aufwendungen und sind somit von der Stadt allein zu tragen.

Ablösung des städtischen Brückenanteils

Zu den Kosten kommen zusätzlich noch an die DB zu zahlende Verwaltungs- und Ablösungskosten für die Übernahme des Geh- und Radwegs auf der Nordseite und der Bahnsteigzuwegung auf der Südseite des Brückenbauwerks in Höhe von etwa 885.000 EUR brutto hinzu. Diese Brückenanteile sind abzulösen, da es sich um Maßnahmen rein städtischen Interesses handelt.

Diese Kosten decken sich mit den hochgerechneten Unterhaltungs- / Erneuerungskosten bezogen auf die Lebensdauer des Bauwerks, die die Stadt bei Nicht-Übernahme durch die DB ohnedies zu leisten hätte.

Laufende Folgekosten

Die nachstehenden Ansätze zur Ermittlung der zusätzlichen jährlichen Folgekosten sind überschlägig ermittelt.

Folgekosten Straßen- und Brückenbau	=	123.350 EUR
<u>Folgekosten Grünflächen</u>	=	<u>69.740 EUR</u>
Laufende Folgekosten pro Jahr	=	193.090 EUR

Die Deckung über die genannten Investitionsaufträge kann aus folgenden Gründen erfolgen:

Das für den Zeitraum 2018/19 vorgesehene Projekt Erneuerung Paul-Göbel-Brücke muss aufgrund mittelfristig fehlender Zuschussmittel des Landes um mindestens zwei Jahre nach hinten geschoben werden. In 2014 wurden temporäre Sicherungsmaßnahmen durchgeführt. Die Brücke ist weiterhin erneuerungsbedürftig. Die Planungen für den Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Hauptbahnhof sind noch nicht angelaufen. Er ist heute funktionsfähig und kann auch noch zu einem späteren Zeitpunkt, als wie in 2016/17 ursprünglich angedacht, optimiert werden. Dies trifft auch auf den endgültigen Ausbau der Stichstraße Längelterstraße zu, deren endgültiger Ausbau aus Kapazitätsgründen 2014 nicht realisiert werden konnte und eher untergeordneter Priorität ist. Die für den Neubau der Peter-Bruckmann-Brücke Süd (B39) in 2017/18 veranschlagten Mittel waren für die Vorbereitung eines LGVFG-Programmantrags vorgesehen. Da dieses Projekt mittelfristig nicht finanzierbar ist, kann auch die Projektvorbereitung erst zum erforderlichen Zeitpunkt erfolgen. Bei den für die Leitdämme am Neckar im Rahmen des Hochwasserschutzes vorgesehenen Mitteln handelt es sich um einen Haushaltsrest. Die im Doppelhaushalt und in der mittelfristigen Finanzplanung bis 2019 eingestellten Mittel reichen nach aktuellem Kenntnisstand zur Bearbeitung des Hochwasserschutzes bis 2019 aus. In der langfristigen Finanzplanung sind die Mittel für den Hochwasserschutz erneut bereitzustellen.

Die in 2016 für die Umsetzung des Lärmaktionsplans zur Verfügung stehende Verpflichtungsermächtigung kann in Anspruch genommen werden, da beabsichtigt ist, die Ausschreibung der geplanten Belagsarbeiten erst zu Beginn des Jahres 2017, in dem die entsprechenden Barmittel zur Verfügung stehen, durchzuführen, und somit keine Verpflichtungsermächtigung im Vorjahr benötigt wird.

III. Finanzwirtschaft

Die auf Basis der bisherigen Kostenschätzung bereitgestellten bzw. noch bereitzustellenden Mittel beim Investitionsauftrag I54105207300 – Verkehrslösung Sonnenbrunnen, Planung, Bau stellen sich wie folgt dar:

Ausgaben bis einschließlich 2014	192.100 €
Ermächtigungsrest aus 2014	500.300 €
Planansatz 2015	160.000 €
Planansatz 2016	5.400.000 €
Planansatz 2017	6.050.000 €
	12.302.400 €
Grunderwerb 2012	692.200 €
	12.994.600 €

Außerdem steht im Haushaltsjahr 2015 eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 10.450.000 € für die Jahre 2016 und 2017 zur Verfügung.

Die unter I.1. dargestellten Gesamtkosten belaufen sich auf 15.352.000 €. Demgegenüber belaufen sich die bisher zur Finanzierung der Maßnahme vorgesehenen Mittel auf 12.994.600 €, was einen Fehlbetrag von 2.357.400 € ergibt. Weiterhin sind als Ablösebetrag 885.000 € bereitzustellen. Insgesamt müssen somit überplanmäßige Mittel in Höhe von 3.242.400 € bereitgestellt werden (siehe Anlage 1 Nr. 1).

Wie im Sachverhalt dargestellt, beläuft sich die Summe der erwarteten Zuwendungen auf 7.824.000 € (5.584.000 € aus der EKrV und 2.240.000 € LGVFG-Zuschuss). Bei der bisherigen Finanzierung der Maßnahme war von einem Zuwendungsbetrag i.H.v. insgesamt 10.084.000 € ausgegangen worden.

Somit stellt sich der zusätzliche Finanzierungsbedarf wie folgt dar:

Mehraufwand Maßnahme	2.357.400 €
Ablösebetrag	885.000 €
<u>Wenigereinnahmen</u>	<u>2.260.000 €</u>
	5.502.400 €

Die überplanmäßigen Mittel sowie die überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigungen werden gemäß Anlage 1 bereitgestellt und die Wenigereinnahmen aufgrund des Zuschussausfalls entsprechend gesperrt.

Die zur Deckung bereit gestellten Mittel werden zur nächsten Haushaltsplanung 2017/2018 und zu dessen Finanzplanung ab 2020 vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Mittel neu angemeldet.

IV. Bürgerbeteiligung

Ist im Rahmen der Stadtteilversammlung und des Bebauungsplanverfahrens erfolgt.

Amtsleitung

Gesehen:
Bürgermeisteramt
- Dezernat IV -

gez.: i.V. Thomas Bender

gez.: Wilfried Hajek



Anlage 2


Stadt Heilbronn
Amt für Straßenwesen

Verkehrslösung Sonnenbrunnen

Vorschlag der Verwaltung

unmaßstäblich

17.06.2015



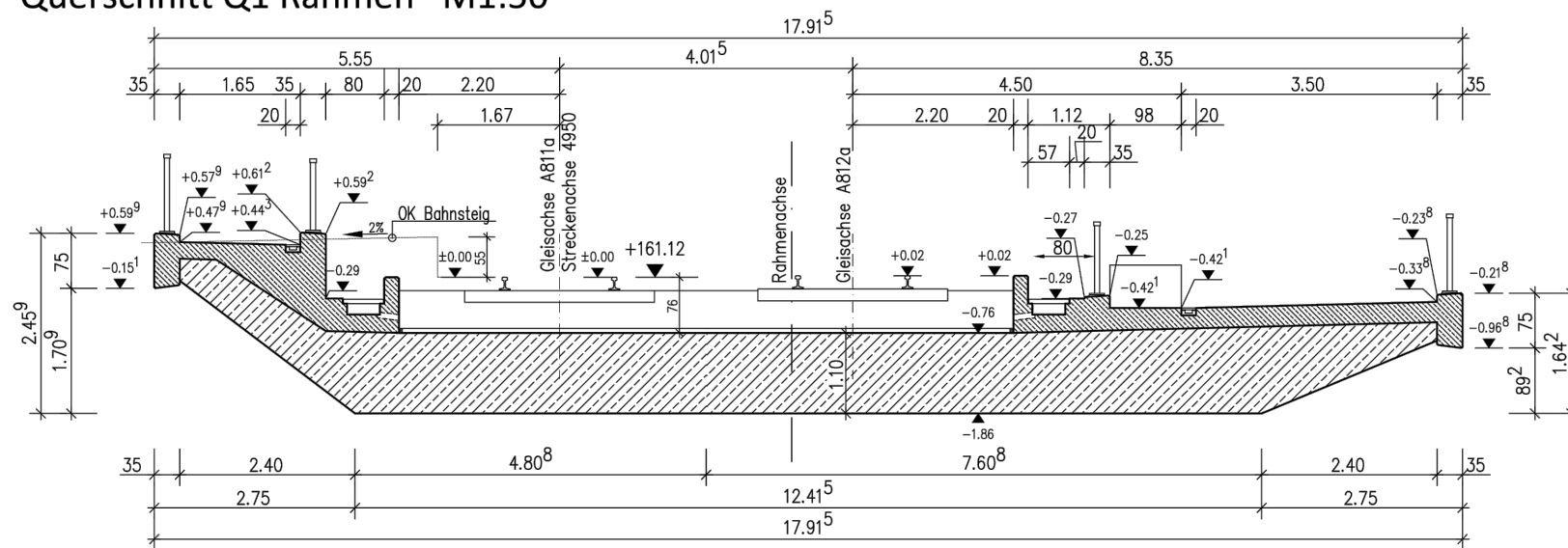
Anlage 3

**Stadt Heilbronn**
Amt für Straßenwesen

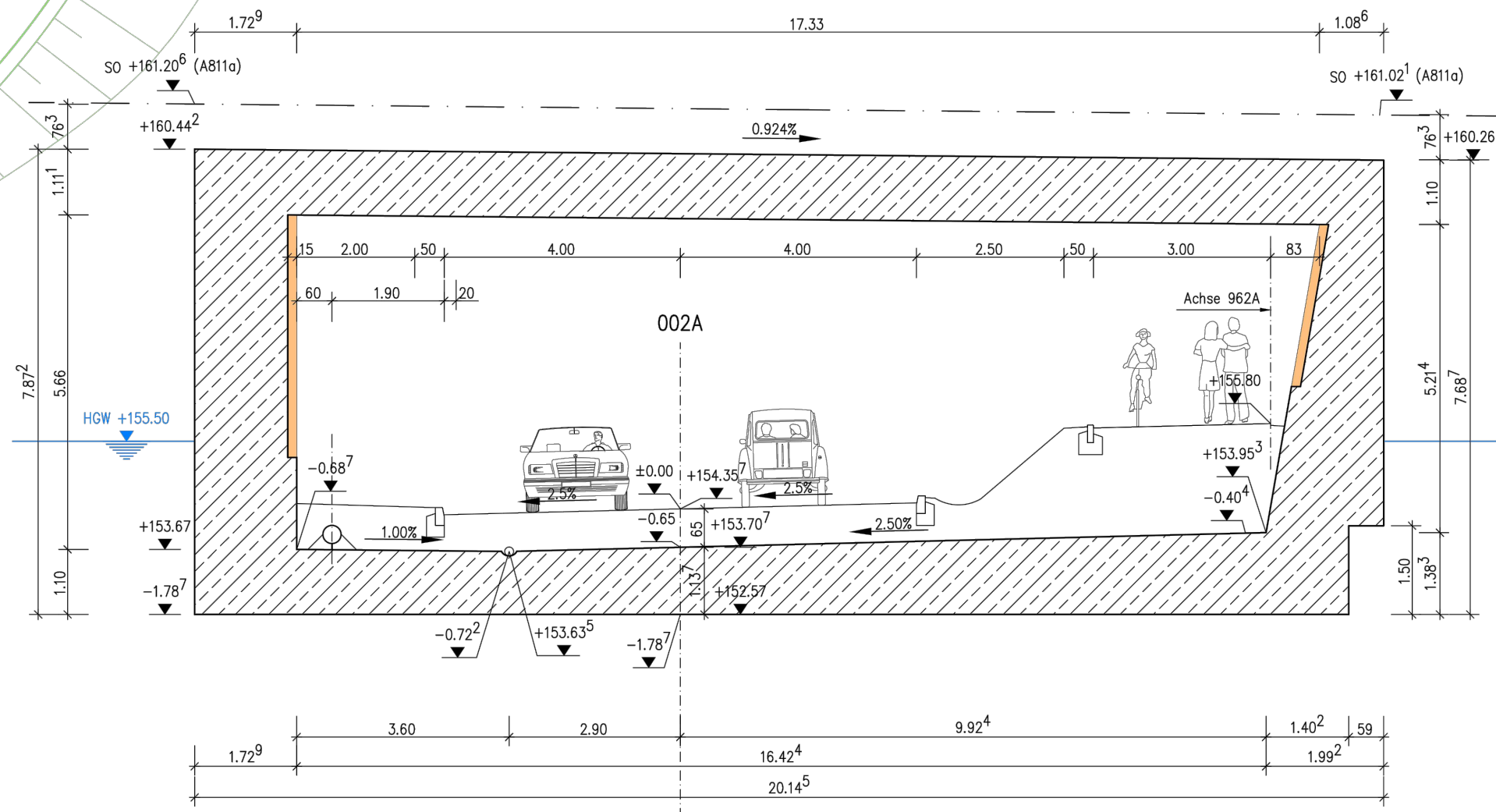
Verkehrslösung Sonnenbrunnen
Übersicht der Planungsmodule

unmaßstäblich 17.06.2015

Querschnitt Q1 Rahmen M1:50



Schnitt L2 im Tiefpunkt km 0+135.650 (rechtwinklig auf Straßenachse) M1:50



Anlage 4



Verkehrslösung Sonnenbrunnen

Brückenbauwerk

unmaßstäblich

17.06.2015



Ausstattungsbeispiele:
Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten

Anlage 5



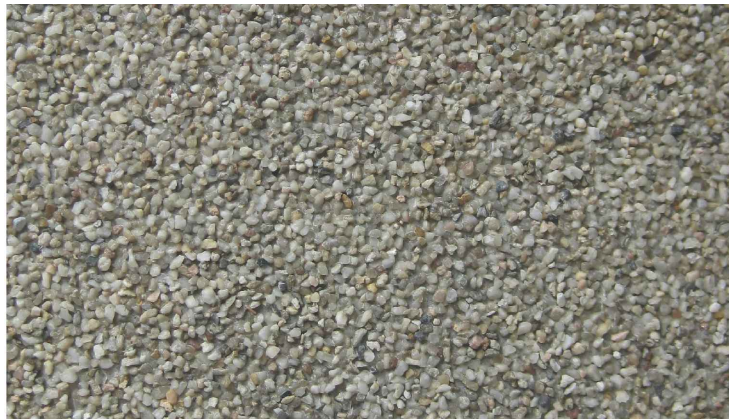
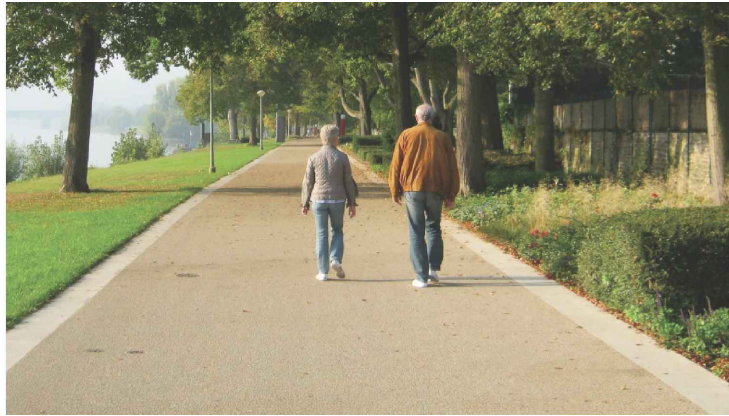
Verkehrslösung Sonnenbrunnen

Schnittansicht Süd

unmaßstäblich

17.06.2015

flächiger Asphaltbelag mit
Epoxidharzbeschichtung auf der Platzfläche



Stütz- und Sitzmauern sowie die Mauern
des Fahrradunterstandes
werden mit Klinker verkleidet

Farbton:
verschiedene Rotnuancen eingestreut

Anlage 6



Verkehrslösung Sonnenbrunnen

Materialblatt

unmaßstäblich

17.06.2015

Verkehrslösung Sonnenbrunnen**Kostenberechnung Straßenbau**

(Kostengliederung analog AKS 1985 neueste Fassung)

- Kosten in EUR -

1. Grunderwerb	774.158	774.000
2. Untergrund, Unterbau, Entwässerung		1.173.000
2.1 Vorbereitung	518.275	
2.2 Bodenbewegung	135.000	
2.3 Untergrund, Unterbau	43.050	
2.4 Entwässerung	476.895	
Summe	1.173.220	
3. Oberbau		1.042.000
3.1 Tragschichten	452.290	
3.2 Decken	277.240	
3.3 Geh- und Radwegbefestigung	233.558	
3.4 Randbefestigungen	79.150	
Summe	1.042.238	
4. Brücken	3.470.909	3.471.000
5. Stützwände	97.500	98.000
8. Ausstattung		1.850.000
8.1 Leiteinrichtungen, Markierungen	23.125	
8.2 Verkehrszeichen	307.500	
8.3 Beleuchtung	89.000	
8.4 Bepflanzung	455.611	
8.5 Sonstige Ausstattung (B+R-Anlage, Lärmschutzwand etc.)	975.250	
Summe	1.850.486	
9. Sonstige besondere Anlagen und Kosten		405.000
9.1 Ver- und Entsorgungsanlagen	65.000	
9.2 Änderungen an Bahnanlagen	217.918	
9.3 Sonstige besondere Kosten	63.000	
9.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	59.000	
Summe	404.918	
Baustelleneinrichtung		305.440
Kleinleistungen 10 %		834.444
Baukosten netto		9.953.000
Baukosten brutto (inkl. Mwst. 19 %)		11.697.000
Verwaltungs- und Ingenieurleistungen		2.924.000
Gesamtkosten brutto		14.621.000

Aufgestellt:

Gesehen:

gez. Janine Schubert

gez. i.V. Thomas Bender