



Beschluss-Vorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VI/2015/00646**
Datum: 25.02.2015
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser:
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	25.02.2015	öffentlich Entscheidung

Betreff: Neubau einer Eisenbahnbrücke in der Merseburger Straße, Haltepunkt Rosengarten

Beschlussvorschlag:

- I. Der Stadtrat stimmt der Variante 1 - Dreifeldbrücke mit einer lichten Nettoweite von 28,60 m – als Vorzugsvariante zur Sicherung eines 4-spurigen Straßenausbaus der Merseburger Straße zu.
- II. Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung mit der Deutschen Bahn AG für die Gesamtmaßnahme auf dieser Grundlage eine Planungsvereinbarung in Höhe von 416.500,00 Euro abzuschließen.

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Finanzielle Auswirkungen (bisher):

8.54401017.700	2014	42.100 Euro
----------------	------	-------------

Finanzielle Auswirkungen (neu):

Verpflichtungsermächtigung (VE) 2015 mit Kassenwirksamkeit in 2018 ff

8.54401017.700	VE	2015	416.500 Euro
----------------	----	------	--------------

Begründung:

Die Brückenbauwerke – Eisenbahnüberführung der DB Netz AG am Rosengarten (EÜ km 3,910, Bahnstrecke 6343 – Halle (Saale) Hbf. nach Hann. Münden und EÜ km 1,660, Bahnstrecke 6354 Halle (Saale) Hbf. Abzweig nach Halle-Ammendorf) haben das Ende ihrer normativen Nutzungsdauer erreicht. Eine Erneuerung ist in den nächsten fünf Jahren unabdingbar, weil ansonsten erhebliche betriebliche Einschränkungen hinsichtlich der Befahrbarkeit (Geschwindigkeit) und der Belastbarkeit (Einschränkung der Achslasten) eintreten werden. Die Deutsche Bahn AG plant daher seit 2012 einen Brückenneubau.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 30. April 2014 den Auftrag erteilt, gegenüber der Deutschen Bahn AG bei dem geplanten Neubau der Eisenbahnbrücke eine lichte Weite zu verlangen, die einen 4- spurigen Ausbau der Straße und einen eigenen Bahnkörper der Straßenbahn entsprechend Regelwerk unterhalb der Brücken ermöglicht (Beschluss- Nr. V/2014/12565).

Bis zu diesem Beschluss im April wurde davon ausgegangen, dass keine Aufweitung der Brücke erforderlich ist (Stadtratsinformation V/2011/10317 von 2012). Entsprechend erfolgte durch die Deutsche Bahn AG bis dahin die Planung ohne Aufweitung des Brückenbauwerkes.

Durch die Stadt und die Deutsche Bahn AG wurden hinsichtlich der Bahnüberführung über die Merseburger Straße verschiedene Varianten in einer Studie untersucht. Aus diesen Varianten soll die Vorzugsvariante ausgewählt werden, welche die Grundlage für die Fortschreibung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung sowie der Ausführungsplanung sein wird. Die DB AG wird als Maßnahmeträger Antragsteller für das erforderliche Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren. Dieses Verfahren wurde gewählt, um frühzeitig zu einer Entscheidung zur Vorzugsvariante zu kommen und um keine unnötigen Planungskosten für die Stadt zu erzeugen.

Das Ergebnis der Studie liegt der Stadt vor. Der Stadtrat soll schnellstmöglich entscheiden, welche Vorzugsvariante dem Aufweitungsverlangen der Stadt und den weiteren Planungen zugrunde zu legen ist.

Die Dringlichkeit der Entscheidung über die Vorzugsvariante ergibt sich aus dem notwendigen Planungsbeginn der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für das neue Brückenbauwerk ab Januar 2015.

Dieser Zeitpunkt ist einerseits bahnseitig bedingt, da für die Baudurchführung umfangreiche Gleissperrungen und Streckenumleitungen erforderlich sind. Für den geplanten Baubeginn 2018 müssen die bahnspezifischen Sperrungen und Umleitungen für die Berücksichtigung im Fahrplan 2018 bereits zum 1. September 2015 angemeldet werden. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Planungen mindestens im Entwurf vorliegen. Grundlage der Anmeldung von Sperrpausen ist die Entwurfsplanung um den technologischen Grob Ablauf festlegen zu können.

Andererseits ist das Zeitfenster durch das Stadtbahnprogramm fixiert, wonach auch der Ausbau der Merseburger Straße insgesamt bis 2019 erfolgen soll.

Im Rahmen der Studie wurden vier Varianten unter Beachtung folgender Prämissen untersucht:

- Die lichte Höhe unter den Brücken muss mind. 4,50 m betragen,
- Die lichte Weite muss mind. 28,60 m betragen, zur möglichen Anordnung eines separaten Straßenbahngleiskörpers sowie je zwei Richtungsfahrbahnen und normgerechter Fuß- und Radwege (Aufteilung entspr. Bild I),
- Wenn erforderlich soll jeweils nur eine Gradiente verändert werden (Gleis- oder Straßengradiente),
- Während der Brückenbaumaßnahme soll jeweils ein eingleisiger Betrieb für HAVAG und DB möglich sein.

Die Studie kommt zu folgendem Ergebnis:

Variante 1: Dreifeldbrücke mit einer lichte Nettoweite von 28,6 m

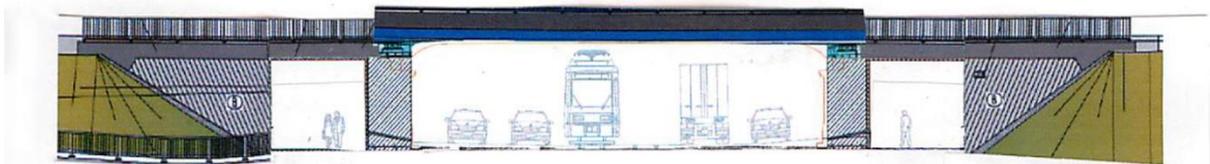


Bild 1: Varianten I EÜ Merseburger Straße km 3,91 (6343) mögliche Ansicht

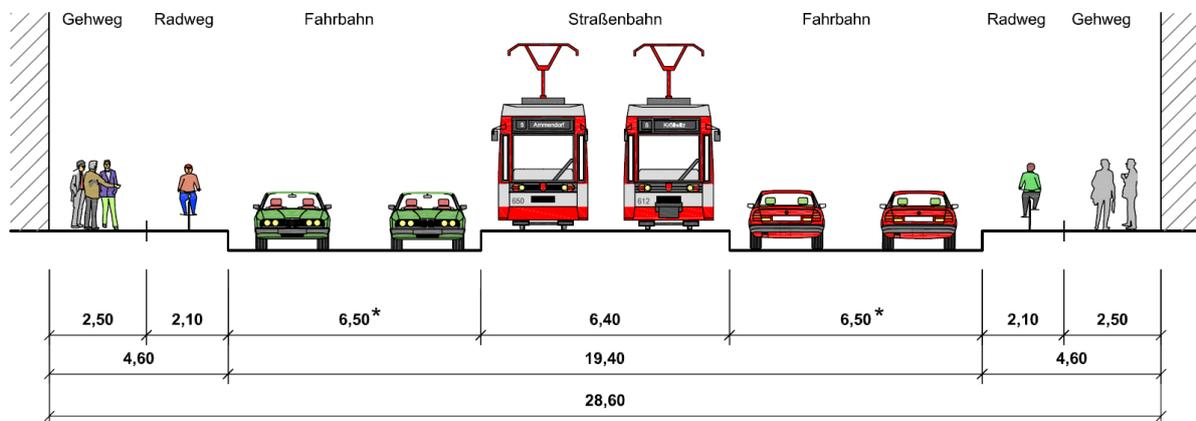


Bild 2: Aufteilung des Straßenquerschnitts ohne Darstellung der Brückenpfeiler

Diese Variante ist eine Weiterentwicklung des bisherigen Entwurfs der Deutschen Bahn, bestehend aus der angepassten vorliegenden bahnseitigen Planung zur sogenannten Dickblechbrücke (Trogbücke). Die bisher geplante Brücke wird um zwei Betonrahmenbauwerke für Rad- und Gehwege jeweils links und rechts ergänzt.

Es ist nur das Brückenbauwerk Strecke 6343 km 3,91 betroffen.

Diese Variante hat den Vorteil, dass weder die Gradiente der Straße noch die Gleisgradienten angepasst werden müssen. Aufgrund der gesetzlichen Regelung ist kreuzungsbedingt kein Lärmschutz erforderlich.

Baukostenschätzung insgesamt (Brutto) 9,13 Mio. Euro

Die Gesamtkosten für die Stadt betragen 6,45 Mio. Euro

davon sind:

kreuzungsbedingten Anteil der Stadt	6.03 Mio. Euro
zusätzliche Planungskosten	0,42 Mio. Euro

Vorteilsausgleich der DB AG an die Stadt nach EKrG - 2,50 Mio. Euro

max. mögl. Zuwendung nach EntflechtG - 3,53 Mio. Euro

verbleibender kommunaler Eigenanteil 0,42 Mio. Euro

Variante 2: Einfeldbrücke mit einer lichten Weite von 28,6 m mit Anhebung der Gleisgradiente der Bahn

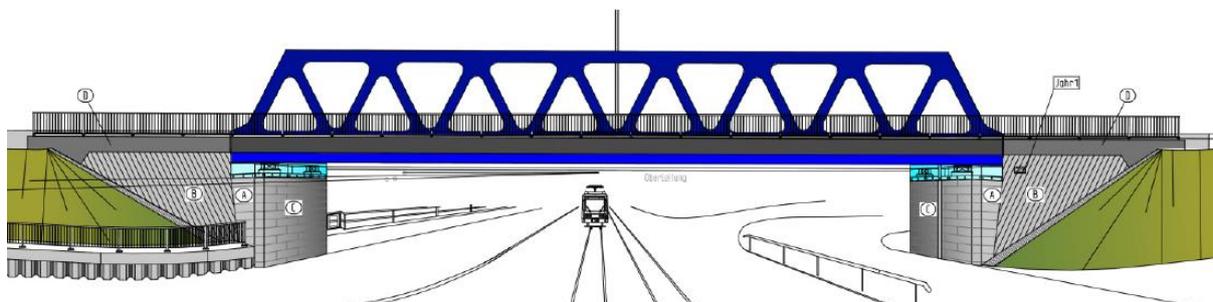


Bild 3: Varianten II und III EÜ Merseburger Straße km 3,91 (6343) mögliche Ansicht (Quelle DB PB)

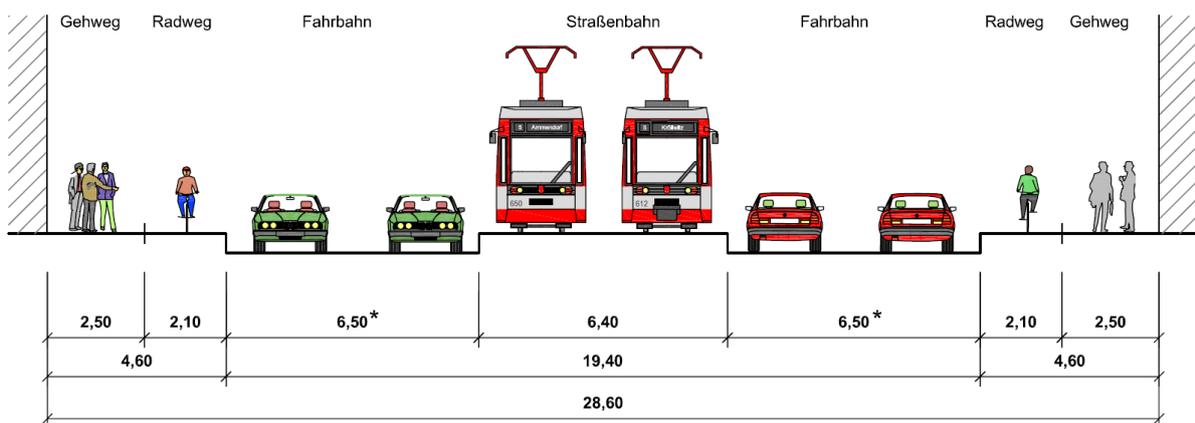


Bild 4: Aufteilung des Straßenquerschnitts

Bei dieser Variante wurde eine Fachwerkbrücke aus Stahl untersucht. Diese Bauart ist in ihrer Bauhöhe wesentlich höher als die in der Variante 1 untersuchte Trogrbrücke mit dickem Blech. Daher muss entweder die Gradiente der Straße abgesenkt oder die Gleisgradiente der Bahn angehoben werden. In der Variante 2 wird die Stahlfachwerkbrücke mit Anhebung der Gleisgradiente der Bahn betrachtet. Die Anhebung der Gradiente der Bahn um ca. 1m hat zur Folge, dass umfangreiche Änderungen an den Bahnkörpern wie die Aufschüttung der Dämme und ggf. Gründungsverbesserungen durchzuführen sind. Die Gleise sind in den

Bereichen der Dammerhöhung auf einer Länge von ca. 850 m neu zu verlegen. Die Oberleitungsanlage und die Signaltechnik sind höhenmäßig durch Neugründungen anzupassen. Ebenfalls sind die Bahnsteiganlagen und deren Zugänge neu zu bauen. Das Verlegen von Leitungen beschränkt sich auf die in den Widerlagerbereichen befindlichen. Es ist Grunderwerb seitens der DB zu tätigen. Für die Aufrechterhaltung eines eingleisigen Straßenbahnbetriebes sind temporäre Bauten notwendig.

Es ist nur das Brückenbauwerk Strecke 6343 km 3,91 betroffen. Die Änderung der Gleislage der Strecke 6343 stellt einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16.BImSchV dar, weshalb entlang dieser Strecke Maßnahmen zum Lärmschutz zu ergreifen sind.

<u>Kostenschätzung insgesamt (Brutto)</u>		<u>13,49 Mio. Euro</u>
Die Gesamtkosten für die Stadt betragen		9,71 Mio. Euro
davon sind:		
kreuzungsbedingten Anteil der Stadt	8,90 Mio. Euro	
zusätzliche Planungskosten	0,81 Mio. Euro	
Vorteilsausgleich der DB AG an die Stadt		- 1,60 Mio. Euro
<u>max. mögl. Zuwendung nach EntflechtG*</u>		<u>- 7,12 Mio. Euro</u>
verbleibender kommunaler Eigenanteil		0,99 Mio. Euro

**Unter Berücksichtigung der bereits angemeldeten Maßnahmen wäre eine Förderung über EntflechtG 2018-2020 nicht gesichert.*

Variante 3: Einfeldbrücke mit einer Weite von 28,6 m mit Absenkung der Straßengradiente

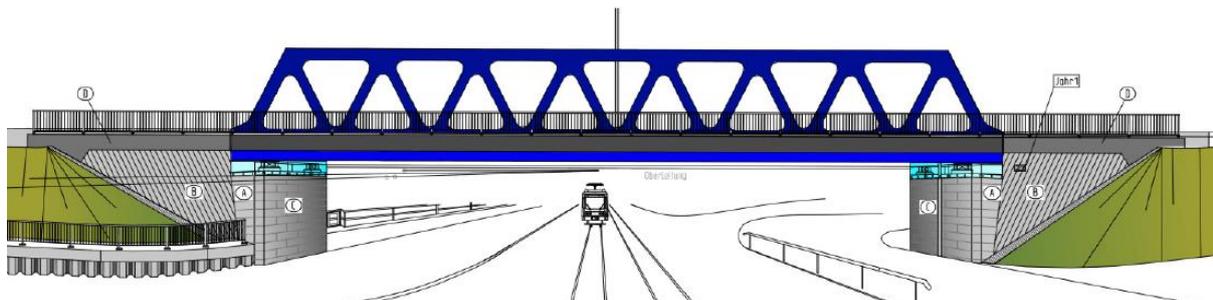


Bild 5: Varianten II und III EÜ Merseburger Straße km 3,91 (6343) mögliche Ansicht (Quelle DB PB)

Entgegen der Variante 2 ist hier die Stahlfachwerkbrücke mit Straßenabsenkung untersucht worden.

Die Absenkung der Merseburger Straße um ca. 1m bedingt die Umverlegung der im Straßenraum befindlichen Leitungen, die Konstruktion von Stützwänden und Anpassungen der Straßenkreuzungsbereiche. Die Länge der geplanten Absenkung der Merseburger

Straße beträgt ca. 250 m je Richtung. Die Eisenbahnüberführungen sind tiefer zu gründen. Die Gestaltung der Zugänge zu den Bahnsteiganlagen wird aufwendiger, da sich die Höhenverhältnisse gegenüber dem Ist-Zustand verschlechtern. Zudem wäre die Erneuerung der Überführung der Heizrohrtrasse erforderlich. An den Bahnanlagen sind nur Änderungen in geringem Umfang notwendig. Für die Aufrechterhaltung eines eingleisigen Straßenbahnbetriebes sind temporäre Bauten zu errichten. Aufgrund der Beibehaltung der Gleisgradienten ist nach den gesetzlichen Regelungen kreuzungsbedingt kein Lärmschutz erforderlich.

Kostenschätzung insgesamt (Brutto) 16,60 Mio. Euro

Die Gesamtkosten für die Stadt betragen 11,91 Mio. Euro
 davon sind:
 kreuzungsbedingter Anteil der Stadt 10,96 Mio. Euro
 zusätzliche Planungskosten 0,95 Mio. Euro

Vorteilsausgleich DB AG an die Stadt nach EKrG - 2,80 Mio. Euro
max. mögl. Zuwendung nach EntflechtG* - 8,16 Mio. Euro
 verbleibender kommunaler Eigenanteil 0,95 Mio. Euro

**Unter Berücksichtigung der bereits angemeldeten Maßnahmen wäre eine Förderung über EntflechtG 2018-2020 nicht gesichert.*

Variante 4: Neubau Einfeldbrücke mit einer Weite von 34,3 m mit Absenkung der Straßengradienten

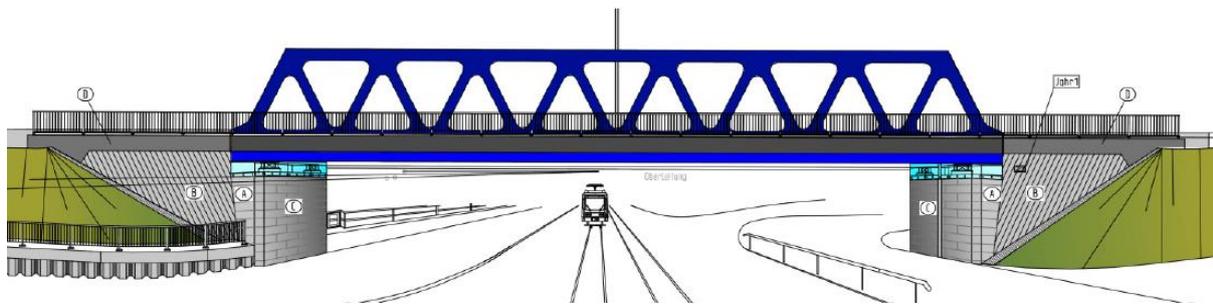


Bild 6: Variante IV EÜ Merseburger Straße km 3,91 (6343) und km 1,66 (6354) mögliche Ansicht

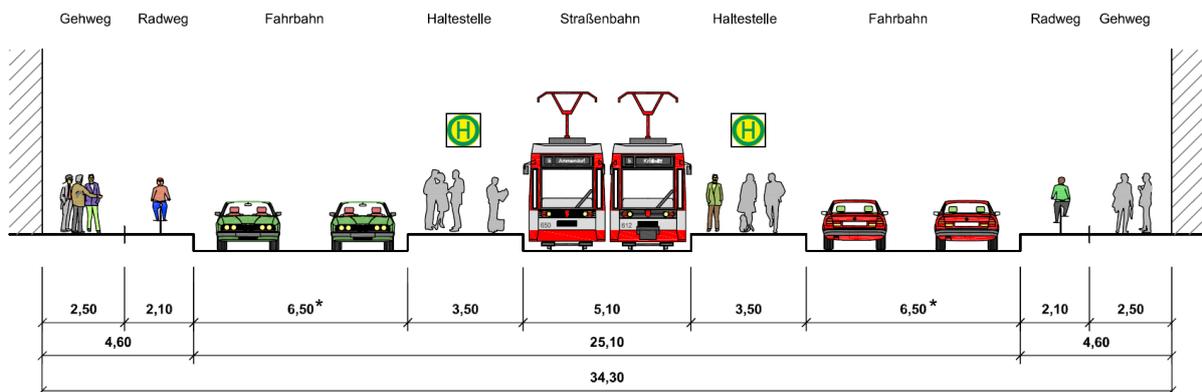


Bild 7: Aufteilung des Straßenquerschnitts

Bei dieser Variante wird die Variante 3 fortgeschrieben.

Neu ist die Integration von zwei Bahnsteigen unter der Eisenbahnüberführung. Dadurch wird die lichte Weite um ca. 5,70 m auf insgesamt ca. 34,30 m nochmals vergrößert. Durch die Vergrößerung der lichten Weite muss die benachbarte EÜ km 1,660 (Strecke 6354) ebenfalls aufgeweitet werden. Somit wird der kreuzungsbedingte Anteil der Baumaßnahme wesentlich höher. Aufgrund der Beibehaltung der Gleisgradienten ist nach der gesetzlichen Regelung kreuzungsbedingt kein Lärmschutz erforderlich.

<u>Kostenschätzung insgesamt (Brutto) ohne Bahnsteiganlagen HAVAG</u>	<u>25,74 Mio. Euro</u>
Die Gesamtkosten für die Stadt betragen (ohne Bahnsteige HAVAG)	19,61 Mio. Euro
<i>Davon sind:</i>	
<i>kreuzungsbedingter Anteil der Stadt</i>	<i>18,40 Mio. Euro</i>
<i>zusätzliche Planungskosten</i>	<i>1,21 Mio. Euro</i>
Vorteilsausgleich DB AG an die Stadt nach EKrG	- 3,90 Mio. Euro
<u>max. mögl. Zuwendung nach EntflechtG*</u>	<u>- 14,50 Mio. Euro</u>
verbleibender kommunaler Eigenanteil	1,21 Mio. Euro

**Unter Berücksichtigung der bereits angemeldeten Maßnahmen wäre eine Förderung über EntflechtG 2018-2020 nicht möglich.*

Entscheidung

Entsprechend der Grobkostenschätzung ist die **Variante 1** als die wirtschaftlichste Variante ausgewiesen.

Die kreuzungsbedingten Kosten für die Einfeldbrücken mit einer lichten Weite von 28,60 m betragen für Varianten 2 voraussichtlich 3,26 Mio. Euro mehr und für Variante 3 voraussichtlich 5,46 Mio. Euro mehr als bei Variante 1 .

Die Variante 4 mit einer lichten Weite von 34,30 m wird in der Grobkostenschätzung bereits mit circa 25,74 Mio. Euro ausgewiesen, so dass die Mehrkosten gegenüber der Variante 1 circa 16,61 Mio € betragen.

Die Variantenberechnungen erfolgen unter Berücksichtigung der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) derzeit Entflechtungsgesetz (EntflechtG). Die Förderperiode EntflechtG läuft in 2019 aus. Der Bundesrat hat einen Gesetzentwurf zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms vorgelegt. Damit soll sichergestellt werden, dass die im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgesehenen Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden über das Jahr 2019 hinaus fortgesetzt werden. Die Stadt Halle kann jährlich mit ca 3,00 Mio. Euro Zuwendungen für entsprechende Fördermaßnahmen rechnen. Somit könnte die Variante 1 bei einer Fördermittelbereitstellung von ca. 3,73 Mio. Euro für die Jahresscheiben 2018-2020 unter Berücksichtigung der bereits angemeldeten Maßnahmen als gesichert betrachtet werden. Die Finanzierung der Varianten 2-4 kann aufgrund der erforderlichen Fördermittelbereitstellung in Höhe von ca. 7,12 Mio. Euro für Variante 2 bzw. 8,16 Mio. Euro für Variante 3 und 14,50 Mio. Euro für Variante 4 in den Jahresscheiben 2018-2020 nicht sichergestellt werden.

Aus diesem Grund sollte die Variante 1 als weitere Planungsgrundlage dienen.

Kreuzungsbedingt sind einseitige Lärmschutzmaßnahmen nur bei Variante 2 erforderlich. Die DB AG und die Stadtverwaltung bemühen sich darüber hinaus Fördermöglichkeiten für Lärmschutzmaßnahmen zu akquirieren.

Verpflichtungsermächtigung

Für den Abschluss einer Planungsvereinbarung ist eine Verpflichtungsermächtigung für 2015 in Höhe von 416.500 Euro zwingend erforderlich.

Die Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 416.500 € für das Haushaltsjahr 2015 mit einer Kassenwirksamkeit in 2018ff wird als Änderung zur 2. Lesung zur Haushaltsplanung 2015 eingebracht.