

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße
zwischen Uferstraße und Russenstein
- Kanal- und Fahrbahnsanierung
- Ausbau der Radverkehrsverbindung
hier: Zustimmung zum beschleunigten
Bauablauf und daraus resultierender
Verkehrsmaßnahmen**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bauausschuss	14.09.2010	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bauausschuss stimmt dem beschleunigten Bauablauf bei der Durchführung der Baumaßnahme in der Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße gemäß Variante 2 der Anlage zu und nimmt die daraus resultierenden Verkehrsmaßnahmen zur Kenntnis.

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Varianten zum Bauablauf

A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur Begründung: Förderung des Radverkehrs Steigerung der Verkehrssicherheit durch die dringend notwendige Fahrbahndeckenerneuerung in der Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße
UM 1	+	Ziel/e: Umweltsituation verbessern Begründung: Die Umwelt wird erheblich entlastet, da durch den größeren Kanalquerschnitt im Falle eines Starkniederschlag-Ereignisses weniger Abwasser in den Neckar eingeleitet wird.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Während der Bauzeit kommt es zu Beeinträchtigungen des Verkehrs.

B. Begründung:

1. Ausgangssituation

Der Gemeinderat hat mit Beschluss vom 20.05.2009 der Durchführung der Kanal- und Fahrbahnsanierung sowie dem Ausbau der Radverkehrsverbindung in der Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße zugestimmt (siehe Drucksache 0059/2009/BV).

Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 27.04.2010 die entsprechenden Aufträge vergeben. Es war bisher vorgesehen, die Maßnahme bis zum 29.10.2011 abzuschließen. Verkehrstechnisch war zu Beginn und zum Ende der Maßnahme jeweils eine Sperrung für den Durchgangsverkehr vorgesehen. Zwischen diesen Sperrungen sollte der gesamte Durchgangsverkehr wieder ampelgeregelt stattfinden können.

2. Entwicklung der Baumaßnahme

Die Maßnahme ist terminlich bisher planmäßig verlaufen. In baulicher Hinsicht gab es lediglich Zusatzleistungen bei den Hausanschlüssen für die Versorgungsleitungen sowie Erschwernisse durch felsigen Baugrund in einem bestimmten Abschnitt für die Trassen der Versorgungsleitungen. Trotz dieser zusätzlichen Leistungen konnte der Terminplan eingehalten werden, sodass die Sperrung für den Durchgangsverkehr nach den Ferien aufgehoben werden könnte.

Wir führen diesen Umstand auch darauf zurück, dass wir erstmals für die Durchführung einer Baumaßnahme das sogenannte „lean management“ einsetzen. Dieses Controllinginstrument hat insbesondere zum Ziel, die voneinander abhängigen Teilabläufe unter frühzeitiger, ständiger und umfassender Einbindung aller Beteiligten zu koordinieren und verlässlich umzusetzen.

Die ursprünglich befürchteten Verkehrsprobleme im Neckartal sind nicht eingetreten.

Der Rückstau sowohl auf der Nordseite von der Kleingemünder Straße über die Ziegelhäuser Brücke, als auch auf der Südseite entlang der B 37 hielt sich so in Grenzen, dass die beiden Verkehrsströme beim Zusammenfluss in Schlierbach noch abgewickelt werden konnten.

Dazu hat vor allem das verstärkte S-Bahn Angebot in Schlierbach mit einer stark verdichteten Taktfolge beigetragen.

Ebenso haben die Autofahrer die weiträumigen Umleitungsempfehlungen befolgt.

Wir müssen allerdings auch feststellen, dass bei der Umsetzung des vertraglich vereinbarten Ablaufs vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen insbesondere durch verkehrliche Auswirkungen mit zeitlichen Verzögerungen bei Bauende zu rechnen wäre (siehe Zeilen 2 und 3 der Anlage).

3. Vorschlag zum weiteren Ablauf

3.1. In verkehrlicher Hinsicht

Wir empfehlen daher, die Baustelle für die gesamte Bauzeit für den Durchgangsverkehr zu sperren und nur für die Anlieger komplett durchgängig und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu öffnen (Zeile 4, Variante 2 der Anlage). Dies bedeutet, dass der Bus der Linie 34 seinen gewohnten Linienweg von Ziegelhausen entlang der Nordseite des Neckars bis zur Brückenstraße/Theodor-Heuss-Brücke und umgekehrt nehmen kann.

Von dieser eingeschränkten Öffnung der L 534 profitieren der ÖPNV, die Anlieger, der Baubetrieb im Straßenbau, die drei Hochbau-Baustellen westlich der Alten Brücke und letztlich alle Verkehrsteilnehmer durch die verkürzte Bauzeit.

Nach Auskunft der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) kann innerhalb von zwei bis drei Wochen nach der Beschlussfassung die Linienbusführung für diese Lösung eingerichtet werden. Mindestens bis zu diesem Zeitpunkt wird der verdichtete S-Bahn-Takt in Schlierbach (Extra-Züge, Sonderhalte) beibehalten.

Bei einer Öffnung für den Durchgangsverkehr würde zwar die B 37 entlastet, durch die drei Engstellen-Signalisierungen in der Baustelle ist die Leistungsfähigkeit der L 534 aber so herabgesetzt, dass höchstens die Hälfte der bisherigen Verkehrsmengen abgewickelt werden könnte.

Nach Auskunft der rnv würde die Vorbereitungszeit für diesen Fall den Busverkehr einzurichten (ergänzt um die Baumaßnahme des Abwasserzweckverbandes (AZV) in der Peterstaler Straße), so weit in den November reichen, dass die Zeit bis zum routinemäßigen Fahrplanwechsel Anfang Dezember so kurz wäre, dass die Einführung am besten zum Fahrplanwechsel stattfindet.

Wir wollen im übrigen die Schaltung der Signalanlagen in Schlierbach, insbesondere an der Wolfsbrunnensteige und am Jägerhaus, noch weiter optimieren; dadurch lässt sich das im Winter erfahrungsgemäß höhere Verkehrsaufkommen auf der B 37 auch bei Beibehaltung der Vollsperrung für den Durchgangsverkehr bewältigen.

3.2. In baulicher Hinsicht

Durch die beschriebenen Änderungen der Verkehrsführung entsteht über die positiven Auswirkungen auf den Bauablauf hinaus die Möglichkeit, die vertragsgemäßer Abwicklung zu erwartenden Bauzeitverlängerung nicht nur zu vermeiden, sondern sogar zu verkürzen.

Die Gegenüberstellung der Abläufe gemäß Bauvertrag und möglicher Varianten dazu sind in der Anlage dargestellt.

Um die Verkürzung der Bauzeit tatsächlich zu erreichen, wird von der beauftragten Firma auf der Grundlage der bisher schon vertraglich möglichen kostenmäßigen Regelungen eine Entschädigung für den Beschleunigungsaufwand in der Größenordnung zwischen maximal 240.000 Euro und maximal 300.000 Euro netto gefordert. Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung waren die diesbezüglichen Verhandlungen noch nicht abgeschlossen. Es muss noch bewertet werden, ob die beachtlichen Vorteile für den Auftragnehmer überhaupt eine Bonuszahlung rechtfertigen und welcher Betrag gegebenenfalls vertretbar wäre.

Mit diesem Beschleunigungsaufwand verzichtet die beauftragte Firma allerdings auch auf die Geltendmachung von Behinderungen und bauzeitabhängigen Kosten, wie sie im Falle der Varianten 1 und 2 auftreten würden.

Der Beschleunigungsaufwand bewegt sich zwischen 2 und 4 Prozent des Hauptauftrages und bedarf daher nach den Regelungen zu Auftragserhöhungen keiner formalen Beschlussfassung durch den Bauausschusses, sondern kann in Verwaltungszuständigkeit vergeben werden.

Diese Auftragserhöhung ist nach dem derzeitigen Stand der Kostenprognose gerade noch innerhalb der Maßnahme-Genehmigung aufzufangen. Es wird daher darauf verzichtet, eine Erhöhung der Maßnahme-Genehmigung zu beantragen. Für den weiteren Verlauf ist es allerdings nicht auszuschließen, dass durch unvorhersehbare Situationen zum Beispiel beim Bau der neckarseitigen Stützmauer weitere Kosten entstehen. Für diesen Fall wäre dann aller Voraussicht nach eine Maßnahmeerhöhung mit entsprechender Mittelbereitstellung erforderlich.

Wir bitten der vorgeschlagenen Bauzeitverkürzung mit den daraus resultierenden verkehrlichen Maßnahmen zuzustimmen.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner