

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:

Betreff:

**Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße
zwischen Uferstraße und Russenstein
- Kanal- und Fahrbahnsanierung
- Ausbau der Radverkehrsverbindung
hier: Zustimmung zum beschleunigten
Bauablauf und der daraus resultierenden
Verkehrsmaßnahmen und zur Erhöhung der
Maßnahmegenehmigung zur Finanzierung
der zusätzlichen Verkehrsmaßnahmen
(ersetzt Drucksache 0244/2010/BV)**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bauausschuss	05.10.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.10.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	21.10.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bauausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates:

Der Gemeinderat stimmt dem beschleunigten Bauablauf bei der Durchführung der Baumaßnahme in der Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße gemäß Variante 2 der Anlage 01 sowie der Erhöhung der Maßnahmegenehmigung um den zur Finanzierung der zusätzlichen öffentlichen Verkehrsmaßnahmen erforderlichen Betrag von 9.580.000 Euro um 550.000 Euro auf 10.130.000 Euro zu.

Der zusätzliche Mittelbedarf ist in den folgenden Haushaltsjahren bereitzustellen.

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Varianten zum Bauablauf
A 02	Fahrplan S-Bahn
A 03	Beispiel Rückfall in den Hauptvertrag

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:

Aufgrund der bisherigen Beratungen im Bauausschuss am 14.09.2010 und der gemeinsamen Sitzung der Bezirksbeiräte Neuenheim, Schlierbach und Ziegelhausen am 28.09.2010 sowie der inzwischen fortgesetzten Verhandlungen mit der ausführenden Firma bezüglich der Möglichkeiten zur Verkürzung des Baubablaufes und der RNV bezüglich des dafür geforderten ÖPNV-Angebotes hat sich die Notwendigkeit einer erweiterten Beratung der Vorlage im Haupt- und Finanzausschuss und im Gemeinderat ergeben.

Die bisherige Beschlussvorlage Drucksache 0244/2010/BV und die in der gemeinsamen Sitzung der Bezirksbeiräte verteilte Tischvorlage werden durch diese Vorlage ersetzt.

Im Folgenden wird der aktuelle Sachstand dargestellt:

A. Verkehr

Die Bezirksbeiräte haben folgende Empfehlung abgegeben:

Der Bauausschuss stimmt dem beschleunigten Bauablauf (Beibehaltung der Sperrung für den Durchgangsverkehr) 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. Zusätzliche Forderungen:

1. Beginn der Verstärkung der Linie 34 ab Peterstal (Heidebuckelweg)
2. Über die Bauzeit hinaus sind zusätzliche S-Bahnhalte spätestens ab dem Sommerfahrplan vorzusehen und bereits für den kommenden Winterfahrplan anzustreben.

3. Überprüfung der Verkehrssituation auf der Schlierbacher Landstraße zur Herstellung eines optimalen Verkehrsflusses (morgens und abends).

4. Die verkehrsentlastenden Maßnahmen dürfen nicht zu Lasten der Schlierbacher Schulkinder gehen (insbesondere an der Haltestelle „Jägerhaus“).

Auf dieser Grundlage werden nunmehr folgende Empfehlungen abgegeben:

1. Verstärkung des Busangebots vom 01.11.2010 bis 31.07.2011 (Beginn der Sommerferien)

Nach Absprache mit der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (RNV) gibt es dazu zwei Möglichkeiten:

1.1 Hinter jedem einzelnen Bus wird in der Morgenspitze (von circa 6.30 Uhr bis 9:00 Uhr) ein zweites Fahrzeug zur Erhöhung der Kapazität eingesetzt. Diese Verstärkung beginnt in Peterstal (Heidebuckelweg). Für diese Variante würden zwei Zusatzbusse benötigt, was Kosten von rund 180.000 Euro für 9 Monate mit sich bringen würde.

1.2 Der Bus fährt wie bisher in der Morgenspitze als Zubringer zur S-Bahn bis zur Ziegelhäuser Brücke. Grund für diesen Vorschlag ist die Forderung, die beiden zusätzlichen Züge bis zum Baustellenende weiter anzubieten (siehe dazu auch die Erläuterungen im Abschnitt 2). Die Halte dieser zusätzlichen Züge sind aber mit dem dort verkehrenden Bus Nummer 33 nicht vertaktet; außerdem verbindet der Bus Nummer 33 vom Köpfel kommend Peterstal nicht mit der S-Bahn. Dies könnte, zumindest für die Bauzeit, angeboten und so insgesamt eine Verbesserung erzielt werden. Da für diese Variante nur ein Bus benötigt wird, entstehen auch nur Kosten von rund 50.000 Euro.

2. Zusätzliche S-Bahnzüge in Schlierbach

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) hat uns bisher kostenlos in der Morgenspitze zwei S-Bahn Züge zusätzlich bereitgestellt, die in Neckargemünd beginnen und am Heidelberger Hauptbahnhof enden. Damit konnte ein wichtiger Beitrag zur Entschärfung der gesamten Verkehrssituation geleistet werden, weil ein spürbarer Wechsel vom Individualverkehr auf den ÖPNV stattgefunden hat. Die Fahrgastzahlen belegen dies deutlich.

(Hinweis: Nur der ursprünglich angebotene dritte Zug um 5:50 Uhr wurde nicht in ausreichendem Umfang angenommen und ab 05.07.2010 wieder eingestellt.)

Die NVBW hat uns mitgeteilt, dass ab November 2010 dieses Zusatzangebot nicht mehr kostenlos unterbreitet werden kann. Für die beiden Züge fallen Ausgaben von 28.000 Euro im Monat an – Gesamtkosten somit rund 250.000 Euro bis zum Beginn der Sommerferien 2011.

Der Fahrplan, der sich ab Montag, dem 04.10.2010 ergibt, wenn die Zusatzhalte entfallen, ist in Anlage 2 beigefügt. Die zusätzlichen Züge fahren noch bis zum 29.10.2010, eine Weiterbestellung ab dem 02.11.2010 ist Gegenstand dieser Vorlage, diese sind in der Anlage ebenfalls gekennzeichnet.

3. Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B 37 in Schlierbach

Besonders am Nachmittag und am frühen Abend ist die Schlierbacher Landstraße im Abschnitt zwischen Hausackerweg und der Haltestelle Jägerhaus durch den zusätzlichen Verkehr überlastet; es kommt zu erheblichen Rückstaus.

- 3.1 Hier kann geholfen werden, wenn längere Wartezeiten für querende Fußgänger und nach links einbiegende Autofahrer in Kauf genommen werden. Damit kann der Haupttrichtung auf der B 37 in Fahrtrichtung Osten in der Zeit von 15:30 Uhr bis 20 Uhr mehr Grünzeit zugeteilt werden.

Wenn zusätzlich noch die Vorrangschaltung für Busse in der gleichen Zeit ausgeschaltet und so die Koordinierung der Signalanlagen nicht mehr gestört wird, kann der Verkehr flüssiger in Richtung Osten fließen.

Die Kosten für die Überarbeitung der Signalkonzeption betragen 16.000 Euro.

- 3.2 Eine weitere Verbesserung ist durch die Anlage einer Busbucht an der Haltestelle Jägerhaus möglich. Der in Richtung Osten fahrende Bus hält dort am Fahrbahnrand; wegen des starken Verkehrs in der Gegenrichtung können andere Fahrzeuge nicht überholen. Abhilfe schafft eine Busbucht, die wegen der notwendigen Breite und der Beibehaltung eines ausreichenden Gehwegs nur westlich der Einmündung der „Alten Schlierbacher Landstraße“ angelegt werden kann.

Das Beispiel der benachbarten Haltestelle Rombachweg (dort ist stadtauswärts eine Busbucht vorhanden) zeigt, wie eine „Propfenwirkung“ verhindert und der Verkehr flüssiger abgewickelt werden kann.

Wegen des erheblichen Tiefbauaufwands betragen die Kosten für den Bau der Busbucht rund 35.000 Euro. Die Maßnahme soll nur ausgeführt werden, wenn sich nach weiterer Planung bei der Ausführung keine Beeinträchtigungen für den Verkehrsfluss ergeben.

- 3.3 Die genannten Investitionen waren bei dem ursprünglich geplanten Bauablauf nicht zu vertreten. Für die acht verkehrsreichen Wochen zwischen dem Ende der Pfingst- und dem Beginn der Sommerferien war der Kostenrahmen zu hoch; wenn die Sperrung des Durchgangsverkehrs und damit die Belastung der B 37 länger andauert, ist der Aufwand aus Sicht der Verwaltung gerechtfertigt.

Für Schlierbach bringt die angepasste Signalschaltung Nachteile mit sich, die wir mit der Beibehaltung der zusätzlichen S-Bahnzüge ausgleichen wollen.

B. Bauausführung

1. Anlass:

- Die Baumaßnahme wurde am 31.05.2010 begonnen und läuft seitdem exakt im Terminplan.
- Alle Vertragsleistungen der 1. Vollsperrphase wurden zum 13.09.2010 fristgerecht erfüllt.
- Bisher bekannte beauftragte zusätzliche Leistungen und von der Fa. Reif angezeigte hindernde Umstände werden bei Abwicklung nach dem geschlossenen Bauvertrag zu einer Verlängerung der Bauzeit vom 29.10.2011 zum 31.12.2011 führen.
- Die ursprünglich befürchteten Verkehrsprobleme im Neckartal sind gemäß Teil A dieser Tischvorlage nicht eingetreten.

Dies ist Anlass einen Vorschlag zur Beschleunigung des Bauablaufs zu unterbreiten, der das ursprünglich vorgesehene Bauende nicht nur einhält sondern sogar noch auf den 15.09.2011 verkürzt.

2. Inhalt der ergänzenden Vereinbarung

- Die Verkehrsabwicklung erfolgt nach Abschnitt A.
- Das Bauende der Maßnahme und damit die vollständige Verkehrsfreigabe aller Verkehrsarten werden auf den 15.09.2011 festgelegt. Bisher bekannte beauftragte zusätzliche Bauleistungen und von der Fa. Reif angezeigte Behinderungen sind bei den Terminen dieser Vereinbarung berücksichtigt.
- Rückgerechnet von der Bezugsgrundlage des Fertigstellungstermins nach Hauptauftrag zuzüglich Anspruch auf Bauzeitverlängerung (Bezugsgrundlage Bauende 31.12.2011) ergeben sich für den Baubetrieb der Firma Reif verbesserte Arbeitsbedingungen, die mit einer Verkürzung von 1 Monat berücksichtigt werden.
- Um das Bauende zum 15.09.2011 zu erreichen, sind Beschleunigungsmaßnahmen für weitere 2,5 Monate erforderlich. Die Aufwendungen für diese Beschleunigungsmaßnahmen sind nachgewiesen und werden von der Stadt Heidelberg mit einem Anteil von 5.000,00 Euro/pro Arbeitstag mitgetragen. Dies ergibt eine rechnerische Bonuszahlung von 2,5 Monate x 26 Arbeitstage x 5.000,-- Euro = 325.000,-- Euro netto. In den Verhandlungen mit der Firma Reif wurde der Betrag auf maximal 300.000 Euro begrenzt. Die Malusregelung erfolgt entsprechend.
- Nach einer Anregung des Bezirksbeirates Ziegelhausen wird eine Klausel zur Wiederaufnahme der ursprünglichen Durchführungsvariante (Rückfallklausel) gemäß nachfolgender Ziffer 3 vereinbart.

3. Rückfallklausel

Sollten sich die vereinbarten Änderungen in der Baustellendurchführung nach Einschätzung der Stadt Heidelberg nicht bewähren, kann die Stadt Heidelberg innerhalb einer angemessenen Frist von 3 Wochen auf die im Vertrag vom 14.05.2010 vereinbarten Regelungen – halbseitige Freigabe des Baustellenbereiches für den ÖPNV und den Durchgangsverkehr – zurückgreifen.

Für die vereinbarten Regelungen hinsichtlich der Bauzeit, der Bonusregelung und der Verkehrsführung ergeben sich dadurch folgende Konstellationen (vergleiche Anlage 02, Variante 4a)

3.1 Bauzeit

Die anvisierte Bauzeitverkürzung ergibt sich anteilig aus der Zeit, in der der Auftragnehmer unter den Bedingungen aus dem geänderten Baustellenkonzept arbeiten konnte.

Das heißt, wird nach 1/3 der vorgesehenen Laufzeit des geänderten Baukonzeptes auf den Hauptvertrag zurückgegangen, verringert sich die anvisierte Bauzeitverkürzung von 3,5 Monaten auf 1/3 dieses Zeitraumes.

3.2 Bonusregelung

Der anvisierte Bonus ergibt sich anteilig aus der Zeit, in der der AN unter den Bedingungen aus dem geänderten Baustellenkonzept den Bonus erarbeiten konnte.

Das heißt, wird nach 1/3 der vorgesehenen Laufzeit des geänderten Baukonzeptes auf den Hauptvertrag zurückgegangen, verringert sich der maximale Bonus von 300.000 Euro netto auf 1/3, d.h. max. 100.000 Euro netto.

3.3 Verkehrsführung

Die Verkehrsführung besteht weiterhin aus 3 Baufeldern à 200 m mit halbseitiger Sperrung. Die Durchfahrt ist dann (Rückfallebene!) wieder für den ÖPNV, den Durchgangsverkehr und den Radfahrer erlaubt.

gezeichnet

Bernd Stadel