

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss Stadtrat	05.09.2022 19.09.2022	öffentlich öffentlich

Vorlage der Verwaltung

**Helmut-Kohl-Allee, Vorbereitende Maßnahmen an den DB spezifischen Gewerken zur zukünftigen Herstellung der Pfeilerachsen der Westbrücke
Genehmigung der Maßnahme**

Vorlage Nr.: 20225357

A N T R A G

nach der einstimmig ausgesprochenen Empfehlung des Bau- und Grundstücksausschusses vom 05.09.2022

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

1. Die vorbereitenden Maßnahmen an den DB spezifischen Gewerken zur zukünftigen Herstellung der Pfeilerachsen der Westbrücke in Höhe von 3.800.000,00 Euro werden genehmigt.
2. Die Erteilung einer Kostenübernahmeerklärung mit der DB Netz zur Materialbestellung wird genehmigt.

1. Vorbemerkungen

Aktuell sind vorauslaufende Baufeldfreimachungen für die Helmut-Kohl-Allee auf dem DB Gelände erforderlich, um bereits vereinbarte Sperrzeiten der Gleise der Deutschen Bahn nutzen zu können.

2. Begründung

Für den Bauabschnitt „Westbrücke“, welcher den Verkehr der B44 über das nördliche Gleisfeld des den Hauptbahnhof Ludwigshafen führen soll, sind im Vorfeld Anpassungen von unterschiedlichen DB spezifischen Gewerken erforderlich. Darunter auch Anpassungen an verschiedenen Oberleitungsmasten der DB und sonstigen technischen Anlagen der DB. Um die unterschiedlichen Leistungen auf dem DB Gelände zu erbringen, sind langjährige im Vorfeld stattfindende terminliche Abstimmungen mit der DB Betriebsplanung erforderlich. Diese terminlichen Abstimmungen haben aktuell als Ergebnis, dass die notwendigen Anpassungen an den verschiedenen Oberleitungsmasten und den technischen Anlagen der DB bereits im Jahre 2023 stattfinden können und sollen. Hierzu gibt es bereits genehmigte Sperrzeiten, welche auch das Hauptgleis (Gleis 1 und Gleis 2) nach Mainz betreffen.

Eine Verschiebung dieser genehmigten Sperrzeiten in die Jahre 2024 bis 2026 ist nicht möglich, da diese Strecke als Umleitungstrecke fungiert und längere Sperrzeiten nicht genehmigt werden können. Somit könnten erst wieder für das Jahr 2027 die erforderlichen längeren Sperrzeiten beantragt und genehmigt werden.

Die Anpassungen an den DB spezifischen Gewerken sind zwingend erforderlich um den Bau des Bauabschnittes „Westbrücke“ mit seinen 9 Achsen auf dem DB Gelände und seinen 2 Achsen auf öffentlichen Gelände zu ermöglichen.

Bei nicht Einhaltung der aktuell genehmigten Sperrzeiten für die Anpassung müsste eine zeitliche Verschiebung der Sperrzeiten von 4 Jahren akzeptiert werden.

3. Baubeschreibung und Terminplanung

Der Bauabschnitt „Westbrücke“ erstreckt sich vom westlichen Widerlager (Achse 10) im Bereich Ziegeleiweg bis zum östlichen Widerlager (Achse 110) mit den anschließenden Stützwänden im Kreuzungsbereich Lorientallee/Pasadenaallee. Dazwischen wird die Westbrücke von 9 Pfeilerachsen getragen die sich hauptsächlich auf dem DB Gelände befinden.

Für den Verlauf der Westbrücke und für die Herstellung der Pfeilerachsen 20, 50, 60 und 80 sind im Vorfeld Anpassungen an den DB spezifischen Gewerken erforderlich. Hierfür müssen im Vorfeld neue Kabelkanäle auf dem DB Gelände verlegt werden, um im Nachgang die Leit- und Sicherungstechnik (LST) und die 50 Hz Energiekabel darin zu verlegen. Außerdem müssen an verschiedenen Stellen neue Oberleitungsmasten aufgestellt werden, da die bestehenden Oberleitungsmasten für die Herstellung der neuen Pfeilerachsen der Westbrücke rückgebaut werden müssen.

Kurze Darstellung der erforderlichen Anpassungen:

Anpassungen Pfeilerachse 20

Um die zukünftige Pfeilerachse 20 herstellen zu können, sind im Vorfeld in diesem Bereich die vorhandenen LST Kabel umzulegen. Im Rahmen dieser Umlegung werden drei Gleisquerungen zusätzlich erforderlich. Weitere Anpassungen sind an dieser Stelle nicht erforderlich.

Anpassungen aufgrund des Verlaufs der Westbrücke zwischen Achse 40 und Achse 50

Um den Verlauf der Westbrücke zwischen Pfeilerachse 40 und Pfeilerachse 50 zu ermöglichen, muss im Vorfeld ein Oberleitungsmast rückgebaut werden. Der Rückbau des Oberleitungsmastes 0-59 am Gleis 18 ist aufgrund des notwendigen Lichtraumprofils der Westbrücke in diesem Bereich erforderlich. Um die Funktion der Oberleitung von Gleis 18 aufrechtzuerhalten, müssen im Vorfeld drei neu Oberleitungsmasten (N0-59, N0-59a und N0-59b) aufgestellt werden.

Anpassungen Pfeilerachse 50

Um den Bau der zukünftigen Pfeilerachse 50 zu ermöglichen, müssen im Vorfeld zwei Oberleitungsmasten rückgebaut werden. Der Rückbau der Oberleitungsmasten 0-27 und 0-29 am Gleis 8, 9, 10, 14 ist aufgrund der Herstellung der Pfeilerachse in diesem Bereich erforderlich. Um die Funktion der Oberleitung von Gleis 8, 9, 10, 14 aufrechtzuerhalten, müssen im Vorfeld vier neu Oberleitungsmasten (N0-27, N0-29a, N0-29b und N0-29c) aufgestellt werden.

Gleichzeitig müssen in diesem Bereich die vorhandenen LST Kabel umgelegt werden. Im Rahmen dieser Umlegung werden zwei Gleisquerungen und ein neuer Schaltkasten erforderlich.

Anpassungen Pfeilerachse 60

Um den Bau der zukünftigen Pfeilerachse 60 zu ermöglichen, müssen im Vorfeld vier Oberleitungsmasten rückgebaut werden. Der Rückbau der Oberleitungsmasten 67-3, 67-4, 67-5 und 67-6 am Gleis 1, 2, 11, 12 ist aufgrund der Herstellung der Pfeilerachse in diesem Bereich erforderlich. Um die Funktion der Oberleitung von Gleis 1, 2, 11, 12 aufrechtzuerhalten, müssen im Vorfeld sechs neu Oberleitungsmasten (N67-3, N67-4, N67-5, N67-5a, N67-6 und N67-6a) aufgestellt werden.

Gleichzeitig müssen in diesem Bereich die vorhandenen LST Kabel und ein Signal umgelegt werden, um während der Bauzeit der Pfeilerachse 60 die Sicht zum Signal zu gewährleisten.

Anpassungen Pfeilerachse 80

Um den Bau der zukünftigen Pfeilerachse 80 zu ermöglichen, müssen im Vorfeld sechs Energiekabel des Gewerks 50 Hz Energie in einen neuen Kabelkanal umgelegt werden.

Für die oben dargestellten notwendigen Anpassungen sind nach den Regularien der DB zusätzliche Abnahmeprüfer, Inbetriebnahmeverantwortliche, Bauvorlagenberechtigte und Bauüberwacher des jeweiligen speziellen Gewerks erforderlich, um die Leistung baulich umsetzen zu können. Die Leistungen des Inbetriebnahmeverantwortlichen kann nur direkt von Personen der DB Netz erbracht werden. Die speziellen Abnahmeprüfer und speziellen Bauüberwacher sollen auf Basis der bisherigen Abstimmung mit der DB Netz durch den konzern-eigenen Dienstleister, die DB Engineering & Consulting erbracht werden. Die erforderliche Ausschreibung erfolgt direkt nach Genehmigung dieser Vorlage.

Um die erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich der LST Kabelumlegung schnell beginnen zu können und uns gegen Baupreissteigerungen abzusichern, wird das benötigte Material der LST Kabel von der DB Netz bestellt. Hierfür wird die Erteilung einer Kostenübernahmeerklärung erforderlich.

Zeitliche Abfolge der einzelnen Eingriffe:

Angedacht ist es im Herbst 2022 die erforderlichen Grünrückschnitte auf dem DB Gelände durchführen zu lassen damit die entsprechenden Kabeltiefbauarbeiten umgesetzt werden können. Im gleichen Zeitraum werden auch die notwendigen Kampfmittelfreimessungen durchgeführt, um die Arbeiten sicher zu ermöglichen.

Die Kabeltiefbauarbeiten sind für den Zeitraum Dezember 2022 bis Februar 2023 angedacht. Diese sind Vorleistung für die Verlegung der LST-Kabel.

Die Herstellung der Fundamente für die Oberleitungsanlagen ist für den Zeitraum Januar 2023 bis April 2023 angesetzt. Die Oberleitungsmaste für die Standorte N0-59, N0-59a, N0-59b, N0-27, N0-29a, N0-29b und N0-29c werden im gleichen Zeitfenster aufgestellt. Einzig die neuen Oberleitungsmasten für die Standorte N67-3, N67-4, N67-5, N67-5a, N67-6 und N67-6a werden an drei Wochenenden im September/Oktober 2023 montiert. Hierfür werden längere Sperrzeiten benötigt.

4. Kostenschätzung

Bauleistungen	2.900.000 Euro
Ingenieurleistungen	900.000 Euro
Gesamtkosten der Maßnahme	3.800.000. Euro

Die Kosten wurden im Jahr 2022 ermittelt und eine Baupreissteigerung wie in den vergangenen 12 Monaten in Höhe von 16,1 % pro Jahr (Q3/2021: 131,5 bis Q2/2022: 152,7) berücksichtigt.

5. Mittelbedarf

Haushaltsjahr	kassenmäßig	VE
2022	200.000 EUR	3.600.000 EUR
2023	3.600.000 EUR	EUR

6. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt aus dem Finanzhaushalt.

Der vorzeitige Baubeginn ist beim Land beantragt. Es wird von einer Förderung von Bund und Land in Höhe von 85% ausgegangen.

7. Verfügbare Mittel

Die erforderlichen Mittel stehen im Haushalt 2022 und 2023ff zur Verfügung

Investitionsnummer 0444021702 „Ersatzneubau Hochstraße Nord“

Kostenstelle 41410002