

Ausbau der Brunckstraße zwischen Friesenheimer Straße und Ruthenstraße;
2. Bauabschnitt - Genehmigung der Maßnahme

KSD 20140510

ANTRAG

nach der mehrheitlich, bei zwei Gegenstimmen, ausgesprochenen Empfehlung des Bau- und Grundstücksausschusses vom 08.12.2014:

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

Die Maßnahme „Ausbau der Brunckstraße zwischen Friesenheimer Straße und Ruthenstraße; 2. Bauabschnitt“ mit Gesamtkosten in Höhe von

7.198.000 Euro

wird genehmigt.

1. Vorbemerkung

Nachdem in den Jahren 2011 bis 2012 der Abschnitt der Brunckstraße zwischen Bgm.-Trupp-Straße und Friesenheimer Straße ausgebaut worden ist, wird mit dieser Vorlage die Maßnahmegenehmigung für den Ausbau des zweiten Teilabschnitts zwischen Friesenheimer Straße und Ruthenstraße erbeten.

Mit Schreiben des Ministeriums des Inneren, für Sport und Infrastruktur vom 5.11.2014 wurden Zuwendungen nach dem LVFGKom (Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften) und dem LFAG (Landesfinanzausgleichsgesetz) zugesagt. Nach dieser Zusage soll jetzt umgehend mit der Bauvorbereitung begonnen werden. Die Bau-durchführung ist ab dem 2. Halbjahr 2015 geplant und wird ca. 18 Monate in Anspruch nehmen.

2. Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Die Fahrbahn der Brunckstraße weist im gesamten Bereich zwischen Friesenheimer Straße und Ruthenstraße erhebliche Schäden auf. Gleiches gilt abschnittsweise auch für die Rad- und Gehwege

An den Fahrbahnen sind an vielen Stellen Verformungen, Ausbrüche und großflächige Netzrisse festzustellen. Baugrundtechnische Untersuchungen haben gezeigt, dass der Straßenoberbau für die heutige Verkehrsbelastung mit einem hohen LKW-Anteil deutlich unterdimensioniert ist. Obwohl ständig Notreparaturen durchgeführt werden, ist die Verkehrssicherheit kaum zu gewährleisten. Es besteht somit dringender Handlungsbedarf für eine grundlegende Erneuerung.

Die Brunckstraße wird für die voraussichtlich ab 2018 anlaufenden und 8 bis 10 Jahre andauernden Arbeiten an der Hochstraße Nord eine wichtige Entlastungsfunktion übernehmen. Es ist nicht möglich, in beiden Straßenzügen gleichzeitig erhebliche Leistungsfähigkeitsbeschränkungen durch Baumaßnahmen vorzunehmen. Andererseits kann der Ausbau der Brunckstraße nicht bis zum Jahr 2026 oder länger hinausgeschoben werden.

Da die vorhandenen Schäden nicht nur auf die Abnutzung der Deckschicht zurückzuführen sind, sondern vielmehr auf einen nicht ausreichend dimensionierten Aufbau der Fahrbahnbe-
festigung, der der heutigen Verkehrsbelastung bei weitem nicht mehr entspricht, soll ein sogenannter „Bestandsausbau“ durchgeführt werden, d.h. die Erneuerung aller Schichten des Fahrbahnoberbaus bei gleichzeitiger Verstärkung der Tragfähigkeit.

3. Baubeschreibung

3.1. Straßenbau

Die Verkehrsbelastungszahlen betragen ca. 44.900 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 10 % (4.490 Kfz/ 24h).

Länge der Baustrecke	ca. 1,4 km
auszubauende Verkehrsfläche	ca. 19.000 m ²

Bei dem Ausbau bleiben Anzahl und Anordnung der Fahr- und Abbiegestreifen unverändert. Die Fahrbahnbreiten werden an die Vorgaben der aktuellen Regelwerke angepasst.

Projektierte Querschnittsaufteilung:

Kombinierter Rad.- und Gehweg	ca. 2,50 m	abhängig von der verfügbaren Fläche
Schutzstreifen/Grünfläche	ca. 1,75 m	
Fahrbahnbreite:	6,50 m	2 Fahrspuren
Gleiskörper Stadtbahn	Bestand	
Fahrbahnbreite:	6,50 m	2 Fahrspuren
Schutzstreifen/Grünfläche	ca. 1,40m	
Kombinierter Rad.- und Gehweg	ca. 2,60 m	abhängig von der verfügbaren Fläche

Der gesamte Fahrhahnoberbau wird entfernt und den geltenden Richtlinien und der Verkehrsbelastung entsprechend wie folgt neu aufgebaut:

Verstärkter Fahrbahnaufbau entsprechend der Belastungsklasse 32 (RStO LU 2012)

Bituminöse - Deckschicht	4 cm
Bituminöse – Binderschicht	8 cm
Bituminöse –Tragschicht	18 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>30 cm</u>
Gesamtstärke	60 cm

Die straßenbegleitenden Rad- und Gehwege sind – soweit sie nicht bereits mit einem Pflasterbelage versehen sind – ebenfalls in einem baulich schlechten Zustand und werden im Rahmen der Maßnahme wie folgt neu aufgebaut:

Geh- und Radwegwegaufbau (entsprechend der RStO LU 2012)

Betonpflaster	8 cm
Brechsand-Splitt-Gemisch	3 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>39 cm</u>
Gesamtstärke	50 cm

3.2. Straßentwässerungskanal

Im Bereich zwischen der Ruthenstraße und der Rückertstraße ist der vorhandene, bisher als Mischwasserkanal (Schmutzwasser/Regenwasser) genutzte Kanal stark sanierungsbedürftig. Da derzeit keine Einleitungen mehr in den Kanal von den angrenzenden Privatgrundstücken erfolgen, dient dieser künftig alleine der Straßentwässerung und muss mit einem Durchmesser von 300 mm im Projekt neu hergestellt werden.

3.3. Lichtsignalanlagen

Im Rahmen des Bestandsausbaus sollen insgesamt 5 Knotenpunkte an den heutigen Stand der Technik angepasst werden.

- Brunckstraße / Ruthenstraße
- Brunckstraße / Rottstückerweg
- Brunckstraße / Ammoniakstraße
- Brunckstraße / Anschluss Parkhaus BASF
- Brunckstraße / Friesenheimer Straße

Bei diesen Anlagen handelt es sich um alte Anlagen. Um den Verkehrsfluss an den Knotenpunkten zeitgemäß und den verkehrlichen Erfordernissen entsprechend zu steuern und somit eine Verbesserung zu erreichen, ist daher an den Knotenpunkten die Installation von neuen Signalanlagen erforderlich. Es werden die Signalgeber sowie die jeweiligen Steuereinheiten erneuert und der Anschluss an den Zentralverkehrsrechner hergestellt.

3.4. Beleuchtung

Im Zuge der Maßnahme ist es erforderlich einzelne Leuchtenstandorte im Bereich der Straßeneinmündungen anzupassen.

4. Verkehrsführung während der Bauzeit

Die Baudurchführung ist ab dem 2. Halbjahr 2015 geplant und wird insgesamt ca. 18 Monate in Anspruch nehmen.

Die Baumaßnahme wird zu erheblichen Verkehrsbehinderungen führen. Obwohl für die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit umfangreiche Provisorien geplant sind, werden sich Auswirkungen auf den Verkehrsfluss ergeben. In zwei der drei geplanten Teilabschnitte muss die Fahrspuranzahl auf insgesamt 3 Spuren begrenzt werden, wobei 2 stadtauswärtsführende Spuren vorgesehen sind und eine stadteinwärts. Der Einsatz einer Spurwechselanlage wie bei dem Ausbau zwischen Bgm.-Trupp-Straße und Friesenheimer Straße ist hier ausgeschlossen, da die Verkehrsstärke zu den Hauptverkehrszeiten in beiden Fahrtrichtungen in derselben Größenordnung liegt.

Für die Verkehrslenkung wurde unter Beteiligung der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde das nachfolgend beschriebene Konzept erarbeitet. Dieses wird im

1. Halbjahr 2015 im Rahmen der Ausführungsplanung und Vorbereitung vertieft und ausführungsfähig geplant.

1. Bauabschnitt - Kreuzung Ruthenstraße bis Kreuzung Rottstückerweg

Die Baulänge des Bauabschnittes beträgt ca. 360 m.
Es muss ein Straßentwässerungskanal im Bereich der westlichen Fahrbahn mitgebaut werden.
Die Baudurchführung erfolgt in einzelnen Unterabschnitten
Herstellung einer provisorischen Fahrbahn auf dem Grünstreifen vor dem BASF-Gelände (Ostseite).
Es stehen insgesamt 3 Fahrspuren für den Verkehr zur Verfügung (2 Fahrstreifen stadteinwärts, 1 Fahrspur stadtauswärts).
Geschätzte reine Bauzeit ca. 6 Monate.

2. Bauabschnitt - Kreuzung Rottstückerweg bis Kreuzung Ammoniakstraße

Die Baulänge des Bauabschnittes beträgt ca. 480 m.
Die Baudurchführung erfolgt in einzelnen Unterabschnitten.
Es können 2 Fahrspuren stadteinwärts und auch stadtauswärts bereitgestellt werden.
Die Anfahrbarkeit der angrenzenden Gewerbebetriebe und Tankstellen wird während der Baudurchführung zwar eingeschränkt, ist jedoch möglich.
Geschätzte reine Bauzeit ca. 6 Monate.

3. Bauabschnitt - Kreuzung Ammoniakstraße bis Kreuzung Friesenheimer Straße

Die Länge des Bauabschnittes beträgt ca. 560 m.
Die Baudurchführung erfolgt in einzelnen Unterabschnitten.
Es können aus Platzgründen nur 3 Fahrspuren während der Bauzeit zur Verfügung gestellt werden (2 Fahrstreifen stadtauswärts, 1 Fahrspur stadteinwärts).
Geschätzte reine Bauzeit ca. 6 Monate.

Im Zuge der Bauvorbereitung und detaillierten Abstimmung mit allen Beteiligten können sich noch Änderungen und Anpassungen ergeben, die gegebenenfalls zu Mehrkosten führen können.

5. Kosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf 7.198.000 Euro

und gliedern sich wie folgt:

• Straßenbau	4.770.000 Euro
• Deponiekosten	500.000 Euro
• Straßenentwässerungskanal	420.000 Euro
• Lichtsignalanlagen	700.000 Euro
• Grünflächen	125.000 Euro
• Beleuchtung	30.000 Euro
• <u>Ingenieurleistungen</u>	<u>653.000 Euro</u>
	7.198.000 Euro

6. Ingenieurleistungen

Da die Kosten der Ingenieurleistungen die Schwellenwerte der VOF (Vergabeordnung für freiberuflich Tätige) in Höhe von 200.000 Euro überschreiten, mussten diese als Teilnahmewettbewerb europaweit ausgeschrieben werden.

Nach der, auf der Basis der VOF durchgeführten Wertung der Angebote war das Ingenieurbüro Kempa, Ludwigshafen, der am besten geeignete Bieter. Das Ingenieurbüro wurde daher bereits mit der Erstellung der Entwurfsplanung als Grundlage des Zuwendungsantrages beauftragt. Die Vergabe der nun erforderlich werdenden weiteren Ingenieurleistungen (Ausführungsplanung, Vorbereitung der Vergabe, Bauleitung) stellt eine Fortführung der bereits begonnenen Ingenieurleistungen da. Die zu vergebenden Leistungen waren ebenfalls Gegenstand des durchgeführten VOF-Verfahrens.

Es wird daher vorgeschlagen das Ingenieurbüro Kempa mit der Fortführung der Ingenieurleistungen zu beauftragen. Die Auftragssumme beträgt 321.700,61 Euro (brutto).

7. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme ist wie folgt vorgesehen:

Stadtanteil (Kredite)	2.982.000 Euro
Zuwendungen des Landes (ca. 65% der zuwendungsfähigen Kosten)	4.216.000 Euro
<hr/> Gesamtkosten	<hr/> 7.198.000 Euro

8. Mittelbedarf

	Kassenmäßig	VE
Bereits bereitgestellt bis einschl.2014:	198.000 Euro	
In 2015	4.000.000 Euro	3.000.000 Euro
In 2016	3.000.000 Euro	

9. Verfügbare Mittel

Die kassenmäßig erforderlichen Mittel sind im Entwurf des Haushaltsplans 2015 / 2016 unter der Investitionsnummer 0444129403 „Ausbau Brunckstraße; 2. BA“ ausgewiesen.

Die Maßnahmegenehmigung und die Vergabe stehen unter dem Vorbehalt, dass die erforderlichen Mittel im Haushaltsplan 2015/2016 veranschlagt und die Haushaltssatzung mit der Kreditermächtigung durch die Aufsichtsbehörde genehmigt wird.

Die Maßnahme teilweise wird aus Krediten finanziert. Dies bedeutet bei 6 % Annuität (4 % Zinsen und 2 % Tilgung) für den städtischen Ergebnis- und Finanzhaushalt 25 Jahre lang eine jährliche Schuldendienstbelastung von 178.920 EURO.

