

Betreff

Ersatzneubau der Straßenüberführung über die Bahn zwischen der Eurener Straße und dem KVP Römerbrückenkopf West mit zugehörigen Straßenrampen - Baubeschluss - Bereitstellung einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung gem. § 102 GemO im Finanzhaushalt 2021

Federführendes Amt:

StadtRaum Trier

Datum

24.08.2021

Berichterstattung:

Herr Beigeordneter Ludwig

Beteiligte Ämter:

<i>Beratungsfolge (Zuständigkeit)</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtvorstand (Vorberatung)	13.09.2021	N
Dezernatsausschuss IV (Vorberatung)	14.09.2021	Ö
Ortsbeirat Trier-West/Pallien (Anhörung)	14.09.2021	Ö
Steuerungsausschuss (Vorberatung)	15.09.2021	Ö
Stadtrat (Entscheidung)	27.09.2021	Ö

Antrag:

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Aufgrund des in den letzten Jahren stark verschlechterten baulichen Zustandes der Brücke über die DB-Weststrecke wird die Straßenüberführung inkl. der Rampenbauwerke der zur Brücke führenden Straßen erneuert.
2. Die Gesamtkosten sind nach dem derzeitigen Planungsstand mit 10.979.368,34 € (brutto) veranschlagt.
3. Die Finanzierung der Maßnahme soll teilweise mit Zuwendungen des Landes (LVFG) erfolgen. Dazu wird die Stadt Trier im 4. Quartal 2021 einen Zuwendungsantrag einreichen. Der Restbetrag der Baukosten und die Planungskosten sind von der Stadt Trier zu tragen.
4. Die für die Beauftragung der Ausführungsplanung erforderliche Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 280.000 € wird gem. § 102 GemO im Finanzhaushalt 2021, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei dem Projekt 7.541249 – Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücken – außerplanmäßig bereitgestellt.

Begründung:

Die im Jahr 1951 erbaute Straßenüberführung (SÜ) der Weststrecke im Zuge der Eurener Straße (Kreisstraße K1) befindet sich im Stadtumbaugebiet West. Die SÜ hat große Bedeutung für den MIV, den ÖPNV sowie für Radfahrer und Fußgänger als Verbindung vom westlichen Römerbrückenkopf zu den westlich der Bahnstrecke gelegenen Stadtteilen bzw. der Verbindungsstraße (Über Brücken).

Die SÜ ist das Bindeglied zwischen den projektierten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen beidseits der Weststrecke. Die vorhandene SÜ stellt aufgrund enger Kurven in den Rampen und des vorhandenen Bauwerkquerschnittes ein Nadelöhr im Straßennetz dar.

Bereits in 2017 wurde seitens der Verwaltung geprüft, ob aufgrund der Ergebnisse von Bauwerksprüfungen der Jahre 2012 und 2015, die einen mangelhaften Zustand einzelner Bauwerksteile attestierten (Verkehrssicherheit wegen Bauwerksschäden geringfügig beeinträchtigt, aber noch gegeben) die SÜ in das Paket der aktuell geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen einbezogen werden muss. Da die damals bekannten Schädigungen die Dauerhaftigkeit des Bauwerks beeinträchtigen und kurzfristige Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich machen, wurde in 2016 eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bzgl. der Fragestellung „Sanierung oder Überbauerneuerung“ durchgeführt. Die Untersuchung endete mit der Empfehlung „Überbauerneuerung und Instandsetzung des Unterbaues“. Daher wurde eine Erneuerung der Brücke bei der Planung der Infrastrukturmaßnahmen beidseits der Weststrecke berücksichtigt (siehe Abschnitt „Vorleistungen“).

Da in den Zustandsberichten aus den Jahren 2018 und 2019 kein ausreichender Bauwerkszustand der Straßenüberführung mehr ausgewiesen ist und die Wahrscheinlichkeit hoch ist, dass in nicht allzu langer Zeit sich ein ungenügender Bauwerkszustand einstellt und die Notwendigkeit einer Brückensperrung droht, wurde am 28.01.2020 ein VgV-Verfahren zur Brückenplanung inkl. Stützwänden an den Rampen beidseits der Brücke gestartet. Der Verlauf der Stützwände soll dabei geometrisch den neuen Straßenplanungen beidseitig der Weststrecke angepasst werden.

Die neue Brücke soll ermöglichen, dass neben Fahrstreifen von je 3,25 m für den motorisierten Verkehr, 1,85 m breite Radfahrstreifen zum Schließen einer Lücke im Radverkehrsnetz sowie barrierefreie Gehwege von 2,50 m Breite angelegt werden können und die Fahrbahnbreite in den Kurvenbereichen der Brückenzufahrten auskömmlich gestaltet wird, sodass dort die Befahrbarkeit nicht einschränkt ist. Daraus resultiert eine Brückenverbreiterung um 4,10 m. Wegen der Bestandsbebauung, die teilweise aus denkmalgeschützten Gebäuden besteht, muss die Lage der Brücke beibehalten werden und die Verbreiterung muss nach Süden hin erfolgen.

Neben den geometrischen Randbedingungen, die aus der Lage der Brücke im Straßennetz resultieren, muss die Planung auch verschiedenen anderen Rahmenbedingungen Rechnung tragen. Da die lichte Höhe der Bestandsbrücke (Schienenoberkante der DB-Gleise bis Unterkante der Brückenkonstruktion) nicht den aktuellen Anforderungen der DB AG entspricht, muss beim Brückenneubau die lichte Höhe um ca. 70 cm vergrößert werden. Folglich ist mit den Rampen zur Brücke ein größerer Höhenunterschied zu überbrücken. Da es aufgrund der Örtlichkeit (Bestandsbebauung mit z. T. denkmalgeschützten Gebäuden) keine alternative Lage für die Brücke und die Rampen zur Brücke gibt und aus den nahegelegenen Straßenknotenpunkten geringe Entwicklungslängen für die Rampen resultieren, müssen Maximalwerte bei der Längsneigung angewendet werden. Hinzu kommt, dass eine neue Brücke gegenüber der Bestandsbrücke für die doppelte Verkehrslast dimensioniert werden muss und wegen der begrenzten verfügbaren Höhe für die Brückenkonstruktion Baustoffe mit sehr hoher Materialgüte eingesetzt werden müssen.

Planungsvorbereitende Bohrerkundungen an der Bausubstanz der vorhandenen flach gegründeten Widerlager, die auf der Westseite aus unbewehrtem Beton mit Verblendmauerwerk aus Sandsteinen sowie auf der Ostseite aus gemörtelten Sandsteinblöcken bestehen, ergaben, dass diese Bauwerksteile aufgrund von Fehlstellen (Kiesnester, schlechte Betonverdichtung, geringer Steinverbund in den vermörtelten Bereichen) ohne weitere Maßnahmen nicht zur Auflagerung eines neuen Überbaues geeignet sind. Statt einer Instandsetzung des Unterbaues ist somit ein Neubau der Widerlager erforderlich. Aufgrund ungünstiger Baugrundverhältnisse muss die Gründung der Widerlager mittels Bohrpfählen erfolgen. Die Winkelstützwände an den Rampen werden flach gegründet. Allerdings ist auch hier wegen des schlechten Baugrundes Bodenaustausch bis zu einer Tiefe von 1 m unterhalb der Bauwerkssohle erforderlich.

Alle Stützbauwerke an den Rampen zur SÜ werden an den Außenrändern der Gehwege als senkrechte Sichtbetonwände ohne auskragende Bauwerksteile errichtet. Das bereits im Rahmen der Planung für den Ausbau der Verkehrsanlagen am westlichen Römerbrückenkopf entwickelte Gestaltungskonzept wird an der westlichen Stützwand der östlichen Rampe berücksichtigt.

Für den Ersatzneubau der SÜ wurden folgende Varianten zur Gestaltung des Brückenüberbaues untersucht:

- untenliegendes Tragwerk als **Stahlverbundkonstruktion** oder als **Walzträger in Beton**
- obenliegendes Tragwerk als **Bogenbrücke** oder als **Fachwerkbrücke**

Es handelt sich dabei ausschließlich um Konstruktionen aus Stahl bzw. Stahlverbund, da nur mit diesen Konstruktionsarten die erforderliche Stützweite wirtschaftlich als Einfeldträger ausgeführt werden kann.

Da beim obenliegenden Tragwerk zur Querschnittsbreite für die Verkehrsflächen der Platzbedarf für die Tragkonstruktion hinzukommt, würde sich bei einer Fachwerkbrücke oder einer Bogenbrücke eine Mehrbreite von ca. 4,40 m bzw. ca. 5 m für den Überbauquerschnitt ergeben, die aufgrund der Flächenverfügbarkeit und der schlechten optischen Wirkung im Übergangsbereich von der Brücke zu den Stützwänden der Rampen negativ zu bewerten ist. Daneben bedingt die Konstruktion des obenliegenden Tragwerks zahlreiche Anschlüsse und Durchdringungen im Bereich der Fahrbahnplatte, was einen größeren Unterhaltungsaufwand bedeutet. Sinnvoll sind daher lediglich die Varianten mit untenliegendem Tragwerk. Bei der seitens StadtRaum Trier ausgewählten Variante „Walzträger in Beton“ handelt es sich um eine gängige und solide Bauweise mit guten Erfahrungswerten, die aufgrund ihrer Robustheit als Vorzugsvariante definiert wurde.

In Bezug auf die Barrierefreiheit stellen die Rahmenbedingungen „Vergrößerung der lichten Höhe“, „geringe Entwicklungslänge (insbesondere an der östlichen Rampe)“, „Gewährleistung der erforderlichen Brückentraglast“ die Grundlage für die Planung dar. Um ausreichende Konstruktionshöhe gewährleisten zu können, muss bezüglich der Barrierefreiheit an der östlichen Rampe ein Kompromiss eingegangen werden, der den Zwangspunkten geschuldet ist. Nur am nordöstlichen Gehweg, der durch die Kurve eine größere Länge hat, kann durchgängig eine maximale Längsneigung von 6 % eingehalten werden. Der andere Gehweg an der östlichen Rampe erfüllt nur im unteren Teil die Vorgaben der Barrierefreiheit hinsichtlich der Längsneigung. Auf der Westseite der DB-Anlagen kann aufgrund der dort größeren Rampenlängen überall die hinsichtlich der Barrierefreiheit vorgegebene Längsneigung von maximal 6 % in den Gehwegen eingehalten werden. Die Entwurfsplanung wurde dem Beirat für Menschen mit Behinderung vorgelegt; von diesem wurden keine Bedenken vorgebracht.

Neben den aus SÜ und Stützwänden bestehenden Ingenieurbauwerken beinhaltet die Maßnahme den Straßenbau inkl. der erforderlichen Entwässerungseinrichtungen im Bereich zwischen westlichem Römerbrückenkopf und dem im Bereich Markusstraße geplanten Kreisverkehrsplatz (Teil der im Rahmen des Stadtumbaus West ebenfalls geplanten Infrastrukturmaßnahme „Ausbau Hornstraße“) sowie die Eurenener Straße bis in Höhe der Gebäude Eurenener Str. Nr. 5 bzw. Nr. 10. Die in diesem Straßenabschnitt gelegenen Bushaltestellen werden barrierefrei ausgebaut und somit wird eine Verbesserung für den ÖPNV geschaffen.

Durch das Erfordernis die SÜ Eurenener Straße und somit auch die Rampen höher als im Bestand zu planen, werden im Böschungsbereich zur tiefer liegenden Hornstraße auch Anpassungen erforderlich, allerdings ohne zusätzliche Stützbauwerke. Die weitergehende Gestaltung des Böschungsbereiches erfolgt im Zusammenhang mit der späteren Baumaßnahme zur Umgestaltung der Hornstraße zwischen Trierweilerweg und Markusstraße zu einer Anliegerstraße. Die benannten Rampenabschnitte erhalten neben den Kfz-Fahrstreifen beidseitig Radfahrstreifen und an der Ostseite Gehwege. Über Querungsstellen werden diese miteinander verbunden (Fußgänger-LSA mit

Bedarfsschaltung) bzw. werden an später im Böschungsbereich herzustellende barrierefreie Verbindungswege zur tieferliegenden Hornstraße angebunden. Ansonsten erfolgt die Straßenausstattung im erforderlichen Umfang (Markierung und Beschilderung) gemäß den einschlägigen Richtlinien. Zur Straßenbeleuchtung wird eine Beleuchtungsanlage mit LED-Leuchten hergestellt.

Da die bestehende Brücke komplett abgebrochen und an gleicher Stelle der Ersatzneubau errichtet wird, muss eine Vollsperrung der Brückenrampen zwischen dem westlichen Römerbrückenkopf, Trierweilerweg und Markusstraße für alle Verkehrsteilnehmer erfolgen. Daraus entsteht das Erfordernis von großräumigen Verkehrslenkungen und von kleinräumigen Umleitungen für den MIV und den ÖPNV zur Querung der Weststrecke im Zuge des Bahnübergangs Martinerfeld bzw. der Eisenbahnüberführung „Im Speyer“. Da die am Weststreckenhaltepunkt seitens der DB AG geplante Personenüberführung erst Ende 2024 zur Verfügung stehen wird, ist nördlich der abzubrechenden Brücke für den Fußgängerverkehr eine Hilfsbrücke zur Querung der Weststrecke geplant. Dieses bauzeitliche Provisorium soll auch von Radfahrern, die das Fahrrad im Bereich des Provisoriums schieben, genutzt werden können und überspannt die Weststrecke und die geplante Verbindungsstraße West. Das Konzept für dieses Provisorium ist in der Plananlage dargestellt. Im Rahmen der weiteren Planung sind hierfür noch Regelungen mit den Eigentümern genutzter Flächen zu treffen. Aufgrund der Längenentwicklung der Rampe und den beengten Platzverhältnissen kann die Rampe nur annähernd barrierefrei ausgebildet werden (Verzicht auf Ruhepodeste, nutzbare Querschnittsbreite ca. 1,20 m).

Die bauliche Realisierung soll in 2023 - 2025 erfolgen und etwa 3 Jahre dauern. Extrem wichtig für das Baugeschehen zur Errichtung der Brücke ist, dass die Maßnahme vor der Inbetriebnahme der Weststrecke für den Schienenpersonennahverkehr Ende 2024 abgeschlossen ist, da es danach sehr schwer wird, ausreichende Zeitfenster für Bautätigkeiten neben oder über den Gleisanlagen zu generieren, was dann negative Folgen für das Baugeschehen und infolge von Bauzeitverlängerungen auf die Baukosten hätte. Da ebenso wie die Weststrecke auch die Trasse der Verbindungsstraße West von der Brückenbaumaßnahme betroffen ist und auch der Bau des Weststrecken-Haltepunktes in die Bauzeit für die SÜ Eurener Straße fällt, müssen die Baumaßnahmen „SÜ Eurener Straße“, „Verbindungsstraße West“ und „Haltepunkt West“ sowohl zeitlich als auch bezüglich der Baufelder eng aufeinander abgestimmt sein. Diese Abstimmungen laufen bereits.

Obwohl die Baudurchführung des Ersatzneubaus der SÜ weitgehend bei Zugverkehr auf der Weststrecke erfolgen kann, muss für verschiedene Arbeiten der Betrieb auf der Weststrecke ruhen. Arbeiten im direkten Gefahrenbereich der DB müssen in Sperrpausen ausgeführt werden, die überwiegend aus natürlichen nächtlichen Sperrpausen oder Sperrpausen am Wochenende bestehen, für die aber auch zusätzliche Totalsperrungen oder eine Sperrung des östlichen Streckengleises erforderlich sind. Da die benötigten Sperrzeiten aufgrund geltender Regelungen der Deutschen Bahn mit ca. 3 Jahren Vorlaufzeit bei der DB AG angemeldet werden müssen, sind die Anmeldungen bereits erfolgt.

Bei der Baumaßnahme sind eisenbahnkreuzungsrechtliche Belange zu berücksichtigen. Es ist eine Baudurchführungsvereinbarung mit der DB AG zu schließen und es sind Anforderungen in Bezug auf Sicherheitsbelange der Deutschen Bahn zu beachten. Da für die Umsetzung der Maßnahme ein beiderseitiges Verlangen besteht (DB AG: größere lichte Höhe, Stadt Trier: größere Querschnittsbreite der Brücke), wird es gemäß § 12 Nr. 2 EKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) zu einer Kostenbeteiligung der Deutschen Bahn kommen, deren Höhe sich aus der Ablöseberechnung ergibt. Die endgültige Ablöseberechnung erfolgt nach Fertigstellung der Baumaßnahme anhand der tatsächlich angefallenen Kosten.

Zur Maßnahme „SÜ Eurener Straße und Rampen“ wurde am 06.02.2020 im DA IV und am 22.04.2021 dem Projektbeirat Stadtteilentwicklung Trier-West berichtet.

Da die mit der SÜ überführte Eurener Straße eine Kreisstraße und die auf der Westseite an die Eurener Straße angebundene Hornstraße eine Hauptverkehrsstraße im städtischen Verkehrsnetz sind, ist die Baumaßnahme nach LVFG Kom förderfähig. Der Zuwendungsantrag soll im 4. Quartal 2021 einreicht werden.

Vorleistungen:

Die östliche Rampe war mit einem Anschluss an die bestehende SÜ Eurener Straße bereits Teil des Baubeschlusses für den Ausbau der Verkehrsanlagen zur Neugestaltung des westlichen Römerbrückenkopfes (Vorlage209/2017) und des Zuwendungsantrags für diese Straßenbaumaßnahme. Im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der SÜ Eurener Straße erfolgte unter Beibehaltung der Lageplanung eine Anpassung der Höhenplanung.

Grunderwerb bzw. Korrekturen der Grundstücksgrenze zur Liegenschaft „Caritas“ (Benedikt-Labre-Haus), die die östliche Rampe betreffen, ist bereits im Zusammenhang mit der Maßnahme zur Neugestaltung der Verkehrsanlagen am westlichen Römerbrückenkopf geregelt (Vorlage 230/2018). Der erforderliche Grunderwerb für die Rampen auf der Westseite der SÜ, die Bestandteil des seit dem 07.08.2018 rechtskräftigen Bebauungsplans BW 80 sind, ist noch nicht abgeschlossen. Erforderlich wird dieser vorwiegend aufgrund der Querschnittsverbreiterung zu Gunsten von Radfahrstreifen. Der Grunderwerb der noch nicht erworbenen Flächen wird in gesonderten Vorlagen bis zum Baubeginn behandelt.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Rampen auf der Westseite der SÜ muss ein ehemaliges Gastronomiegebäude und eine Toilettenanlage für SWT-Busfahrpersonal abgebrochen werden. Der Abbruch dieser Gebäude, die beidseitig von Straßen umgeben sind, erfolgt unmittelbar vor der Baumaßnahme für die SÜ. Aufgrund vertraglicher Regelungen wird die Finanzierung dieser Abbruchmaßnahmen teilweise von Privat oder seitens der SWT erfolgen. Die Abbruchbaustelle wird dabei über die für den Straßenverkehr vollständig gesperrten Rampen angedient. Der Abbruch der vorhandenen Stützwände an den Rampen (östlich und westlich der SÜ) erfolgt als Teil der Brückenbaumaßnahme.

Kosten:

Die Gesamtkosten für den Rückbau und Neubau der Ingenieurbauwerke und der Verkehrsanlagen werden nach dem derzeitigen Planungsstand mit 10.979.368,34 € veranschlagt. Hierfür entfallen 346.345,34 € auf vorbereitende Planungen und Nebenkosten für die Planungen der Leistungsphasen 1 bis 4 für Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen. Die Kosten in Höhe von 10.633.023 € teilen sich wie folgt in investive und konsumtive Bestandteile der Teilbereiche Straßenüberführung, Stützwände, Rampen West sowie Rampen Ost auf:

Bezeichnung	investiv	Konsumtiv	Gesamt
Straßenüberführung			
Baukosten	3.341.300	683.748	4.025.048
Baunebenkosten	386.086	79.007	465.093
Stützwände			
Baukosten	2.585.053	526.217	3.111.270
Baunebenkosten	298.702	60.804	359.506
Rampen West			
Baukosten	1.744.067	429.880	2.173.947
Baunebenkosten	124.883	30.781	155.664
Rampe Ost			
Baukosten	288.502	14.813	303.315
Baunebenkosten	37.267	1.913	39.180
			10.633.023

Die Kosten für den Ersatzneubau der Brücke werden nach § 12 Nr. 2 EKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) nach Fiktiventwurf geteilt. Nach dem vorläufigen Teilungsschlüssel beträgt der Anteil der Deutschen Bahn ca. 2.420.174 €.

Für die Maßnahme werden LVFG-Fördermittel beantragt. Der Fördersatz für die Stadt Trier beträgt aktuell 75 % der förderfähigen Kosten.

Die Kosten für den Erwerb von Flächen im Bereich der südwestlichen und der nordwestlichen Rampe belaufen sich auf 34.500 € (brutto).

Die Kosten sind für den Gebäudeabbruch im Scheitelbereich der beiden westlichen Rampen fortzuschreiben.

Die Aufteilung auf die Haushaltsjahre 2022 bis 2026 ergibt sich folgt:

		2022	2023	2024	2025	2026	
Baukosten	inv.	41.500	1.050.000	2.700.000	2.550.000	1.263.579	7.605.079
	kons.	8.500	850.000	300.000	850.000	0	2.008.500
Baubekosten	inv.	280.000	137.500	109.500	120.000	139.444	786.444
	kons	65.000	112.500	15.500	40.000	0	233.000
		395.000	2.150.000	3.125.000	3.560.000	1.403.023	10.633.023

Aufgrund der engen Zeitschiene bis zum zwingend einzuhaltenden Fertigstellungstermin Ende des Jahres 2024 ist es erforderlich die Ausführungsplanungen von Brücke, Stützwänden und Straßenbau möglichst zeitnah zu beauftragen. Im Haushalt 2022 sind Finanzmittel hierfür eingeplant. Da die Beauftragung allerdings die Genehmigung des Haushalts 2022 voraussetzt, ist eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung für die Vergabe der Ausführungsplanungen vorzusehen.

Voraussichtliche klimatische Auswirkungen:

Bei der Maßnahme handelt es sich um einen aufgrund des Zustandes des Bestandsbauwerks unabdingbaren Ersatzneubau. Ein Entfall des Bauwerkes ist aufgrund seiner Verbindungsfunktion innerhalb der durch die Weststrecke durchschnittenen Siedlungsfläche nicht möglich. Sowohl die SÜ als auch die Rampen der Brückenzufahrten sind im Bereich der bereits bestehenden Verkehrsanlagen geplant. Zusätzliche Flächeninanspruchnahmen erfolgen weitestgehend für Querschnittsverbreiterungen zu Gunsten von Radfahrstreifen und barrierefreien Gehwegen, also im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität. Die dabei benötigten Flächen sind im BW 80 festgesetzt.

Die wegen der Baumaßnahme entfallenden Bestandsbäume werden im Rahmen des BW 80 kompensiert. Neben zwei Baumpflanzungen im Bereich der Querungsstelle an der südwestlichen Rampe sind Baumneupflanzungen in den angrenzenden Flächen zwischen den Rampen und der Hornstraße geplant und werden im Rahmen der Infrastrukturmaßnahme „Umgestaltung der Hornstraße zwischen Trierweilerweg und Markusstraße zur Anliegerstraße“ realisiert. Gesamträumlich betrachtet wirken sich diese Baumpflanzungen im Hinblick auf ihr Kühlungspotenzial und die Feinstaubfilterung auch positiv auf das Klima der Eurener Straße aus. Zur Begrünung der Eurener Straße werden ansonsten, soweit standortbedingt möglich, Grünflächen im Bereich von Querungsstellen / Mittelstreifen mit insektenfreundlicher Wiesenansaat aus regionalem Saatgut hergestellt.

Finanzielle Auswirkungen:

Finanzhaushalt

Der auf das Jahr 2022 entfallende investive Anteil in Höhe von 321.500 € wurde im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 im Finanzhaushalt 2023, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei Projekt 7.541249 – Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke–, PSP-Element 7.541249.700.300 – Baukosten – und Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 280.000 € und bei PSP-Element 7.541249.700.700 – Baunebenkosten –, Sachkonto 7859030 – Anlagen im Bau und Anzahlungen für Baumaßnahmen – in Höhe von 41.500 € eingeplant.

Eine Anpassung dieser Planwerte erfolgt im Rahmen einer Änderungsmeldung zum Doppelhaushalt 2022/2023.

Verpflichtungsermächtigung

Zur Beauftragung der Ausführungsplanung wird eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 280.000 € gem. § 102 GemO im Finanzhaushalt 2021, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei dem Projekt 7.541249 – Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücken – mit Kassenwirksamkeit in 2022 außerplanmäßig bereitgestellt.

Die Deckung erfolgt in gleicher Höhe aus der nicht vollständig benötigten Verpflichtungsermächtigung im Finanzhaushalt 2021, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen – bei Projekt 7.54127 – Ausbau am Grüneberg.

Zur Auftragsvergabe in 2023 wurde im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/2023 im Finanzhaushalt 2023, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei Projekt 7.541249 – Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke – eine Verpflichtungsermächtigung mit Kassenwirksamkeit in 2024 in Höhe von 2.809.500 EUR, eine Verpflichtungsermächtigung mit Kassenwirksamkeit in 2025 in Höhe von 2.670.000 EUR und eine Verpflichtungsermächtigung mit Kassenwirksamkeit in 2026 in Höhe von 1.403.023 EUR eingeplant.

Eine Anpassung des Betrages erfolgt ebenfalls im Rahmen einer Änderungsmeldung zum Doppelhaushalt 2022/2023.

Ergebnishaushalt

Der in 2022 anfallende konsumtive Anteil für die Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke in Höhe von 73.500 € wird im Rahmen einer Änderungsmeldung zum Doppelhaushalt 2022/2023 im Ergebnishaushalt 2022, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – bei Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen – eingeplant.

Der in 2023 anfallende konsumtive Anteil für die Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke in Höhe von 962.500 € wird im Rahmen einer Änderungsmeldung zum Doppelhaushalt 2022/2023 im Ergebnishaushalt 2023, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – bei Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen – eingeplant.

Der in 2024 anfallende konsumtive Anteil für die Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke in Höhe von 315.500 € wird im Rahmen einer Änderungsmeldung zum Doppelhaushalt 2024/2025 im Ergebnishaushalt 2024, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – bei Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen – eingeplant.

Der in 2025 anfallende konsumtive Anteil für die Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke in Höhe von 890.000 € wird im Rahmen einer Änderungsmeldung zum Doppelhaushalt 2024/2025 im Ergebnishaushalt 2025, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – bei Sachkonto 5233110 – Unterhaltung von Straßen – eingeplant.

Zuwendung

Die Landeszuwendung in Höhe von voraussichtlich 4.927.709 € wird entsprechend der ihr zugrundeliegenden Auszahlungen und Aufwendungen wie folgt vereinnahmt:

Investiv (78,92 %)

- Im Finanzhaushalt 2022, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei Projekt 7.541249 – Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke –, PSP-Element 7.541249.705 – Zuwendungen – und Sachkonto 6814210 – Investitionszuwendungen – in Höhe von 144.669 €;
- Im Finanzhaushalt 2023, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei Projekt 7.541249 – Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke –, PSP-Element 7.541249.705 – Zuwendungen – und Sachkonto 6814210 – Investitionszuwendungen – in Höhe von 786.734 €.
- Im Finanzhaushalt 2024, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei Projekt 7.541249 – Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke –, PSP-Element 7.541249.705 – Zuwendungen – und Sachkonto 6814210 – Investitionszuwendungen – in Höhe von 1.141.406 €.
- Im Finanzhaushalt 2025, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei Projekt 7.541249 – Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke –, PSP-Element 7.541249.705 – Zuwendungen – und Sachkonto 6814210 – Investitionszuwendungen – in Höhe von 1.302.409 €.
- Im Finanzhaushalt 2026, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei Projekt 7.541249 – Eurener Straße, Bereich Rampen mit Brücke –, PSP-Element 7.541249.705 – Zuwendungen – und Sachkonto 6814210 – Investitionszuwendungen – in Höhe von 513.730 €.

Konsumtiv (21,08 %)

- Im Ergebnishaushalt 2022, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4144210 – Zuwendungen – in Höhe von 38.642 €;
- Im Ergebnishaushalt 2023, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4144210 – Zuwendungen – in Höhe von 210.142 €.
- Im Ergebnishaushalt 2024, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4144210 – Zuwendungen – in Höhe von 304.876 €.
- Im Ergebnishaushalt 2025, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4144210 – Zuwendungen – in Höhe von 347.881 €.

- Im Ergebnishaushalt 2026, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4144210 – Zuwendungen – in Höhe von 137.220 €.

Eine Anpassung dieser Planwerte erfolgt im Rahmen einer Änderungsmeldung zum Doppelhaushalt 2022/2023.

Kostenbeteiligung Deutsche Bahn

- Im Ergebnishaushalt 2023, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4423910– Zuwendungen – in Höhe von 605.044 €.

- Im Ergebnishaushalt 2024, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4423910 – Zuwendungen – in Höhe von 605.043 €.

- Im Ergebnishaushalt 2025, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4423910 – Zuwendungen – in Höhe von 605.044 €.

- Im Ergebnishaushalt 2026, Teilhaushalt 4.2 – Straßen, Verkehr und Grünflächen –, bei PSP-Element 1.100.5.4.01.01.00.02 – Bau von Verkehrsanlagen – und Sachkonto 4423910 – Zuwendungen – in Höhe von 605.043 €.

Eine Anpassung dieser Planwerte erfolgt im Rahmen einer Änderungsmeldung zum Doppelhaushalt 2022/2023.

.

Anlagen:

- Übersichtslageplan mit Ansicht und Brückenquerschnitt
- Nachhaltigkeitseinschätzung
- Folgekostenberechnung