

**TOP 12**

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Bau- und Grundstücksausschuss	19.08.2019	öffentlich
Stadtrat	23.09.2019	öffentlich

**Vorlage der Verwaltung**

**Maßnahme gemäß UA Vereinbarung zwischen dem Landesbetrieb Mobilität und der Stadt Ludwigshafen: Erneuerung der passiven Schutzeinrichtungen auf einer Teilstrecke der B 9**

Vorlage Nr.: 20190043

**A N T R A G**

Der Bau- und Grundstücksausschuss möge dem Stadtrat empfehlen wie folgt zu beschließen:

Die Maßnahme „Erneuerung der passiven Schutzeinrichtungen an der Bundesstraße Nr. 9, im Bereich des Geltungsbereiches der UA-Vereinbarung zwischen der Stadt Ludwigshafen und dem Landesbetrieb Mobilität“ mit Gesamtkosten in Höhe von

**1.500.000 Euro**

wird genehmigt.

## **1. Vorbemerkungen**

Die Baulast für den Abschnitt der B9 zwischen dem Kreuz Nachtweide und der Anschlussstelle Ludwigshafen-Nord der A6 ist aus rechtlichen Gründen zum 01.01.2013 auf den Bund übergegangen. Dieser – vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz - hat mit der Stadt Ludwigshafen eine Vereinbarung über den Unterhalt und Ausbau (sogenannte „UA-Vereinbarung“) abgeschlossen. Damit hat sich die Stadt verpflichtet, gegen Kostenerstattung erforderliche bauliche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Strecke durchzuführen.

Mit dieser Vorlage wird die Genehmigung der Erneuerung der passiven Schutzeinrichtungen („Leitplanken“) in dem betreffenden Streckenabschnitt erbeten.

## **2. Begründung**

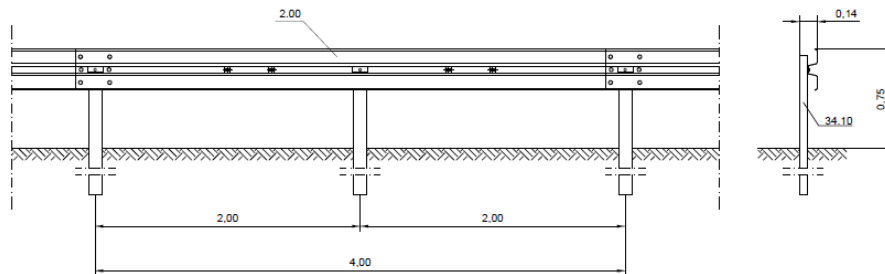
Die vorhandenen Leitplanken stammen noch aus der Zeit des Baus der Straßenanlage (70er Jahre). Das verbaute Material (sogenannter Thomasstahl) entspricht nicht den geforderten Eigenschaften an ein wirkungsvolles Schutzsystem. Die Bauteile sind zum Teil scharfkantig und nicht wie bei den neuen Systemen abgerundet. Außerdem sind sie am Ende ihrer Lebensdauer und zeigen deutliche Zeichen der Materialermüdung und Korrosion auf. Infolge ihres Zustandes muss bei einem Aufprall damit gerechnet werden, dass sich das Material nicht wie erforderlich verformt sondern scharfkantig abreißt, wodurch sich eine zusätzliche Gefährdung ergibt. Das verwendete System ist inzwischen nicht mehr zugelassen und wurde durch geeignetere Systeme mit einer deutlich verbesserten Schutzwirkung ersetzt.

## **3. Baubeschreibung**

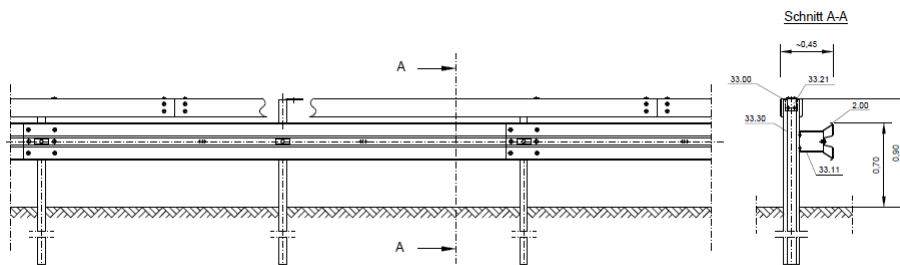
Die vorhandenen Leitplanken werden durch neue, den aktuell geltenden Richtlinien entsprechende und von der Bundesanstalt für Straßenwesen zugelassene Schutzplanken ersetzt.

Die heute zum Einsatz kommenden Systeme weisen eine wesentlich höhere Aufhaltstufe und einen verbesserten Wirkungsbereich auf. Diese resultiert aus den Eigenschaften der verwendeten Stahlsorte und der Ausformung der einzelnen Elemente (Profile der Pfosten und Schutzplankenholme). Ebenso wurde der Abstand der Pfosten von 4,00 m auf 2,00 m verkürzt.

### Eco Safe 2.0:



### Super-Rail Eco:



Bei dem neuen System ist gewährleistet, dass der vordere Schutzholm, der Abstandshalter sowie der hintere Abspanngurt als eine Einheit funktionieren, die sich beim Anprall vom Pfosten löst und komplett nach hinten und unten kippt, um damit das anprallende Fahrzeug umzulenken. Der Pfosten wird dabei nicht mehr abgerissen sondern biegt sich weich nach unten weg.

Die zur Anwendung kommenden Systeme werden nach den abzusichernden Gefahrenstellen (Böschungen, Bäume, Bauwerke, Schilderbrücken usw.) entsprechend der Vorgabe der „Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS Ausgabe 2009)“ ausgewählt.

Von der Baumaßnahme sind folgende Streckenabschnitte der B9 betroffen:

Die freie Strecke zwischen der Brücke des südlichen Anschlusses der B9 (Edigheim) und zur Pflingstweide bis zum Knoten AS-LU-Pflingstweide.

Die Rampenfahrbahnen der B9 im Bereich des Knotens AS-LU-Pflingstweide

Die freie Strecke zwischen dem Knoten AS-LU Pflingstweide und dem Knoten AS Ludwigshafen-Nord (B 9 / A 6)



Zunächst ist es erforderlich das vorhandene überalterte und nicht mehr zugelassene Leitplankensystem (EDSP 4.0) abzubauen und zu entsorgen.

Da das in den Bankettbereichen und dem Mittelstreifen eingebauten Bodenmaterial in Teilabschnitten nicht den Anforderungen RPS 2009 und dem die Baudurchführung regelnden Einbauhandbuch entspricht ist zumindest teilweise ein Bodenaustausch erforderlich. Die Größenordnung des zu erwartenden Bodenaustausches wurde für die Kostenermittlung zunächst abgeschätzt. Eine abschließende Festlegung des erforderlichen Umfanges ist jedoch erst während der Baudurchführung möglich.

Danach soll das neuen Schutzplankensystem (z.B. Eco Safe oder gleichwertig) eingebaut werden.

Die Bauarbeiten sollen Ende 2019 durchgeführt werden. Die Bauzeit wird mit ca. 10 Wochen kalkuliert.

Die Maßnahme wird in mehrere Bauabschnitte aufgeteilt. Für die Baumaßnahmen im Bereich des Knotens Nachtweide ist wegen der geringen Querschnittsbreite der Fahrbahnen eine zeitweise Sperrung einzelner Rampenfahrbahnen erforderlich. Der Verkehr muss dort kleinräumig umgeleitet werden.

Für die Baudurchführung im Bereich der freien Strecke wird während der Bauarbeiten im Mittelstreifenbereich jeweils nur eine Fahrspur je Fahrtrichtung zur Verfügung stehen. Während der Bauausführung in den seitlichen Bankettbereichen ist es nur erforderlich eine Fahrspur der betroffenen Richtungsfahrbahn zu sperren. Damit kann der Verkehr auf der Richtungsfahrbahn, die nicht betroffen ist, ungestört zweiseitig fließen.

## 4. Kosten

Baukosten für die Demontage des vorhandenen  
und Herstellung des neuen passiven Schutzsystems 1.320.000 Euro

Ingenieurleistungen	160.000 Euro
Verwaltungskosten	20.000 Euro
Gesamtkosten	1.500.000 Euro

Die Kosten sind im Jahr 2019 ermittelt worden. Wir weisen darauf hin, dass die durchschnittliche Baukostensteigerung pro Jahr nach Preisindex 6,7 % beträgt.

## 5. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt gemäß den Regelungen der Vereinbarung über den Unterhalt und Ausbau (UA-Vereinbarung). Die Baukosten werden zu 100% vom Bund/Land getragen.

Die internen Verwaltungskosten sowie die Kosten der Ingenieurleistungen sind von der Stadt zu übernehmen. Die Vereinbarung sieht hierfür eine pauschalierte Vergütung durch das Land/Bund in Höhe von 3% der tatsächlichen Baukosten vor.

Vom Land / Bund aus UA-Mitteln für Baukosten	1.320.000 EUR
Verwaltungskostenerstattung (gemäß UA-Vereinbarung 3 % der Baukosten)	39.600 EUR
Stadtanteil (Kredite)	140.400 EUR

Die Verwaltungskosten sind zunächst von der Stadt im Rahmen des Ergebnishaushaltes zu finanzieren. Der Anteil des Landesbetriebes wird erst nach Abschluss der Maßnahme erstattet.

Die Beauftragung der Bauleistungen erfolgt durch die Stadt im Namen und auf Rechnung des Landesbetriebes. Die Rechnungen sind dabei von der Stadt zu prüfen und dem Landesbetrieb zur Anweisung weiterzuleiten.

## **6. Mittelbedarf**

Haushaltsjahr                      kassenmäßig

2019                                      180.000 EUR

## **7. Verfügbare Mittel**

Für die Finanzierung der Ingenieurleistungen der Maßnahme stehen die benötigten Mittel im Haushaltsplan 2019/20 auf dem Konto

Kostenstelle                      41410001  
Kostenträger                      5410000 ... 5449999  
Sachkonto:                        5233800

zur Verfügung