

TOP 13

Gremium	Termin	Status
Bau- und Grundstücksausschuss	11.09.2023	öffentlich
Stadtrat	18.09.2023	öffentlich

Vorlage der Verwaltung

Helmut-Kohl-Allee (B44), Maßnahmegenehmigung

Vorlage Nr.: 20236842

A N T R A G

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

1. Die Maßnahme Helmut-Kohl-Allee (B44) wird mit Gesamtkosten in Höhe von 416 Mio. Euro vorbehaltlich der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses, der am 14.08.2023 ergangen ist, genehmigt.
2. Die Stadtverwaltung wird ermächtigt, die Bauprojektgesellschaft Ludwigshafen mbH (BPG) mit den Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahme zu beauftragen.
3. Die Durchführung von vorbereitenden Arbeiten vor Erlangung der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses wird mit Kosten bis zu 5 Mio. Euro genehmigt.
4. Die Verwaltung wird aufgefordert, neben den Radwegen entlang der Helmut-Kohl-Allee auch den Radweg unter der Hochstraße Süd so schnell umzusetzen, dass er als Umleitungsstrecke während der Bauarbeiten an der Helmut-Kohl-Allee zur Verfügung steht. Die Verwaltung soll hierfür die Finanzierung klären und ermöglichen.

1. Vorbemerkungen und historischer Projektverlauf

Das Hochstraßensystem Ludwigshafen stellt nicht nur für die Kerngebiete der Oberzentren Ludwigshafen und Mannheim eine wichtige Verkehrsader mit Erschließungsfunktion dar, sondern erfüllt eine wesentliche Verbindungsfunktion, zwischen der Vorderpfalz und Nordbaden sowie innerhalb der Metropolregion Rhein-Neckar. Durch die direkte Anbindung an das Bundesfernstraßennetz übernimmt die B44 ebenso wie die am südlichen Innenstadtgebiet von Ludwigshafen gelegene südliche Hochstraße, eine sehr wichtige Funktion für den überregionalen Verkehr

Die Hochstraße Nord, zukünftig Helmut-Kohl-Allee, ist als „Stadtautobahn“ von Bebauung eingerahmt. Die Hochstraße Süd folgt einer mit der Deutschen Bahn gebündelten Trasse und weist nur auf der Nordseite Bebauung auf.

Ludwigshafens Hochstraßensystem ist von zentraler Bedeutung für die länderübergreifende verkehrliche und wirtschaftliche Infrastruktur der Metropolregion Rhein-Neckar. Es umschließt die Ludwigshafener Innenstadt an ihrem nördlichen und südlichen Rand und stellt den jeweils innerstädtisch verlaufenden Teil der Bundesstraßen 44 und 37 dar, die von der A 650 kommend im Zuge der Kurt-Schumacher-Brücke sowie der Konrad-Adenauer-Brücke den Rhein und damit die Landesgrenze nach Baden-Württemberg überquert. Bis zur Sperrung der Hochstraße Süd passierten täglich mehr als 100.000 Fahrzeuge das Brückensystem; rund 52.000 Fahrzeuge auf der Hochstraße Süd, rund 45.000 auf der Hochstraße Nord.

Nach der Bewertung des Schadensbildes im Teilbauwerk 107, das direkt an die Rheinbrücke anschließt, wurde 2010 die Notwendigkeit für umfangreiche Untersuchungen und Sofortmaßnahmen im gesamten Zug der Hochstraße Nord erkannt. Unmittelbarer Handlungsbedarf zur Gefahrenabwehr und zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit war gegeben

Von den 166 Hohlkästen der Hochstraße Nord sind 35 schwer geschädigt, weitere 84 in einem bedenklichen Zustand. Darüber hinaus sind alle Spannglieder in jeweils einer Fuge gekoppelt. Weiterhin ist in dem Bauwerk spannungsriß-korrosionsgefährdeter Spannstahl verbaut.

Aktuell ist ein Bauwerk des Brückenzuges für den Verkehr über 3,5 Tonnen gesperrt. Zur Gewährleistung der Sicherheit werden für den gesamten Brückenzug Sonderprüfungen in kurzem Abstand durchgeführt und es wurde ein Monitoringsystem aufgebaut.

Zur Gefahrenabwehr mussten die Flächen unter der Hochstraße Nord mit Netzen gegen herabfallende Betonbrocken geschützt werden. Teilweise wurden Flächen unter den Brückenbauwerken gesperrt. Die Netze wurden bereits wegen der eingetretenen Alterung einmal ausgetauscht. Die Regelzyklen für den Wechsel der Netze liegen bei 5 bis 8 Jahren, werden aber durch Materialproben konkret ermittelt und können dadurch auch verlängert werden.

Bedingt durch die Anhebung der zulässigen Achslasten, nicht zuletzt durch die europäische Harmonisierung der Fahrzeugzulassungsbestimmungen, sind mittlerweile deutliche höhere Verkehrslasten zu berücksichtigen. Eine Ertüchtigung der Hochstraße Nord auf diese Erfordernisse ist bautechnisch nicht sinnvoll und nicht wirtschaftlich möglich. Dies bestätigte ein erfolgloser Sanierungsversuch im Jahr 2010.

Im Jahr 2011 begannen die ersten Schritte zur Klärung der Aufgabenstellung für einen Ersatz der Hochstraße Nord. Hierfür wurden externe Gutachter eingeschaltet und eine umfangreiche Bürgerbeteiligung gestartet. Im Jahr 2012 wurde die Ingenieurgesellschaft B44 mit der Planung eines Ersatzes der Hochstraße Nord beauftragt. Die folgende Planungstätigkeit war ebenfalls von Bürgerforen begleitet. Die erarbeitete Vorplanung wurde mit vier Varianten im Januar 2014 dem Stadtrat vorgestellt. Der Stadtrat stimmte der Variante Stadtstraße lang zu, gab jedoch der Verwaltung einen 10-Punkte-Katalog mit auf den Weg.

Die geforderten Änderungen wurden von der Verwaltung in die Planung übernommen und die geänderte Planung mit dem Arbeitstitel „weiterentwickelte Stadtstraße“ im Februar 2015 in einem Bürgerforum vorgestellt. Im März 2015 nahm der Stadtrat die angepasste Planung für das weitere Vorgehen an. Mit diesen Festlegungen konnten die Gespräche mit Land und Bund intensiviert und konkretisiert werden. Hier wurden neben umfangreichen Gutachten zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit auch vertiefte Untersuchungen angestellt, um die Wirtschaftlichkeit einer Sanierung bzw. eines Neubaus zu untermauern. Im September 2015 wurde dann auch eine Zuschussvoranfrage eingereicht, die nach umfangreichen Begutachtungen und Überarbeitungen der Planung im August 2017 aufgrund der infrastrukturellen und gesamtwirtschaftlichen Bedeutung, positiv beschieden wurde.

Damit war die Finanzierung gesichert und es konnte nach der Vorstellung der Entwurfsplanung im Stadtrat im September 2017 die Planfeststellung beantragt werden. Die Offenlage der Unterlagen erfolgte im Sommer 2018. Bedingt durch die Sicherheitsprobleme der Hochstraße Süd und die Ergebnisse zum Rathaus-Center wurde eine integrierte Planung erforderlich, die alle drei Projekte gesamthaft berücksichtigt. In der Folge wurde die Hochstraße Süd in die Förderung von Land und Bund aufgenommen. Der Rückbau des Rathauses ermöglichte eine geringfügige Planungsanpassung, die zu einer deutlichen Verbesserung der bauzeitlichen Verkehrsführung beiträgt. Hierfür waren wenige Änderungen der Planfeststellungsunterlagen erforderlich, die der Planfeststellungsbehörde im Juni 2021 übersandt und in der Folge offengelegt wurden. Im August 2023 teilte die Planfeststellungsbehörde mit, dass das Projekt Helmut-Kohl-Allee planfestgestellt ist.

2. Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Die Helmut-Kohl-Allee ist Teil des Projektes Hochstraßensystem Ludwigshafen. Innerhalb des Projektes ist es wesentlich, die Einzelmaßnahmen eng miteinander zu verzahnen, um einen für die Stadtgesellschaft verträglichen Bauablauf umsetzen zu können. Die Hochstraße Süd soll als ein wichtiger Teil bis Ende 2025 fertiggestellt werden. Ein weiterer wichtiger Baustein des Konzeptes ist der Rückbau des Rathaus-Centers, der bereits zügig voranschreitet und die Trasse für die südlichen Fahrstreifen der Helmut-Kohl-Allee, die während der gesamten Bauzeit als leistungsfähiger Verkehrsweg zur Verfügung stehen, freigibt.

Die Teilaufgaben sind aktuell im Zeitplan und sichern weiterhin ein Ineinandergreifen der Maßnahmen, so dass der massive Rückbau der Hochstraße Nord Anfang 2026 beginnen kann. Zuvor werden natürlich bereits vorbereitende Maßnahmen wie beispielsweise Rückbauarbeiten und Leitungsumlegungen aber auch große Teilbaumaßnahmen wie die Brücke über die Bahnanlagen (Westbrücke) umgesetzt.

Der Rückbau der Hochstraße Nord und Bau der Helmut-Kohl-Allee ist erforderlich, da die vorhandenen Brückenkonstruktionen aufgrund von Schädigungen aber auch konstruktiven Planungsmängeln der 1970er Jahre erhebliche Defizite aufweist. Verschiedene Gutachten haben belegt, dass die Hochstraße Nord nicht wirtschaftlich sanierbar ist. Die nun planfestgestellte Lösung ist von den Bürgern favorisiert, ist wirtschaftlich und erzeugt die geringsten zukünftigen Unterhaltungskosten.

Die vorliegende Planung ist ganzheitlich. Alle Verkehrsträger wurden berücksichtigt. Neben dem KFZ-Verkehr sieht die planfestgestellte Helmut-Kohl-Allee begleitende Rad- und Fußwege vor. Weiterhin ist der ÖPNV mit zusätzlichen Bushaltestellen und modernen neuen Straßenbahnhaltestellen Teil der Planung.

Zum Ausgleich der Eingriffe aber auch für eine Aufwertung des Stadtbildes befinden sich beidseits der Straße breite Grünstreifen mit in der Regel zwei Baumreihen. Darüber hinaus dienen diese Grünstreifen der Versickerung von Niederschlagswasser.

Das Projekt wurde mehrfach vom Stadtrat bestätigt. Zuletzt wurde die Ausschreibung für die Westbrücke vorgezogen. Zur schnellen und termintreuen Umsetzung des Projektes ist es nun erforderlich, die nächsten Schritte konsequent anzugehen.

Am 20.07.2023 wurden vom Bundesverkehrsministerium die Zuwendungen nach §5a FStrG in Höhe von 60% der zuwendungsfähigen Kosten bestätigt. Gleichzeitig bekräftigte das Landesverkehrsministerium seinen Finanzierungsanteil in Höhe von 25%. Aus dem Schreiben lässt sich die förderfähige Gesamtsumme zu 557,5 Mio. Euro ermitteln. Der Förderbescheid mit den konkreten Werten liegt noch nicht vor. Wir schätzen den auf die Helmut-Kohl-Allee entfallenden Anteil auf rund 450 Mio. Euro.

In diesem Betrag sind der Grunderwerb z.B. für das Rathaus-Center aber auch Baumaßnahmen, die bereits umgesetzt sind (Teilerüchtigung C-Tunnel), sich im Bau befinden (Kanalumlegungen des WBL) oder gerade begonnen haben (Vorbereitungen im Bahnbereich) enthalten.

Am 14.08.2023 teilte die Planfeststellungsbehörde beim LBM Rheinland-Pfalz mit, dass sie den Planfeststellungsbeschluss erlassen hat.

Damit sind die zwei Voraussetzungen, die Finanzierung und das Baurecht, für die Beantragung einer Maßnahmengenehmigung gegeben.

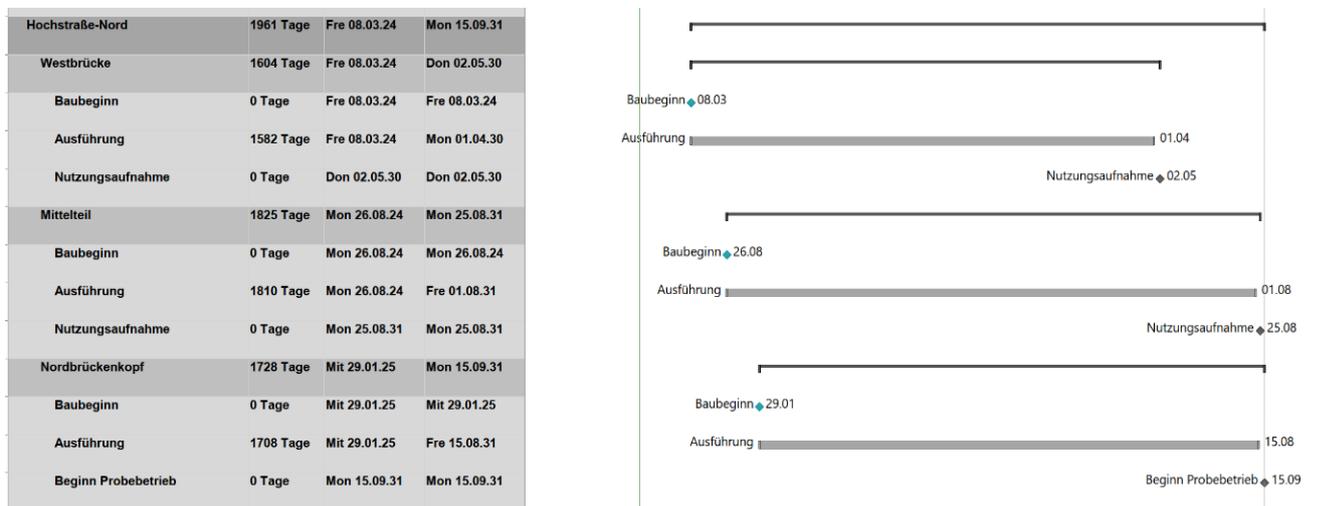
Die Maßnahmengenehmigung sollte jedoch unter den Vorbehalt der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses gestellt werden.

Da es sich bei der Helmut-Kohl-Allee um eine Bundesstraße handelt, ist der Beschluss sofort vollziehbar. Dadurch kann die Stadt bei einer Klage einen einstweiligen Rechtsschutz beantragen, über den das OVG Koblenz entscheidet. Nach unserer Einschätzung werden die

möglichen Streitpunkte nicht ausreichend sein, um den Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses auszusetzen.

3. Baubeschreibung und Terminplan

Das Projekt ist in drei wesentliche Bereiche aufgeteilt. Diese sind die Westbrücke, der Mittelteil und der Nordkopf am Rhein. Begonnen wird mit der Westbrücke. Hier laufen bereits die Vorarbeiten im Gleisbereich der Deutschen Bahn. Ab März wird dann auch der eigentliche Brückenbau mit den Gründungen, Pfeilern und Überbau beginnen. Der Mittelteil, der aus der ebenerdigen Helmut-Kohl-Allee besteht soll zu Beginn des neuen Jahres ausgeschrieben werden. Kurz darauf folgen die Leistungen am Nordkopf, die 2025 beginnen. Somit wird die Bauzeit im Jahr 2024 beginnen und im Jahr 2031 abgeschlossen sein. Die Gesamtmaßnahme wird unter Einhaltung der Vergabevorschriften in einige Lose aufgeteilt, deren Schnittstellen konsequent zu beplanen und abzugrenzen sind.



Vorbereitende Arbeiten

Um den im ersten Quartal 2024 geplanten Start der Bauarbeiten für die Westbrücke trotz der Verzögerung des Planfeststellungsverfahrens sicherzustellen, ist die Beauftragung einiger Leistungen direkt im Anschluss an die Maßnahmengenehmigung erforderlich.

Diese Leistungen sind Voraussetzung für den Baubeginn.

Die Rodungsarbeiten für die Westbrücke und die ersten Arbeiten im Rampenbereich sowie der Anschluss an den Straßenbau müssen im November 2023 beginnen und in der Rodungsperiode bis Ende Februar 2024 abgeschlossen sein. Die Leistungen beinhalten auch die erforderlichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen. Daher ist die Beauftragung der Leistungen spätestens Mitte Oktober erforderlich.

Die Herstellung der Ersatzhabitate für die Eidechsen muss im Jahr 2023 erfolgen, um ausreichend Zeit für den Bewuchs zu ermöglichen. Die Umsiedlung der Eidechsen muss im Frühjahr 2024 erfolgen, um den Start der Bauarbeiten für die Westbrücke nicht zu behindern. Auch diese Leistungen sind daher bis spätestens Mitte Oktober zu beauftragen.

Mit der DB ist eine Vereinbarung über die Anmietung von Flächen der DB-Regio zu schließen, die als Bauflächen für die Westbrücke und als Ersatzflächen, für die wegen der Bauarbeiten zur Modernisierung der Weißen Hochstraße entfallenden Busstellplätze benötigt werden. Da die Arbeiten an der Weißen Hochstraße im Oktober beginnen sollen, werden die Stellflächen für Busse im Oktober erforderlich.

Wesentliche Risiken

Die Maßnahmen Ersatzbau B44, Helmut-Kohl-Allee unterliegen aufgrund des Umfangs der Komplexität der vielfältigen Abhängigkeiten zwischen den Teilmaßnahmen und der innerstädtischen Lage vielfältigen Risiken.

Einige wesentlichen Risiken mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit und erheblichen terminlichen und kostenmäßigen Auswirkungen sind im Folgenden aufgeführt.

- Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss
- Verzögerung der Vergabeverfahren durch Rügen
- Fehlende Anbieter für Planungs- und Bauleistungen
- Mehrkosten für die Deponierung von asbesthaltigem Betonabbruch
- Veränderung gesetzlicher Bestimmungen
- Verzögerungen und Kostensteigerung durch Kampfmittelfunde
- Weitere Altlastenfunde in den Rückbaubauwerken
- Allgemeine Risiken im Zusammenhang mit Bauen im Bestand

Die Maßnahme Helmut-Kohl-Allee ist unabweisbar, da es sich hier um die Umsetzung gesetzlicher Verpflichtungen aus dem Bundesfernstraßengesetz handelt. Die Verpflichtung erwächst aus den §§ 3 und 5 FStrG in denen die Straßenbaulastträgerschaft und die damit verbundenen Aufgaben dargelegt werden.

4. Kostenberechnung

Die letzte Kostenermittlung für die Hochstraße Nord mit Stand Ende 2021 war die Grundlage für den Förderantrag.

Die Kosten teilen sich wie folgt auf:

Verwaltungskosten	60.000.000 Euro
(Planung, Gutachten, Beratung, Steuerung, Leitung)	
Zuwendungsfähige Kosten	467.012.000 Euro
(Grunderwerb, Bau, Teile der Ausführungsplanung)	
Gesamtkosten	527.012.000 Euro

5. Finanzierung

Für die Umsetzung der Maßnahme werden Fördermittel aus § 5a FStrG zur Verfügung stehen.

Die Förderzusage des Bundes beläuft sich auf 60% **der von den Fördergebern** ermittelten förderfähigen Kosten, die Förderzusage des Landes Rheinland-Pfalz auf weitere 25%. Förderfähig sind im Wesentlichen die Ausführungskosten sowie Kosten für Rückbau und Grunderwerb, soweit dies für die Errichtung der geförderten Maßnahme erforderlich ist. Hinzu kommen Anteile der Ausführungsplanung.

Die einzelnen Kosten werden nachfolgend „zuwendungsfähige Kosten“ genannt. Es gelten die Auflagen des Förderbescheids.

GESAMTKOSTEN

527.012.000 Euro davon bereits verausgabt 75.220.000 Euro

Grunderwerb

50.000.000 Euro davon bereits verausgabt 43.120.000 Euro

Bauleistung

416.012.000 Euro davon bereits verausgabt 3.500.000 Euro

Verwaltungskosten

60.000.000 Euro davon bereits verausgabt 28.600.000 Euro

Zuwendungsfähige Kosten 448.130.000 EUR

Zuschüsse des Bundes	268.880.000 EUR
Zuschüsse des Landes	112.030.000 EUR
Ausbau/Erschließungsbeiträge	ca. 5.800.000 EUR
Sonstige Einnahmen	0 EUR
Stadtanteil (Kredite)	140.302.000 EUR

Unter Berücksichtigung der bereits verausgabten Mittel verbleiben Kosten in Höhe von 451,79 Mio. Euro. Für die Maßnahmengenehmigung stehen Kassenmittel und VE in Höhe von 416 Mio. Euro zur Verfügung. Ein Ausgleich des Fehlbetrags von 35,79 Mio. Euro sowie eine Anpassung auf den heutigen Preisstand werden im Haushalt 2024 erfolgen. Die Anpassung der Maßnahmensumme wird nach Vorliegen des Haushaltes 2024 im Rahmen einer Maßnahmenerrhöhung beim Stadtrat beantragt werden.

6. Mittelbedarf

Haushaltsjahr	kassenmäßig VE	
2023	10.270.000 EUR	400.000.000 EUR
2024	43.750.000 EUR	EUR
2025	65.750.000 EUR	EUR
2026	99.000.000 EUR	
2027ff	233.022.000 EUR	

7. Verfügbare Mittel

Für die Maßnahme stehen im Haushaltsplan 2023 unter der Investitionsnummer 0444021702 (Hochstraße Nord), Kostenstelle 41410002, Kostenträger 5440101 (Bundesstraßen) Mittel wie folgt zur Verfügung:

Haushaltsjahr	kassenmäßig	VE	Einnahmen (85%)
2023	16.000.000 EUR	400.000.000 EUR	10.486.800 EUR
2024	50.000.000 EUR	EUR	42.500.000 EUR
2025	70.000.000 EUR	EUR	59.500.000 EUR
2026	100.000.000 EUR		85.000.000 EUR
2027ff	215.792.000 EUR		183.423.200 EUR

Die im Haushaltsjahr 2023 zusätzlich benötigten VE wurden mit dem Nachtragshaushalt 2023 angemeldet und stehen unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die ADD.

Ein Teil der erforderlichen Mittel muss als Haushaltsrest übertragen werden. Die Übertragung erfolgt unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Stadtrat.

Über die Höhe und den Zeitpunkt der Förderung entscheidet der Fördermittelgeber. Daher können die Einnahmen nur in erwarteter Förderhöhe (85%) des notwendigen Ansatzes angegeben werden.