



Sachbearbeitung	Verkehrsplanung und Straßenbau		
Datum	10.06.2010		
Geschäftszeichen	VGVP-Fe/Bi	* 66	
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am	TOP
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 14.07.2010	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 274/10

Betreff: Sanierung von Bauwerken an der Ortsdurchfahrt B10, Weiteres Verfahren für die künftigen Sanierungsabschnitte
- Zustimmung zum weiteren Vorgehen
- Vereinbarung mit Industrie- und Handelskammer Ulm für gemeinsame Planung und Annahme einer Zuwendung der IHK Ulm

Anlagen: Bilder zum Zustand der westlichen Tunnelröhre (Anlage 1)
Aufgabenstellung „Projektplan B10“ (Anlage 2)
Vertrag zur Durchführung „Projektplan B10“ (Anlage 3)
Antrag Nr. 48 der Grünen Fraktion Ulm (Anlage 4)

Antrag:

1. Der Bericht über das weitere Vorgehen zur Sanierung der innerstädtischen B10 wird zur Kenntnis genommen.
2. Dem Vertrag mit der IHK zur Zusammenarbeit und zur gemeinsamen Beauftragung eines Projektsteuerers wird zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird - vorbehaltlich der Mittelbereitstellung durch die IHK - beauftragt, ein Auswahlverfahren für die Beauftragung eines Projektsteuerers in Zusammenarbeit mit der IHK auf der Grundlage der Aufgabenstellung (Anlage 2) durchzuführen.
4. Die seitens der IHK-Ulm bereitgestellten Mittel in Höhe von 200.000 € werden auf der HHSt. 2.6300.3660.000-0001 vereinnahmt.
5. Die Zuwendung der IHK-Ulm in Höhe von 200.000 € wird angenommen.
6. Der Antrag der Grünen Fraktion Ulm Nr. 48 wird für behandelt erklärt.

Feig

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 1, BM 3, C 3, KoKo, OB, ZS/F	Gemeinderats:
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:		Ja	
Auswirkungen auf den Stellenplan:		Nein	
Finanzbedarf* (nur für Planungsphase)			
Vermögenshaushalt/Finanzplanung		Verwaltungshaushalt [einmalig / laufend]	
Ausgaben	400.000 €	Ausgaben (einschl. kalk. Kosten)	€
Einnahmen	200.000 €	Einnahmen	€
Zuschussbedarf	200.000 €	Zuschussbedarf	€
Mittelbereitstellung *			
HH-Stelle: 2.6300.9520.000-0182		innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei:	
<u>Vermögenshaushalt</u>			_____ €
Bedarf:	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei:	_____ €
Verfügbar:	_____ €	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln:	_____ €
Mehr-/Minderbedarf:	€		
Deckung bei HH-Stelle:			_____ €
<u>Finanzplanung</u>			
Bedarf:	400.000 €		
Veranschlagt:	_____ 4.450.000 €		
Mehr-/Minderbedarf:	4.050.000 €		
Deckung im Rahmen der Fortschreibung der Finanzplanung.			

1. Situation West-Röhre

Der Zustand des westlichen, deutlich längeren Tunnels (ca. 500 m im Vergleich zu 385 m der Oströhre) wurde bereits in der GD-Nr. 427/09 ausführlich beschrieben. Grundsätzlich entspricht der Zustand dieses Tunnels dem der östlichen Röhre vor der Sanierung (vgl. Anlage 1). Die Entscheidung, zunächst die Oströhre zu sanieren geht auf die Tatsache zurück, dass sich hier die verkehrlichen Wirkungen der sanierungsbedingten Sperrung nicht so gravierend darstellten und zunächst an dem kürzeren Abschnitt Erfahrungen gesammelt werden sollten. In der Zeit der Sanierung der östlichen Röhre nahm die westliche Tunnelröhre den gesamten Verkehr auf.

Bei einer im Dezember 2009 durchgeführten Sichtprüfung wurde allerdings festgestellt, dass die Gefahr des Herabfallens loser Betonteile von der Decke der Weströhre besteht. Die losen Bestandteile wurden daraufhin entfernt. Bei der Hauptprüfung Ende April 2010 wurde dem Bauwerk eine Zustandsnote von 3,5 auf der bis 4,0 reichenden Bewertungsskala bescheinigt. Zusammenfassend wurde ermittelt, dass die Standsicherheit des gesamten Bauwerks nicht gefährdet ist, jedoch wurden Sicherungsmaßnahmen empfohlen, um die Betriebssicherheit des Tunnels wieder herzustellen, da diese durch sich lösenden Bestandteile der Tunneldecke nicht mehr gegeben war. Aufgrund dieses Befundes und der Verschlechterung des Zustandes seit Dezember 2009 sowie erster Meldungen über Fahrzeugbeschädigungen wurde die Weströhre Anfang Mai in den Nachtstunden gesperrt und an der Decke Stahlgitter in Verbindung mit engmaschigen Netzen angebracht. Dadurch konnte eine länger andauernde Vollsperrung der Weströhre abgewendet und deren Befahrbarkeit wieder hergestellt werden.

Eine weitere kurzfristige Verschlechterung der Betriebssicherheit während der Zeit bis zur Sanierung, insbesondere durch schadhafte Wandfliesenbeläge, kann jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Dieses Beispiel zeigt, dass der Schädigungsgrad der Weströhre einen Punkt erreicht hat, bei dem kurzfristige Verschlechterungen des Bauwerkszustandes und damit verbundene Sperrungen nicht auszuschließen sind. Die Umsetzung der Sanierung der Weströhre muss daher das Kernthema der Anstrengungen zur Sanierung der innerstädtischen Bundesstraße B 10 sein. Eine antragsgemäße Verschiebung auf das Jahr 2013 (Antrag 48 der Grünen Fraktion) ist aus den vorgenannten Gründen nicht möglich. Vielmehr muss alles unternommen werden, die Sanierung nach den nächsten Planungsschritten so schnell als möglich anzugehen.

Die Erfahrungen aus der Sanierung der Oströhre lassen einen erheblichen Mehraufwand als bisher angenommen für die westliche Tunnelröhre erwarten. Dieser lässt sich aber erst nach der Bestandsaufnahme verlässlich ermitteln. Hierzu sollten auch die Ergebnisse des mit der IHK Ulm erarbeitenden Projektplanes einfließen. Die Fortschreibung der Gesamtkosten kann daher erst im Rahmen der Finanzplanung für das Jahr 2012 erfolgen.

2. Verkehrliche Aspekte

Für die Zeit vor der Sanierung erarbeitet die Stadtverwaltung derzeit ein Worst-Case-Szenario, um für den Fall einer akut erforderlichen Sperrung des Tunnels gerüstet zu sein.

Es soll insbesondere ein System zur Verkehrsabwicklung unter Einbeziehung der nun sanierten Röhre erarbeitet werden, das zum einen in kurzer Zeit aufgebaut werden kann und zum anderen eine möglichst verträgliche Abwicklung des Verkehrs erlaubt. Dabei ist vorgesehen, das umliegende Netz einzubeziehen bzw. an den ggf. mehrbelasteten Knoten leistungssteigernde Maßnahmen für den Fall der notwendigen Sperrung zu ergreifen. Schon diese Überlegungen werden in die Erarbeitung des Projektplans mit der IHK einzubeziehen sein.

Grundsätzlich muss großes Augenmerk auf die sich - während den Sanierungsphasen - ergebenden Verkehrsführungen gelegt werden. Allein die zum Ende der Bauzeit an der Oströhre aufgrund freiwerdender Flächen im Abschnitt zwischen Adenauerbrücke und Zinglerstraße geänderte Verkehrsführung zeigt, welches Potential zur Verkehrsabwicklung allein durch eine zusätzliche Fahrspur gegeben ist. So könnte es auch Ziel der nächsten Sanierungsschritte sein, wo immer möglich eine verträgliche Verkehrslösung zu suchen und lediglich in Fällen, bei denen dies nicht erreichbar ist die Bauzeit durch entsprechende Vorgaben zu beschleunigen.

Es ist nun vorgesehen, in Kooperation mit der IHK Ulm einen Projektsteuerer zu beauftragen. Dieser soll auch alle möglichen Verkehrssituationen während der noch folgenden Sanierungsschritte (neben den Tunnelbauwerken sind in den kommenden Jahren auch die sich nach Norden und Süden anschließenden Brückenbauwerke instandzusetzen) untersuchen und bewerten. Vorschläge zur Erreichbarkeit Ulms und der Sicherstellung der Durchfahrbarkeit im Zuge der B10 für regionale Verkehre sollen unterbreitet werden. Im Weiteren soll eine Abfolge für die Sanierung (auch unter Einbeziehen verkehrlicher Aspekte und des finanziellen Aufwands) vorgeschlagen werden. Auch sollen ggf. im Weiteren Teile des Baustellenmanagements, der Vergabe und Koordination weiterer Baulastträger von IHK und Stadt vergeben werden.

Hauptziel hierbei ist, die unvermeidbaren Behinderungen während der Sanierung in Bezug auf die Erreichbarkeit der Stadt und der Region zu minimieren.

3. Gemeinsamer Projektplan mit der IHK-Ulm - Mittelbereitstellung durch Partner

In Vorbereitung der heutigen Sitzung fanden mit der IHK-Ulm intensive Abstimmungsgespräche auf

der Arbeitsebene statt. Diese gehen insbesondere auch auf das Angebot der örtlichen IHK-Vertreter zurück, sich finanziell an einer umfassenden Untersuchung zur Abwicklung weiterer Baumaßnahmen im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 10 zu beteiligen. Im Detail wird auf die in den Anlagen beigefügte Aufgabenstellung (Anlage 2) und die nach dem Ausschussbeschluss, respektive dem Gemeinderatsbeschluss, abzuschließende Vereinbarung (vgl. Anlage 3) verwiesen. Stadt und IHK-Ulm kommen hierin überein, eine gemeinsame Untersuchung zur Koordination und Abwicklung der Sanierungsmaßnahmen im Zuge der innerstädtischen B10 durchzuführen.

Die seitens der IHK-Ulm für die mit der o.g. Aufgabenstellung durchzuführende Untersuchung müssen im städtischen Haushalt vereinnahmt werden. Die Verwaltung schlägt vor, diese bereit gestellten Mittel in Höhe von bis zu 200.000 € anzunehmen und zweckgebunden für die Untersuchung zur Koordination und Abwicklung der Sanierungsmaßnahmen im Zuge der innerstädtischen B10 einzusetzen. Dabei erbringt die IHK ihren finanziellen Beitrag entsprechend der zum Bearbeitungsstand vorgelegten Abschlussrechnungen.

Beide Vertragspartner gehen davon aus, dass dieser Projektauftrag mit einem Finanzvolumen abgewickelt werden kann, das unter dem Schwellenwert eines VOF-Verfahrens liegt und so - unter Einbeziehen städtischer komplementärer Planungsmittel - weitere Gelder für etwaige Detailuntersuchungen, weitere Planungsschritte oder z.B. eine intensive, die Bauphase begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung stehen.

Auf der Grundlage des Beschlussvorschlages wird die Verwaltung vier Büros anschreiben und diese auffordern, Angebote zur Lösung der formulierten Aufgabenstellung zu unterbreiten. Neben einem preislichen Wettbewerb wird die fachliche Kompetenz anhand der vorgeschlagenen Vorgehensweise zu beurteilen sein. Zur Vergabe wird der Fachbereichsausschuss erneut eingebunden.

4. Weiteres Vorgehen

Die Sicherungsmaßnahmen in der westlichen Tunnelröhre im Zuge der B10 werden umgesetzt und überwacht. Hinsichtlich der schlechten Bewertung der Standsicherheit dort, erarbeitet die Verwaltung ein Konzept zur Verkehrsführung im Zuge der B 10 für den Fall, dass die östliche Röhre (nach der Sanierung) dem Verkehr dauerhaft zur Verfügung steht und die westliche Tunnelröhre aber kurzfristig gesperrt werden müsste. Im Weiteren sind Verkehrsuntersuchungen hierzu und im Rahmen der gemeinsamen Untersuchung mit der IHK-Ulm durch einen Projektsteuerer veranlasst. Der Projektsteuerer wird gemeinsam mit der IHK-Ulm beauftragt. Die Aufgabenstellung und die vorgeschlagene Vereinbarung mit der IHK sind in den Anlagen 2 und 3 zur Kenntnis gebracht. Realistisch ist - auf Grund des nun benötigten Vorlaufs - der Beginn der Sanierungsarbeiten in der westlichen Tunnelröhre frühestens im Jahr 2012. Die Sanierungsarbeiten sollten umgehend nach dem Abschluss der Untersuchung eingeleitet werden. Neben den Aspekten, des Erhalts der Verkehrssicherheit wird damit ein bedeutender Beitrag für den Erhalt der verkehrliche Infrastruktur der Stadt geleistet.