



STELLUNGNAHME zum Antrag		Vorlage Nr.:	2017/0615	
KULT-Gemeinderatsfraktion		Verantwortlich:	Dez. 6	
Provisorische Fußgängerbrücke für die Dauer der Erneuerungsarbeiten der Wasserwerkbrücke				
Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	21.11.2017	24	x	

Kurzfassung

Eine provisorische Brücke für die Dauer der Erneuerungsarbeiten der Wasserwerkbrücke wurde bereits 2006 in einer Entscheidung des Bauausschusses auf Grundlage einer ausführlichen Variantenbetrachtung sowie im Rahmen der Haushaltsberatungen zum Doppelhaushalt 2017/2018 abgelehnt.

In Anbetracht des im Vergleich zu den Brückenbaukosten relativ hohen Aufwandes für ein Brückenprovisorium, des bereits laufenden Vergabeverfahrens, der Kostenbeteiligung der DB-AG an der Baumaßnahme und der geplanten Alternativen für den Fuß- und Radverkehr, empfiehlt die Verwaltung auf eine provisorische Brücke während der Erneuerungsarbeiten zu verzichten und den Antrag abzulehnen.

Finanzielle Auswirkungen des Antrages (bitte ankreuzen)		X	nein		ja
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt		Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)	
Haushaltsmittel stehen Kontierungsobjekt: _____ Ergänzende Erläuterungen: _____ Kontenart: _____					
ISEK-Karlsruhe-2020-relevant	X	nein		ja	Handlungsfeld:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	X	nein		ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	X	nein		ja	abgestimmt mit

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung einer provisorischen Fußgängerbrücke für die Zeit der Erneuerungsarbeiten der Wasserwerkbrücke. Bei der Ausführung ist auf die Befahrbarkeit für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer zu achten.

Die Planung und anschließende Ausführung sollen umgehend beginnen, um das größtmögliche Kosten-Nutzenverhältnis zu gewährleisten. Mögliche Folgenutzungen für die Brücke/den Steg sind aufzuzeigen.

Die Erneuerung der Wasserwerkbrücke stand bereits in 2007 zur Umsetzung an. Im Vorfeld der Planung wurde 2006 eine ausführliche Variantenbetrachtung für einen provisorischen Zugang in den Oberwald über die Wasserwerkstraße für den Zeitraum der erforderlichen Sperrung während der Baumaßnahme durchgeführt. Neben einem schienengleichen Bahnübergang, einem Brückenbau in Parallellage und einem Bus-Pendelverkehr wurden auch verschiedene Varianten einer provisorischen Brücke für Fußgänger und Radfahrer sowohl östlich als auch westlich der bestehenden Brücke untersucht. Unterschieden wurde dabei zusätzlich zwischen der Möglichkeit einer reinen Fußgängerbrücke, deren Zugang über Treppentürme erfolgen würde und damit für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer keine Befahrbarkeit ermöglicht, und der Möglichkeit einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer bzw. einer Brücke, die die barrierefreie Nutzung für Rollstuhlfahrer und Fußgänger mit Kinderwagen zulässt.

Ergebnis der Variantenbetrachtung ist, dass eine provisorische Brücke, gleich welcher Art, auf Grund der örtlichen Randbedingungen (Querung Bahnanlagen, Oberleitungen, Stromspeiseleitungen, Fahrsignalarme, Oberleitungsmaste, Anschluss an Bestand) und den damit verbundenen Zusatzmaßnahmen grundsätzlich verhältnismäßig aufwendig und damit kostenintensiv ist. So scheidet auch die Anordnung eines Brückenprovisoriums auf der Ostseite aus und es verbleibt nur die Westseite als Standort für ein Brückenprovisorium. Damit ein solches auch von Fußgängern mit Kinderwagen und von Rollstuhlfahrern benutzbar ist, müsste die Brückenkonstruktion an der nördlichen Bestandsrampe etwas rückversetzt vom Brückenwiderlager beginnen, von dort über das gesamte Gleisfeld führen und dann seitlich des südlichen Brückenwiderlagers der Bestandsbrücke an die Wasserwerkstraße, die sich mit einer Brücke über die Südtangente fortsetzt, anschließen (siehe Abbildung 1). Die Überbrückung lediglich der in Betrieb befindlichen Gleise (südliche Hälfte des Gleisfeldes) mit einer Rampe auf der Nordseite ist nicht möglich, da eine barrierefrei Rampe mit 6 % Neigung deutlich über 100 m Länge hätte, jedoch nur etwa 70 bis 80 m maximal zur Verfügung stehen und darüber hinaus der zur Verfügung stehende Raum durch ein inzwischen erbautes Trafohäuschen sehr stark eingeschränkt ist.

Eine provisorische Brücke mit einer Befahrbarkeit für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer und damit mit Anschluss an die nördliche und südliche Rampe, wie oben beschrieben, würde eine Länge von etwa 210 m erfordern. Eine solche Behelfskonstruktion würde sich einschließlich Planung auf mindestens 800.000 Euro (unter Berücksichtigung der aktuellen Preisentwicklung könnten die Kosten noch deutlich höher liegen) belaufen.

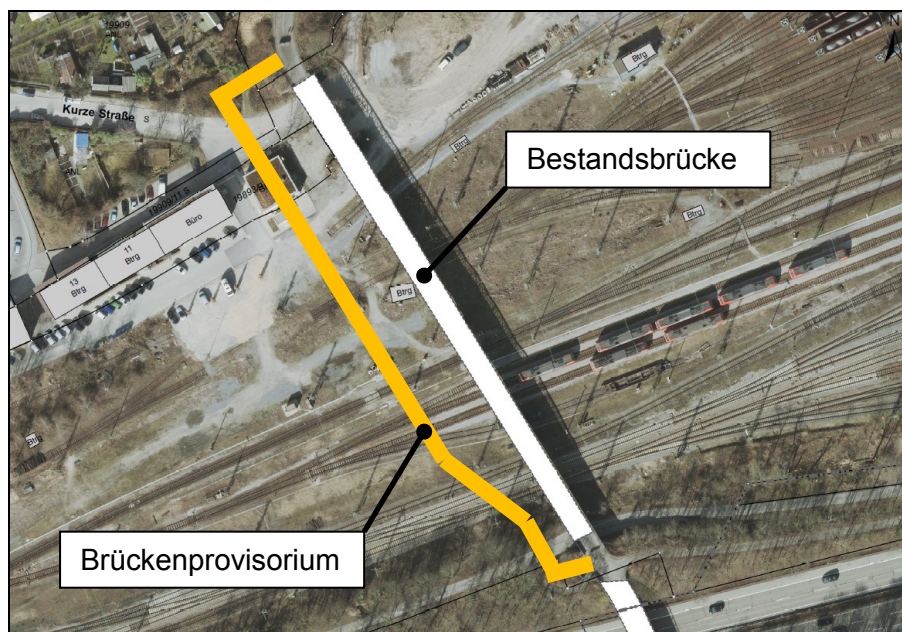


Abb. 1: Lage eines Brückenprovisoriums westlich der Bestandsbrücke

Eine Folgenutzung dieser Behelfskonstruktion ist nur sehr eingeschränkt möglich: Es könnten die einzelnen Überbausegmente zwar im Zuge anderer Baumaßnahmen wiederum als Behelfskonstruktion theoretisch zum Einsatz kommen, wenn die zu überbrückende Spannweite im konkreten Fall ähnlich einem dieser Überbausegmente ist. Allerdings müssten die Überbausegmente dazu dauerhaft zwischengelagert werden. Selbst bei Vorliegen eines geeigneten Zwischenlagers ist zu bedenken, dass ein ständiger Bedarf an einer Behelfskonstruktion, sprich regelmäßig eine Brückenbaumaßnahme mit der Erfordernis eines Provisoriums und passenden Abmessungen, nicht besteht. Die Folgenutzung wäre also allenfalls auf Einzelfälle und auch nur Teile der Gesamtkonstruktion begrenzt und somit nicht im Verhältnis zum vorgenannten Aufwand.

Da mit der Erneuerung der Wasserwerkbrücke im Bereich der Brückenwiderlager und angrenzenden Rampenbereiche Anpassungsarbeiten erforderlich sind, könnte das Brückenprovisorium nicht während der gesamten Bauzeit von ca. 15 Monaten betrieben werden. Eine Sperrung von circa 1,5 bis 2 Monate müsste auch in diesem Fall eingeplant werden.

Die oben erwähnte, gesamte Variantenbetrachtung für einen provisorischen Zugang in den Oberwald wurde in der Bauausschusssitzung am 24. Mai 2006 vorgestellt. Im Ergebnis wurde die Variante eines Bus-Pendelverkehrs für die Umsetzung der Baumaßnahme entschieden. In der anschließend abgeschlossenen Vereinbarung zur Erneuerung der Wasserwerkbrücke mit der DB-AG wurde der Bus-Pendelverkehr festgelegt. Die Projektvorstellung für die Baumaßnahme im Bauausschuss (8. April 2016) und Hauptausschuss (12. April 2016) beinhaltet dementsprechend einen Bus-Pendelverkehr. Im Rahmen der Haushaltsberatungen für den Doppelhaushalt 2017/2018 wurde von der KULT-Gemeinderatsfraktion die Einstellung zusätzlicher Mittel in den Doppelhaushalt 2017/2018 für eine provisorische Brücke beantragt. Der Antrag wurde vom Gemeinderat abgelehnt.

Entsprechend dieser Entscheidung wurde mit der Einstellung der Baumaßnahme in den Doppelhaushalt 2017/2018 die Planung aufgenommen und mit der DB-AG als Kostenbeteiligte abgestimmt. Inzwischen ist die Ausschreibung der Baumaßnahme veröffentlicht, mit dem Ziel, den Auftrag vorbehaltlich der Zustimmung des Bauausschusses im November 2017 und des Gemeinderats im Dezember 2017 noch Ende diesen Jahres zu erteilen, so dass der Baubeginn wie geplant im Sommer 2018 erfolgen kann und die bereits im September 2016 zu beantragenden

Glensperrpausen für die Ausführung der Abbruch- und Neubauarbeiten im Herbst 2018 genutzt werden können.

Sollte nun doch eine provisorische Brücke für Fußgänger, Kinderwagen und Rollstuhlfahrer während der Baumaßnahme vorgesehen werden, müsste die Ausschreibung aufgehoben werden, da ein solches Brückenprovisorium im ausgeschriebenen Verfahren nicht berücksichtigt ist und Auswirkungen auf die Abwicklung der Maßnahme hätte. Hintergrund hierfür ist, dass die provisorische Brücke in nicht unerheblichem Maße einen Teil der dem Auftragnehmer zur Verfügung stehenden Baustelleneinrichtungsflächen (Lagerflächen, Montageflächen, Kranaufstellplatz) beanspruchen würde. Dies würde sich auf den Bauablauf auswirken und zu einem erheblichen Nachtragspotential führen. Zudem würde dieses Vorgehen nicht der Vereinbarung mit der DB-AG entsprechen und müsste erst mit der DB-AG abgestimmt werden. Die Aufhebung würde damit den geplanten Baubeginn vermutlich um mindestens ein weiteres Jahr verschieben. Eine Aufrechterhaltung des Fuß- und Radverkehrs auf der bestehenden Wasserwerkbrücke über 2018 hinaus ist auf Grund der fortgeschrittenen Schädigung jedoch nicht mehr ohne Weiteres vertretbar.

Im Zuge der aktuellen Planung konnte mit den Verkehrsbetrieben eine Alternative zum angeordneten Bus-Pendelverkehr gefunden werden, die für die betroffenen Fußgänger der Südstadt ein deutlich besseres Angebot bietet, als es mit einem Bus-Pendelverkehr möglich wäre: Für die Südstadt-Bürger ist während der circa 15 monatigen Sperrung der Wasserwerkbrücke ein schienengebundenes ÖPNV-Angebot vorgesehen, das die Nutzung der Bahnen zwischen den Haltestellen Tivoli und Dammerstock ermöglicht. Mit der Linie S1/S11 steht damit den Fußgängern sogar eine direkte Verbindung mit enger Taktung und 5-minütiger Fahrzeit zwischen den beiden Haltestellen zur Verfügung. An der Haltestelle Dammerstock ist der Zugang in den Oberwald direkt möglich. Fußgänger, die also nicht nur in den Oberwald wollen, sondern konkret den Tierpark Oberwald zum Ziel haben, müssen lediglich einen zusätzliche Wegstrecke von 300 m in Kauf nehmen (während der Fußweg vom Tivoli bis zum Tierpark Oberwald circa 1.300 m beträgt, beläuft sich der Fußweg von der Haltestelle Dammerstock auf etwa 1.600 m – siehe Abbildung 2). Darüber hinaus erschließt sich über die Haltestelle Dammerstock und den Fußweg über die Nürnberger Straße auch die Alb als zusätzliche Alternative zur Naherholung. Für das ÖPNV-Angebot sind entsprechend dem angedachten Bus-Pendelverkehr Kosten in Höhe von maximal 230.000 Euro veranschlagt.

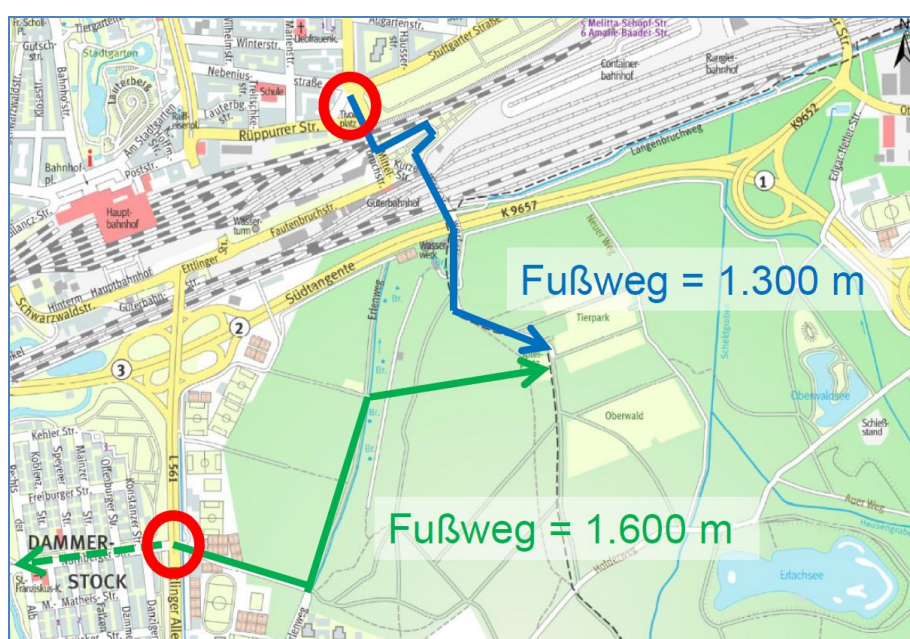


Abb. 2: Fußwegdifferenz zwischen Haltestellen Tivoli und Dammerstock

Der Radverkehr erhält dagegen eine Umleitung über die Fautenbruchstraße, Ettlinger Straße, Schwarzwaldkreuz, Langenbruchweg und Narrenbrücke (siehe Abbildung 3). Die Umleitungsstrecke wird für den Radverkehr verkehrssicher gestaltet. In der Fautenbruchstraße werden dazu beidseitig Schutzstreifen markiert. Im Zuge der Bebauung Hauptbahnhof Süd wird derzeit der Knoten Ettlinger Straße/Fautenbruchstraße optimiert. Zudem wird in der Ettlinger Straße zwischen Fautenbruchstraße und Schwarzwaldkreuz ein zusätzliches Gehweg angelegt, so dass für die Radfahrerumleitung dann der bestehende Gehweg in diesem Bereich problemlos in beiden Richtungen genutzt werden kann. Für den Radverkehr aus der Südstadt ergibt sich damit ab dem Tivoli eine zusätzliche Wegstrecke bis zum Eingang Oberwald an der Narrenbrücke von circa 600 m. Für den Radverkehr steht zudem auch der östliche Zugang in den Oberwald über die Wolfartsweierer Straße und Edgar-Heller-Straße zur Verfügung.

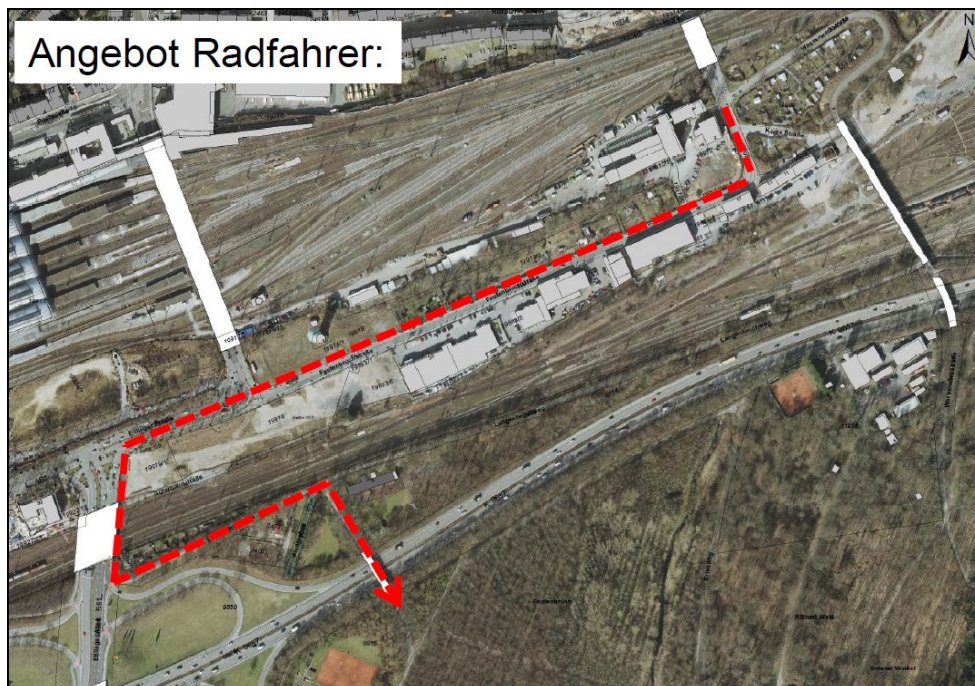


Abb. 3: Umleitung Radverkehr

Insgesamt wird somit sowohl für den Fußverkehr, als auch für den Radverkehr eine Alternative für den Zugang in das Naherholungsgebiet Oberwald während der Erneuerung der Wasserwerkbrücke angeboten. Dies wurde bereits am 12. Juli 2017 im Bürgertreff der Bürgergesellschaft Südstadt vorgestellt. In Anbetracht des im Vergleich zu den Brückenbaukosten relativ hohen Kostenaufwandes für ein Brückenprovisorium von mindestens 800.000 Euro, des bereits laufenden Vergabeverfahrens, der Kostenbeteiligung der DB-AG und der vorgesehenen Alternativen für den Fuß- und Radverkehr, empfiehlt die Verwaltung auf eine provisorische Brücke während der Erneuerungsarbeiten zu verzichten und den Antrag abzulehnen.