

Stuttgart, 18.02.2021

## **Hedelfinger Brücken - Ersatzneubau Straßenbrücke über die B 10 zur Deponie Einöd Baubeschluss**

### **Beschlussvorlage**

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung	öffentlich	23.02.2021
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	24.02.2021
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	25.02.2021

### **Beschlussantrag**

1. Den Arbeiten für den Ersatzneubau der Brücke über die B 10 zur Deponie Einöd nach den Plänen und dem Kostenanschlag des Tiefbauamts vom 30. Oktober 2020 mit Gesamtkosten in Höhe von 4.028.000 EUR (einschließlich aktivierungsfähigen Eigenleistungen von 228.000 EUR) wird zugestimmt.
2. Die Auszahlungen in Höhe von 3.800.000 EUR (ohne aktivierungsfähige Eigenleistungen) werden im Teilfinanzhaushalt 660 – Tiefbauamt - wie folgt gedeckt:

Projekt 7.661094	Jahr 2020	500.000 EUR
Brücke über die B 10 zur Deponie Einöd	Jahr 2021	2.700.000 EUR
AuszGr. 7872, Tiefbaumaßnahmen	Jahr 2022	600.000 EUR

3. Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen in Höhe von voraussichtlich 228.000 EUR sind beim Projekt 7.661094 – Brücke über die B 10 zur Deponie Einöd berücksichtigt.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, innerhalb des vorgegebenen Kostenrahmens gemäß Beschlussziffer 2 sämtliche für die Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Planungs- und Bauleistungen ohne erneute Beschlussfassung in den Gremien zu beauftragen.

## **Begründung**

Im Rahmen der regelmäßigen Bauwerksprüfungen wurde der schlechte bauliche Zustand der Straßenbrücke über die B 10 im Zuge der Straße Hedelfinger Brücken festgestellt. Auf Grundlage der Prüfergebnisse ist ein Ersatzneubau erforderlich.

## Bestand

Die Brücke wurde 1980 errichtet. Der verwendete Überbau diente ursprünglich bereits Anfang 1970 beim Bau des Stadtbahntunnels Heilbronner Straße als Behelfsbrücke. Der Stahlüberbau befindet sich in einem sehr schlechten Zustand und genügt auch nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen (Brückenklasse 30). Derzeit kann die Brücke nur noch einspurig befahren werden. Auf Grund des Alters, Zustands und Funktionalität des Bauwerks ist ein Ersatzneubau erforderlich.

Die Widerlager wurden beim Bau der Brücke bereits für eine Belastung für die Brückenklasse 60 ausgelegt. Die erforderlichen Betoninstandsetzungsarbeiten sind technisch und wirtschaftlich umsetzbar. Daher werden die Hauptbauteile der Widerlager erhalten und lediglich die erforderlichen Umbauten zur Anpassung an die neue Geometrie vorgenommen.

Das Bauwerk (s. Anlage 3) hat eine wichtige Funktion für die Erschließung der Deponie Einöd und stellt auch eine wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr dar. Die wichtige Funktion bleibt auch in Zukunft erhalten und wird für den Radverkehr zunehmen. Überlegungen die Einödstraße an die Hafenbahnstraße und die B 10 anzubinden ist unter Berücksichtigung des nachfolgenden Sachverhalts nicht möglich bzw. wurde in der Vergangenheit verworfen.

Planungsrechtlich treffen zwei Bebauungspläne aufeinander, die im Bereich Hafenbahn-/Einödstraße gelten, der B-Plan "Südumfahrung Hedelfingen" (1990) und der B-Plan "B 10 Anschluss Hafen Süd" (1988). Darin ist nicht vorgesehen, die Hafenbahnstraße an die Einödstraße anzubinden. Im Jahr 2004 wurde eine Verkehrsuntersuchung, von Ingenieurbüro BS Ingenieure im Auftrag der Stadt Esslingen und der Firma Daimler durchgeführt. Darin sind verschiedene Varianten zur besseren Erschließung des Werksteils Mettingen für den Kfz-Verkehr untersucht worden.

Eine Variante war die Anbindung der Einödstraße an die Hafenbahnstraße. Da es für eine direkte Anbindung der Hafenbahnstraße an die Einödstraße aktuell kein Planrecht gibt; müssten entweder die B-Pläne geändert oder ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Für einen entsprechenden Anschluss gäbe es grundsätzlich zwei Möglichkeiten.

Bei der ersten Möglichkeit müsste die bestehende Einödstraße über eine ca. 180 m lange Rampe bzw. eine Auffüllung um ca. 4,5 m höher gelegt werden. Dafür wäre ein umfangreiches Dammbauwerk erforderlich. Für die Anpassungen des Geländes würde Grunderwerb erforderlich werden, da bei dieser Lösung auch in private Grundstücke eingegriffen werden müsste.

Für diese Möglichkeit sind baulich umfangreiche Eingriffe erforderlich (Anlage 6):

- Umfangreiche Erdbauarbeiten
- Straßenbauarbeiten (Vollausbau),
- Anpassungen an bestehenden Leitungen und Kanälen
- Anpassungen am bestehenden Brückenbauwerk Hafenbahnstraße in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart
- Umfangreiche Eingriffe und Anpassungen an den angrenzenden Grünflächen.

Mit den baulichen Maßnahmen sind auch sehr kritische naturschutzfachliche Eingriffe in die westlich der Einödstraße liegenden Hangflächen verbunden. Auch wurden auf der Hangfläche naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für verschiedenen Verfahren (Bauvorhaben Office One, Bauvorhaben Flüchtlingsunterkünfte, B-Plan Meitnerstraße) bereits umgesetzt, die bei einem Eingriff in die Flächen an andere Stelle ersetzt werden müssten.

Die Kosten für diese Möglichkeit wurden auf ca. 4,7 Mio. EUR geschätzt. Darin nicht berücksichtigt ist eine Steigerung der Baukosten bis zum Ausführungszeitraum von ca. 1,5 % jährlich, der Ersatzneubau einer Fuß- und Radwegbrücke über die B10 an Stelle der maroden Straßenbrücke (ca. 3 Mio. EUR), die Kosten für den erforderlichen Grunderwerb sowie die Kosten für die erforderlichen naturschutzrechtlichen Verfahren. Unter Einbeziehung aller Kostenfaktoren und unter Berücksichtigung der Fördermittel in Höhe von 712.000 EUR für den Ersatzneubau, kann ein Anschluss der Hafenbahnstraße an die Einödstraße aus wirtschaftlichen Aspekten nicht empfohlen werden.

Bei der zweiten Möglichkeit würde die Anbindung der Einödstraße an die Hafenbahnstraße über ein Rampenbauwerk im angrenzenden Hang erfolgen. Für einen entsprechenden Anschluss ist ein umfangreiches Stützbauwerk erforderlich, um den Hang abzufangen. Des Weiteren müsste der Linienweg der Buslinie 103 angepasst werden, da die Einödstraße nicht mehr an die Ammstetter Straße anschließen würde.

Bei dieser Variante werden neben den Erd- und Straßenbau zusätzlich noch Stützbauwerke erforderlich. Es ist deshalb mit höheren Gesamtkosten als bei der zuvor genannten Möglichkeit zu rechnen. Diese Variante wurde von der Verwaltung nicht weiterverfolgt.

Unter diesen Randbedingungen ist der Ersatzneubau auch wirtschaftlich die Vorzugslösung. Mit einem Ersatzneubau kann unabhängig von langfristigen Entwicklungen die bestehende Verkehrsbeziehung für alle Verkehrsteilnehmer sicher und dauerhaft gewährleistet werden.

### Bauliche Maßnahmen

Der Ersatzneubau wird als vorgespannter Ortbeton-Einfeldträger mit einem Trogquerschnitt und einer Stützweite von 40 m ausgeführt. Die Konstruktionshöhe des Trogs ist variabel. Die Fahrbahnbreite ergibt sich durch die Anordnung von zwei Fahrstreifen und beträgt 6 m, die Breite des einseitigen Geh- und Radwegs beträgt 2,50 m. Zusammen mit einem zusätzlichen Notweg von 1 m beträgt die Gesamtbreite der Brücke zwischen den Geländern 9,50 m.

Die Baumaßnahme umfasst den Abbruch des bestehenden sowie Teile der Widerlager bis ca. 65 cm unterhalb der bestehen Auflagerbank. Die Widerlager werden instandgesetzt. Anschließend wird ein Traggerüst über die B 10 aufgestellt, auf dem der

Überbau zunächst in überhöhter Lage hergestellt wird. In der letzten Phase wird das Traggerüst ausgebaut, der Überbau in die endgültige Lage abgelassen. Die Abdichtung, die Gehwege, der Belag sowie weitere erforderliche Einbauten auf der Brücke werden ergänzt.

Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 12 Monate.

### Verkehrliche Maßnahmen während der Bauzeit

Während der Herstellung des Ersatzneubaus ist die Zufahrt zur Deponie über die Brücke nicht möglich. Die Umleitung zur Deponie erfolgt über die B 10, Ausfahrt Esslingen-Weil und die Einödstraße. Die Umleitung ist mit dem Tiefbauamt Stadt Esslingen sowie Land Baden-Württemberg abgestimmt.

Der Verkehr auf der B 10 wird während der gesamten Bauzeit mit 2 Fahrspuren je Fahrtrichtung aufrechterhalten. Für den Aufbau der Gerüste und für den Rückbau des alten Überbaus werden temporäre Sperrungen der B 10 in beide Fahrtrichtungen erforderlich. Die Sperrungen erfolgen nachts und an Wochenenden. Die Umleitung während der temporären Sperrungen der B 10 erfolgt über die Otto-Hirsch-Brücke, die Straße Am Mittelkai und die Brücke Hafenbahnstraße.

### Kosten und Termine

Die Kosten für Planung, Bau und Verkehrsführung betragen gemäß dem Kostenschlag (siehe Anlage 1) 4,028 Mio. EUR einschließlich ca. 10 % Unvorhergesehenes und 228.000 EUR Eigenleistungen.

Die Baumaßnahme wird über den kommunalen Sanierungsfonds des Landes Baden-Württemberg für die Sanierung von Brückenbauwerken gefördert. Die Förderung beträgt 712.000 EUR. Der Fördergeber setzt eine Frist für die Umsetzung der Maßnahme bis zum 31. Dezember 2022.

Die Bauarbeiten sollen im Sommer 2021 beginnen. Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 12 Monate. Der Abschluss der Bauarbeiten ist für Herbst 2022 geplant.

Mit GRDRs 1052/2018 wurden Planungsleistungen Objekt- und Tragwerksplanung für die Gesamtmaßnahme mit einem vorläufigen Honorarwert von 200.000 EUR an das Ingenieurbüro MSIng, Rotebühlstraße 89/2 in 70178 Stuttgart vergeben. Der Aufwand ist in den Gesamtkosten enthalten.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Für die Maßnahme „Brücke über die B 10 zur Deponie Einöd“ wurden zum Doppelhaushalt 2020/2021 mit Gesamtkosten von 4.028.000 EUR (einschließlich aktivierungsfähige Eigenleistungen) beim Projekt 7.661094 bereitgestellt.

Auf den Folgelastenbeleg (Anlage 4) wird verwiesen. Auf die Anlage 5 (Angaben zur Finanzierung) wird verwiesen.

Das Bezirksbeirat Hedelfingen wurde am 1. Dezember 2020 über die Baumaßnahme informiert.

**Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

WFB, SWU

**Vorliegende Anfragen/Anträge:**

-

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

-

Dirk Thürnau  
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Kostenanschlag

Anlage 2: Lageplan und Ansicht Brücke - Visualisierung

Anlage 3: Lageplan

Anlage 4: Folgelastenbeleg

Anlage 5: Angaben zur Finanzierung

Anlage 6: Variante Lageplan, Längs- und Querschnitt

**Hedelfinger Brücken – Ersatzneubau Straßenbrücke  
über die B 10 zur Deponie Einöd  
Baubeschluss**

Kostenanschlag

Planung	500.000 EUR
Baukosten	2.700.000 EUR
Verkehr und Umleitung	300.000 EUR
Unvorhergesehenes (ca. 10%)	300.000 EUR
<b>Gesamtauszahlungen (brutto)</b>	<b>3.800.000 EUR</b>
Aktivierungsfähige Eigenleistungen (nicht zahlungswirksam)	228.000 EUR
<b>Gesamtkosten</b>	<b>4.028.000 EUR</b>

Aufgestellt: 30. Oktober 2020  
Tiefbauamt 66-4.3