

Stuttgart, 05.11.2007

**U 15 Zuffenhausen
Kelterplatz - Strohgäustraße**

Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	20.11.2007
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	21.11.2007
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	22.11.2007

Beschlußantrag:

1. Baubeschluss

1.1 Dem Bau der Stadtbahn U15 Zuffenhausen – Kelterplatz – Strohgäustraße auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen sowie des gemeinsamen Kostenanschlags der SSB AG und des Tiefbauamtes vom 25.10.2007 mit einem Aufwand in Höhe von 68,8 Mio. € (netto) einschließlich ca. 5% für Unvorhergesehenes wird zugestimmt.

1.2 Abzüglich der Kostenanteile, die Dritte im Rahmen des Vorteilsausgleichs übernehmen, werden die Kosten in Höhe von 67,6 Mio. € (netto) von der SSB AG getragen und in deren Wirtschaftsplänen 2007 – 2011 berücksichtigt.

2. Vom Bericht über die weitere Vorgehensweise zur Vergabe der Rohbauarbeiten und der entsprechenden Ingenieurleistungen wird zustimmend Kenntnis genommen.

Kurzfassung der Begründung:

Ausführliche Begründung siehe Anlage 1

Bisherige Beschlüsse

Im Grundsatzbeschluss vom 02.07.2002 (GRDrs. 566/2002) zur U15 Zuffenhausen hat der Ausschuss für Umwelt und Technik entschieden, die Tunnellösung für die weitere Planung zugrunde zu legen.

Die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs für das städtebauliche Umfeld

der Haltestellen am Emil-Schuler-Platz und Kirchtalstraße sowie für die Straßenraumgestaltung wurde am 01.04.2003 (GRDrs. 161/2003) im UTA beschlossen.

Die Beauftragung der Genehmigungsplanung erfolgte mit Beschluss vom 11.03.2003 (GRDrs. 163/2003).

Das weiter zu verfolgende Planungskonzept für die Haltestelle Salzwiesenstraße wurde mit UTA-Beschluss vom 01.04.2003 (GRDrs. 203/2003) festgelegt.

Über das Verkehrskonzept und die im Zusammenhang mit der U15 umzubauenden Knotenpunkte wurde mit UTA-Beschluss vom 18.05.2004 (GRDrs. 286/2004) entschieden.

Von den Gestaltungskonzepten der Haltestellen und des Straßenraums hat der UTA am 01.02.2005 (GRDrs. 1160/2004) zustimmend Kenntnis genommen und die weitere Genehmigungsplanung beauftragt.

Am 27.06.2006 (GRDrs. 425/2006) hat der UTA vom Bericht zum Stand des Planfeststellungsverfahrens zustimmend Kenntnis genommen und den Planänderungen zur Parkierung und Anlieferung in der Unterländer Straße, zum Betriebsgebäude der Haltestelle Rathaus und am Kreisverkehr Haldenrainstraße zugestimmt.

Die Zustimmung zur Vergabe der Ingenieurleistungen für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung der Tunnel- und Haltestellenbauwerke einschließlich der zugehörigen Oberflächen- und Zugangsbereiche sowie für die Ausbaugewerke der Haltestellen erteilte der Ausschuss für Umwelt und Technik in der Sitzung am 19. 12. 2006 (GRDrs. 951/2006).

Maßnahme

Die geplante Umstellung der Straßenbahnlinie 15 bis Stammheim weist eine Streckenlänge von ca. 3km Länge auf. Im Bereich von Zuffenhausen ist ein Tunnel von 1.065 m in Abschnitten in offener Bauweise mit 485 m Länge im Bereich der Ludwigsburger-, Unterländer und Stammheimer Straße sowie ein bergmännisch zu bauender Tunnel von 580 m Länge von der Haltestelle Kirchtalstraße bis in die Stammheimer Straße zu realisieren. Zwei Rampenhaltestellen am Bezirksrathaus und an der Salzwiesenstraße sowie die tiefliegende Haltestelle an der Kirchtalstraße werden künftig den Stadtteil für die Fahrgäste erschließen.

Planfeststellung

Der Antrag auf Planfeststellung wurde im Dezember 2005 gestellt und in der Zeit vom 02.02.2006 bis zum 02.03.2006 öffentlich ausgelegt.

Aufgrund von Einwendungen und Stellungnahmen wurden Planänderungen im Bereich Unterländer Straße (Anlieferung und Parkierung), am Betriebsgebäude

Haltestelle Rathaus und am Kreisverkehr Haldenrainstraße erforderlich.

Seit dem 16.05.2007 liegt der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Stuttgart vor. Somit sind die rechtlichen Grundlagen für die Realisierung der Maßnahme gegeben.

Vergabe

Die Rohbauarbeiten für die Tunnelbauwerke einschließlich erforderlicher Leitungs- und Kanalverlegungen sowie Wiederherstellung und Neugestaltung der Oberflächen wurden Ende Juli 2007 ausgeschrieben.

Für die Rohbauarbeiten haben vier Bieter bzw. Bietergemeinschaften Angebote abgegeben. Die Angebote werden zur Zeit geprüft.

Die Auftragserteilung der Rohbauarbeiten kann voraussichtlich Anfang Dezember 2007 erfolgen. Derzeit werden die Verträge für die Ingenieurleistungen, die während der Bauausführung erforderlich werden, vorbereitet. Die Vergabeentscheidung über die Rohbauarbeiten und die zugehörigen Ingenieurleistungen wird durch den Vorstand der SSB AG in Abstimmung mit dem Tiefbauamt vorbereitet und dem Aufsichtsrat der SSB AG zur Zustimmung vorgelegt. Nach der Auftragserteilung wird der Gemeinderat durch eine entsprechende Berichtsvorlage über die Vergabe informiert.

Termine

Mit der Einrichtung der Baustelle für den Tunnel soll im Januar 2008 begonnen werden. Die Inbetriebnahme der U15 bis Stammheim ist Ende 2010 vorgesehen.

Kosten und Finanzierung

Die geschätzten Investitionsaufwendungen einschließlich Grunderwerb und Entschädigungen für den Stadtbahnausbau in Zuffenhausen betragen ca. 68,8 Mio. € (netto). Die Stadtbahnmaßnahme wird mit Zuwendungen nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von der SSB AG finanziert. Die Mittel werden in den Wirtschaftsplänen der SSB AG in den Jahren 2007 bis 2011 berücksichtigt.

Finanzielle Auswirkungen

Beteiligte Stellen

Die SSB AG hat der Vorlage zugestimmt. Der Bezirksbeirat Zuffenhausen wird in seiner nächsten Sitzung informiert. Zuletzt wurde in der Sitzung am 25.09.2007 ausführlich über den Stand der Maßnahme berichtet.

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

Ausführliche Begründung (Anlage 1) □ Kostenanschlag (Anlage 2) □ Übersichtslageplan (Anlage 3)

Ausführliche Begründung

1. Bisherige Beschlüsse

Im Grundsatzbeschluss vom 02.07.2002 (GRDRs. 566/2002) zur U15 Zuffenhausen hat der Ausschuss für Umwelt und Technik (UTA) entschieden, die Tunnellösung für die weitere Planung zugrunde zu legen.

Die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs für das städtebauliche Umfeld der Haltestellen am Emil-Schuler-Platz und Kirchtalstraße sowie für die Straßenraumgestaltung wurde am 01.04.2003 (GRDRs. 161/2003) im UTA beschlossen.

Die Beauftragung der Genehmigungsplanung erfolgte mit UTA-Beschluss vom 11.03.2003 (GRDRs. 163/2003).

Über das weiter zu verfolgende Planungskonzept für die Haltestelle Salzwiesenstraße wurde mit UTA-Beschluss vom 01.04.2003 (GRDRs. 203/2003) entschieden.

Das Verkehrskonzept und die im Zusammenhang mit der U15 umzubauenden Knotenpunkte wurden mit UTA-Beschluss vom 18.05.2004 (GRDRs. 286/2004) festgelegt.

Von den Gestaltungskonzepten der Haltestellen und des Straßenraums hat der UTA am 1.02.2005 (GRDRs. 1160/2004) zustimmend Kenntnis genommen und die weitere Genehmigungsplanung beauftragt.

Am 27.06.2006 (GRDRs. 425/2006) hat der UTA vom Bericht zum Stand des Planfeststellungsverfahrens zustimmend Kenntnis genommen und den Planänderungen zur Parkierung und Anlieferung in der Unterländer Straße, zum Betriebsgebäude der Haltestelle Rathaus und am Kreisverkehr Haldenrainstraße zugestimmt.

Die Zustimmung zur Vergabe der Ingenieurleistungen für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung der Tunnel- und Haltestellenbauwerke einschließlich der zugehörigen Oberflächen- und Zugangsbereiche sowie für die Ausbaugewerke der Haltestellen erteilte der UTA in der Sitzung am 19.12.2006 (GRDRs. 951/2006).

2. Beschreibung der Baumaßnahme

Die Ausbaustrecke der U15 schließt südlich des Kelterplatzes an die bestehenden Gleise an. Die Haltestelle am Bezirksrathaus liegt in östlicher Seitenlage der Ludwigsburger Straße in der Rampe zum Tunnel. Nach der Haltestelle unterfährt der Tunnel die Ludwigsburger Straße und schwenkt in einem Linksbogen in die Unterländer Straße ein. Danach verläuft die Trasse unter der Unterländer Straße bis zur Haltestelle „Kirchtalstraße“. Nach der Haltestelle schwenkt der Tunnel in einem

Rechtsbogen in die GÜglinger Straße und unterquert im weiteren Verlauf die B10/27 und die DB-Gleise mit einem bergmännischen Tunnel. Bei der Unterfahrung der Bundesstraße B 10/27 wurde eine optionale Tieferlegung der Straße in einen künftigen Straßentunnel berücksichtigt. Nach der Unterfahrung schwenken die Gleise in einem Rechtsbogen in die Flucht der Stammheimer Straße ein und steigen bis zur Haltestelle Salzwiesenstraße an. In der Stammheimer Straße wird das stadteinwärts führende Gleis bis zum Bahnsteigbeginn der Haltestelle Salzwiesenstraße leicht verschwenkt, um die Rampenhaltestelle für den vorgesehenen Mittelbahnsteig aufzuweiten. Am Ende der Rampenhaltestelle erreichen die Gleise die Geländeoberfläche und werden nach dem Mittelbahnsteig wieder zusammengeführt.

3. Planfeststellungsverfahren

Der Antrag auf Planfeststellung wurde im Dezember 2005 gestellt und in der Zeit vom 02.02.2006 bis zum 02.03.2006 öffentlich ausgelegt.

Aufgrund von Einwendungen und Stellungnahmen wurden Planänderungen erforderlich. Im Bereich Unterländer Straße wurde das Anlieferungs- und Parkierungskonzept im Bereich der Haltestelle Kirchtalstraße ergänzt. An der Haltestelle Rathaus wurde aus städtebaulichen Gründen auf ein oberirdisches Betriebsgebäude verzichtet und im dortigen Bereich unterirdisch angeordnet. Der Kreisverkehr Haldenrainstraße wurde aus verkehrssicherheitlichen Gesichtspunkten in einzelnen Zufahrten in seiner Geometrie optimiert.

Seit dem 16.05.2007 liegt der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Stuttgart vor. Somit sind die rechtlichen Grundlagen für die Realisierung der Maßnahme gegeben.

4. Bauausführung

Der Bau der Tunnelbauwerke in offener Bauweise und bergmännischer Bauweise erfolgt gleichzeitig in der Ludwigsburger- / Unterländer Straße und von der Stammheimer Straße aus, um die vorgegebene Bauzeit von 3 Jahren einzuhalten.

Die Herstellung des Tunnels in offener Bauweise in der Unterländer Straße wird auf die Belange der provisorischen Verkehrsführung während der Bauzeit unter Berücksichtigung der Nutzung durch Liefer- und Einkaufsverkehr abgestimmt. Zu Beginn der Baumaßnahme wird in der Unterländer Straße die notwendige Einbahnregelung und die Umleitung des stadteinwärtigen Verkehrs über die Zabergäu-/Ludwigsburger Straße bzw. die Burgunder- und Frankenstraße eingerichtet. Nach den erforderlichen Leitungs- und Kanalverlegungen wird der Tunnel abschnittsweise in sog. Halbdeckelbauweise hergestellt. Durch die wandernden Baufelder mit begrenzter Länge können während der Bauzeit ausreichend Parkplätze angeboten werden und die Zugänglichkeit zu den Gebäuden entsprechend den Auflagen gewährleistet werden. Nach Herstellung der Bohrpfähle auf der nördlichen Straßenseite wird die 1. Deckelhälfte blockweise hergestellt. Danach wiederholt sich der beschriebene Bauablauf auf der Südseite

der Unterländer Straße. Unter dem Deckel - der späteren Tunneldecke – wird dann ausgehoben sowie Sohle und Wände des Tunnels betoniert. Dies erfolgt von der bis dahin im Rohbau fertig gestellten Haltestelle am Bezirksrathaus aus. Gleichzeitig werden die endgültigen Oberflächenbeläge hergestellt, die nach ca. 2 Jahren Bauzeit nach der derzeitigen Planung, fertig gestellt sind.

Während der Bauausführung sind zum Schutz der Anwohner Lärmschutzmaßnahmen, z.B. mobile Spritz- und Schallschutzwände, vorgesehen.

Der bergmännische Tunnelabschnitt wird nach der Spritzbetonbauweise von der Baugrube in der Stammheimer Straße aus über eine Länge von ca.580 m bis zum Übergang zum Tunnel in offener Bauweise in der Unterländer Straße aufgefahren. Ein differenziertes Vortriebskonzept wurde erarbeitet, um sich an die wechselnden geologischen Verhältnisse anzupassen. Bereichsweise können Lockerungssprengungen erforderlich werden, die jedoch nur tagsüber erfolgen dürfen. Während des Tunnelvortriebs werden kontinuierlich Messungen durchgeführt, um durch Optimierung des Bauverfahrens die Auswirkungen aus Erschütterungen und Setzungen so gering wie möglich zu halten. Im Bereich der Kirchtal- / Güglinger Straße werden wegen der geringen Überdeckungen besondere Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Gebäude vorgenommen. Beim Vortrieb des bergmännischen Tunnels ist aufgrund der Arbeitsabläufe für Ausbruch und Sicherung ein 24-h-Durchlaufbetrieb erforderlich. Da die Ver- und Entsorgung der Baustelle über das öffentliche Straßennetz auf die Werktage in der Zeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr begrenzt ist, wird im Bereich der Baurampe an der Stammheimer Straße ein Teil der Baugrube überdeckelt, um die Schallimmissionen zu reduzieren.

5. Stand der Bauvorbereitung und Terminplanung

Die vermessungstechnische Beweissicherung wurde vorbereitet, indem an allen Gebäuden im Bereich der Baumaßnahme Bolzen zur Höhenmessung angebracht und die Nullmessung durchgeführt wurde. Mit den weiteren baubegleitenden Aufnahmen wird die Rohbaufirma beauftragt. Ferner erhebt derzeit im Rahmen der Beweissicherung ein vereidigter Sachverständiger den jetzigen Bauzustand aller Gebäude im Bereich der Baumaßnahme.

Als Vorabmaßnahmen wird zurzeit der Kanal in der Hohenloher Straße verlegt, da die bestehenden Kanäle aus der Ludwigsburger Straße in Richtung Bottwarstraße künftig durch den Tunnel abgeschnitten werden.

Als weitere vorbereitende Maßnahmen müssen ab November 2007 die durch die Baumaßnahme betroffenen Gebäude in der Ludwigsburger Straße Nr. 106, 108, Emil-Schuler-Platz 2 und der Stammheimer Straße 51, 55, 57, 73 abgebrochen werden.

Mit der Einrichtung der Baustelle für den Tunnel soll im Januar 2008 begonnen werden.

Die Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnitts bis nach Stammheim ist Ende

2010 vorgesehen.

6. Öffentlichkeitsarbeit

Im Oktober und November 2007 wurden in verschiedenen Veranstaltungen Bezirksbeirat, Bund der Selbstständigen und Bürger über die Planung und den Ablauf der Baumaßnahme informiert.

Während der Bauzeit soll regelmäßig mit Broschüren über den Stand der Bauarbeiten und die vorgesehenen Maßnahmen der nächsten Zeit informiert werden. Örtliche Beschränkungen für Zufahrten und Zugänge zu den Gebäuden werden im Einzelfalle rechtzeitig mit den Betroffenen abgesprochen.

Ein Bürgertelefon für die Anlieger soll gewährleisten, dass auf aktuelle Probleme kurzfristig reagiert werden kann.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für den Stadtbahnausbau in Zuffenhausen zwischen Kelterplatz und Strohgäustraße belaufen sich auf 68,8 Mio. € (netto) einschließlich Grunderwerb und Folgemaßnahmen sowie 5 % für Unvorhergesehenes. Aufgrund des U-Bahn-Bau-Vertrags zwischen der SSB AG und der Stadt vom 27.12./30.12.1974 sind die zuwendungsfähigen Kosten von voraussichtlich 67,6 Mio. € von der SSB AG zu tragen und in deren Wirtschaftsplänen 2007 – 2011 berücksichtigt.

Insgesamt 1.212.000 € (netto) werden von Dritten (Stadt und EnBW) finanziert. Dabei beträgt der Stadtanteil 192.000 € (brutto) als Vorteilsausgleich bei der Straßenbeleuchtung und städtischen Fernmeldeleitungen. Vom Eigenbetrieb Stadtentwässerung Stuttgart sind 764.000 € (brutto) für den Vorteilsausgleich Kanalbau zu tragen. Im Zuge der Vorabmaßnahmen sind bereits wesentliche Teile der erforderlichen Mittel der Stadtentwässerung im Betriebsausschuss Stadtentwässerung am 15.05.2007 (GR Drs. 315/2007) beschlossen worden.

Für die Maßnahme wurde im November 2006 ein Zuschussantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und ergänzender landesrechtlicher Bestimmungen eingereicht. Dieser Antrag wird derzeit vom Bund geprüft.

8. Vergabe

Die Rohbauarbeiten für die Stadtbahn U15 Zuffenhausen wurden Ende Juli 2007 im Amtsblatt der Landeshauptstadt Stuttgart und im Amtsblatt der EU nach VOB im offenen Verfahren ausgeschrieben.

Gegenstand der Ausschreibung ist:

- der Rohbau der Tunnelbauwerke einschließlich der Haltestellen

– die mit dem Rohbau verbundenen Maßnahmen für Leitungs- und Kanalverlegungen und Straßenbau

Zur Angebotseröffnung am 26.09.2007 wurden von vier Firmen bzw. Bietergemeinschaften Angebote, teilweise mit Nebenangeboten, eingereicht. Die Angebote werden zur Zeit geprüft.

Die Auftragserteilung der Rohbauarbeiten kann voraussichtlich Anfang Dezember 2007 erfolgen. Derzeit werden die Ingenieurverträge über die während der Bauausführung erforderlichen Ingenieurleistungen vorbereitet. Die Vergabeentscheidung über die Rohbauarbeiten und die zugehörigen Ingenieurleistungen wird durch den Vorstand der SSB AG in Abstimmung mit dem Tiefbauamt vorbereitet und dem Aufsichtsrat der SSB AG zur Zustimmung vorgelegt. Nach der Auftragserteilung wird der Gemeinderat durch eine entsprechende Berichtsvorlage über die Vergabe informiert.