



Dezernat IV

Amt für Straßenwesen

Datum 24.05.2022

Gz. 66 St-P/mi-66.1-
157491/2022

Telefon 56-2147

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Vorberatung	Bau- und Umweltausschuss	21.06.2022	nicht öffentlich
Entscheidung	Gemeinderat	30.06.2022	öffentlich

Anlagen

Anlage 1 - Übersichtslageplan
 Anlage 2.1 - Lageplan BA 2.2 Teil 1
 Anlage 2.2 - Lageplan BA 2.2 Teil 2
 Anlage 2.3 - Regelquerschnitt
 Anlage 2.4 - Schnitte Rahmenbauwerk
 Anlage 3 - Kostenberechnung

Betreff

Paula-Fuchs-Allee**Genehmigung der Entwurfsplanung und der Kostenberechnung BA 2.2****I. Antrag**

1. Die Entwurfsplanung für den Bauabschnitt 2.2 (BA 2.2) der Paula-Fuchs-Allee (Westkante Zaha-Hadid-Platz bis Hafestraße) wird genehmigt.
2. Die Gesamtkostenberechnung für den BA 2.2 in Höhe von

Gesamtkosten netto	22.940.000 €
+ 19 % MwSt.	4.358.600 €
<hr/>	
Gesamtkosten brutto	27.298.600 €
Gesamtkosten brutto, gerundet	<u>27.300.000 €</u>

Nachrichtlich:

vorauss. Zuschuss LGVFG	10.415.290 €
vorauss. Anteil Stadt Heilbronn	16.884.710 €

werden vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltsplans 2023/24 genehmigt.

II. Sachverhalt**1. Projektverlauf**

Am 17.12.2012 hat der Gemeinderat im Rahmen der Leitentscheidung BUGA 2019 die Fortschreibung der Variante „BUGA Reduzierung 2“ genehmigt und die Verwaltung mit der wei-

teren Planung und Umsetzung der vorgeschlagenen Projekte beauftragt. Zu diesen Projekten gehört auch der „Neubau Paula-Fuchs-Allee,“ der zum damaligen Zeitpunkt noch unter dem verwaltungsinternen Arbeitstitel „Neubau Westrandstraße“ geführt wurde.

Am 23.01.2014 hat der Gemeinderat den fortgeschriebenen städtebaulichen Rahmenplan „Neckarbogen“ als Weiterentwicklung des städtebaulichen Rahmenplans „Neckarvorstadt“ vom 22.07.2010 als Planungsgrundlage beschlossen. Diese Weiterentwicklung hatte zum Ziel, eine Vergrößerung der vermarktbaren Grundstücksflächen zu erreichen. Zudem sollte das Quartier eine Größe erhalten, bei der bestimmte eigenständige Wirtschaftsstrukturen beispielsweise des täglichen Bedarfs etablierbar erscheinen. Die Folge war u. a. eine Verschmälerung der Paula-Fuchs-Allee (Westrandstraße) von 31,5 m um 5,0 m auf 26,5 m.

Der erste Bauabschnitt der Paula-Fuchs-Allee wurde von Juli 2017 bis März 2019 von der Bleichinselbrücke bis zur Theodor-Fischer-Straße, kurz vor Beginn der Bundesgartenschau, realisiert.

Der Fahrbahnbereich des daran anknüpfenden BA 2.1, von der Theodor-Fischer-Straße bis zur Westkante des Zaha-Hadid-Platzes, wurde von September 2021 bis Mai 2022 hergestellt.

Die Genehmigung der Planung und Kosten für den BA 2.1 in Höhe von 2,618 Mio.€ erfolgte am 26.04.2021 mit Drucksache 062/2021. In dieser wurden ebenfalls die Gesamtkosten für die beiden Bauabschnitte 2.1 und 2.2 in Höhe von rd. 29,9 Mio. € zur Kenntnis genommen.

Der Bauabschnitt 2 wurde im April 2021 in das Zuschussprogramm nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) aufgenommen. Infolgedessen ist Mitte 2021 ein Antrag auf Zuschuss beim Regierungspräsidium Stuttgart gestellt worden, welcher sich aktuell noch im Genehmigungsprozess befindet.

Das Projekt ist nur als Gesamtprojekt mit Anschluss an die Hafenstraße, d.h. BA 2.1 und BA 2.2, zuwendungsfähig.

Der noch ausstehende Bauabschnitt der Paula-Fuchs-Allee von der Westkante des Zaha-Hadid-Platzes bis zum Anschluss an die Hafenstraße (BA 2.2) soll nun mit dem Ziel der verkehrlichen Entlastung des Gesamtstraßennetzes und der Optimierung der Erschließung des Neckarbogens realisiert werden.

In diesem Zusammenhang hat das Amt für Straßenwesen eine erweiterte Verkehrsuntersuchung zu den Wirkungen der Paula-Fuchs-Allee durchgeführt. Die Untersuchung hat ergeben, dass der Anschluss der Paula-Fuchs-Allee an die Hafenstraße verkehrlich notwendig ist. Die Ergebnisse, die im Folgenden zusammengefasst sind, wurden in Drucksache 034/2022 am 15.02.2022 im Bau- und Umweltausschuss detailliert dargestellt.

Mit der Fertigstellung der Paula-Fuchs-Allee wird das städtische Straßennetz östlich des Neckarkanals komplettiert. Es entsteht ein modernes Ringsystem, das bereits im Generalverkehrsplan der Stadt Heilbronn aus dem Jahr 1980 sowie allen folgenden Aktualisierungen bzw. Fortschreibungen der städtischen Gesamtverkehrsplanung enthalten ist. Die Paula-Fuchs-Allee bindet das Stadtquartier Neckarbogen im Osten an den Europaplatz und im

Westen an die Hafenstraße an. Dadurch entsteht eine ausgewogene Erschließung des Quartiers, die das im Quartier erzeugte Verkehrsaufkommen von über 10.000 Fahrten pro Tag effizient an mit dem übergeordneten städtischen Netz verknüpft. Mit der Fertigstellung der Paula-Fuchs-Allee wird durch die durchgängige Erschließung auch die Einbindung ins städtische ÖV-Netz mit einer zentralen Haltestelle auf Höhe des Zaha-Hadid-Platzes deutlich verbessert.

Gleichzeitig entlastet die Paula-Fuchs-Allee auch das gesamtstädtische Verkehrssystem. Durch die neue Verbindung wird der Straßenring um die Innenstadt herum geschlossen und neue Verkehrsbeziehungen am westlichen Stadtrand ermöglicht, durch die das übrige Ring-system eine Entlastung erfährt. Mit der geplanten Quartiersgarage entsteht zusätzlich eine fußläufig gelegene Parkierungsalternative.

Auf dieser Basis hat im Rahmen der Objektplanung Verkehrsanlagen eine straßenbautechnische und verkehrsplanerische Konkretisierung für diesen Bauabschnitt stattgefunden und es wurde durch die mit den Ingenieurleistungen beauftragte Ingenieurgemeinschaft Leonhardt, Andrä & Partner / BIT Ingenieure aus Stuttgart eine entsprechende Entwurfsplanung mit Kostenberechnung erarbeitet.

Die Paula-Fuchs-Allee verläuft von der Bleichinselbrücke im Osten kommend auf Höhe des ehemaligen Fruchtschuppenweges in geradliniger Führung im Bereich des Neckarbogens und verschwenkt dann, die Hafentrasse unterquerend, zur Anbindung an die Hafenstraße Richtung Süden.

2. Entwurfsplanung

2.1 Teilabschnitt Anschluss an den BA 2.1 bis zur Eisenbahnüberführung

Der Entwurf sieht, wie in den Bauabschnitten 1 und 2.1 bereits umgesetzt, einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung in Asphaltbauweise mit einer Breite von jeweils 3,50 m vor. Im Seitenraum sind jeweils ein Grünstreifen mit einer Breite von 2,00 m mit Sicherheitstrennstreifen und getrennte Geh- und Radwege vorgesehen. Die 2,50 m breiten Gehwege sind durch taktile Elemente von den 3 m breiten Radwegen abgegrenzt.

Die Seitenräume werden im Gegensatz zu den Abschnitten im Neckarbogen in Asphaltbauweise ausgeführt. Die Fläche des Seitenraums soll sich hierdurch vom bebauten Bereich des Neckarbogens abgrenzen.

Zur Führung von Blinden und Sehbehinderten wird im Seitenraum ein Blindenleitsystem in Pflasterbauweise zur Umsetzung kommen. Durch die DIN-gerechte Anordnung von Noppen- und Rillenplatten können so Fußwege und evtl. Querungsmöglichkeiten erkannt werden. Direkt vor der Eisenbahnüberführung wird es von Osten kommend einen 3,00 m breiten Linksabbiegestreifen geben, welcher aktuell zum Gelände der Holzverladestation führt.

Die Baumstandorte sind im Bereich des Grünstreifens nördlich und südlich der Fahrbahn vorgesehen. Die Straßenbeleuchtung wird innerhalb der Baumreihe angeordnet und in der gleichen Art ausgeführt wie in den beiden Abschnitten zuvor.

2.2 Teilabschnitt Eisenbahnüberführung

Für die Querung des Hafenbahngleises ist eine Eisenbahnüberführung erforderlich. Eine plangleiche Lösung ist aus rechtlichen Gründen auszuschließen. Für die Überführung wurden in der Vorplanung drei Varianten untersucht:

- I : Rahmenbauwerk
- II : Dreifeldbrücke
- III: Trogbrücke

Die **Variante 1** ist ein extrem schiefwinkliges Rahmenbauwerk mit einer Vollplatte als Querschnittsform. Es besteht aus Stahlbeton und hat eine Überbaulänge von ca. 32 m. Des Weiteren hat das Bauwerk einen geschlossenen Rahmen mit durchgängiger Sohle, welcher als Grundwasserwanne wirkt. Gestalterisch sind die Widerlagerwände parallel angeordnet. Die Konstruktion des Rahmenbauwerks ist sehr robust und dauerhaft. Gleichzeitig ist das Bauwerk auch aufgrund des Wegfalls von Lagern und Fugen wartungsarm.

Bei **Variante 2** handelt es sich um eine Dreifeldbrücke mit einem breiten Plattenbalken als Querschnittsform. Sie besteht aus Stahlbeton und hat Feldlängen von ca. 15 m – 17 m – 14 m. Die Mittelstützen sind mit der Grundwasserwanne kraftschlüssig und wasserdicht verbunden. Des Weiteren erzeugen die senkrechten Widerlager zur Gleisachse bei dieser Konstruktionsform einen keilförmigen Zusatzraum in der Grundwasserwanne.

Die **Variante 3** stellt eine Trogbrücke mit einem Trog als Querschnitt bestehend aus Fahrbahnplatte und zwei Vollwandträger dar, welche sich zu den Widerlagern hin verjüngen. Sie besteht aus Baustahl und Stahlbeton und hat eine Überbaulänge von ca. 43 m. Hierbei ist die Grundwasserwanne von der Bauwerkskonstruktion entkoppelt. Die senkrechten Widerlager zur Gleisachse erzeugen wie bei Variante 2 einen keilförmigen Zusatzraum in der Grundwasserwanne.

Ergebnis

Nach Auswertung der Variantenuntersuchung wurde die Variante 1 als Vorzugsvariante ausgewählt.

Um die Kosten für dieses Bauwerk möglichst gering zu halten, wird in diesem Bereich auf den Grünstreifen verzichtet.

Die Gesamtbreite der beiden Fahrstreifen ist auf 6,50 m festgesetzt. Des Weiteren ist nördlich und südlich der Fahrbahn jeweils ein Einrichtungsrادweg vorgesehen. Die Abwicklung des Fußgängerverkehrs ist über den Gehweg auf der Nordseite vorgesehen. Um Gefälle und Steigungen für Fußgänger und Radfahrer zu minimieren, werden Geh- und Radweg nur mit einer lichten Höhe von 2,50 m geführt.

Vor der östlichen Einfahrt in die Überführung wird eine Fußgängerquerungsmöglichkeit mit differenzierten Bordhöhen eingerichtet.

Nähere Erläuterungen zur Fuß- und Radverkehrsführung erfolgen unter den Textgliederungspunkten 2.4 und 2.5.

Aufgrund der notwendigen Tiefenlage der Fahrbahn soll diese Überführung mit einer Grundwasserwanne ausgebildet werden. Damit soll verhindert werden, dass drückendes Wasser die Fahrbahn unbenutzbar macht.

Für die erforderliche Grundwasserwanne wurden ebenfalls drei Varianten untersucht:

- A: Grundwasserwanne mit Magerbeton unter Geh- und Radwegen
- B: Grundwasserwanne mit angefügten Geh- und Radwegen
- C: Grundwasserwanne mit Bohrpfahlwand

Die **Variante A** mit Magerbeton unter Geh- und Radwegen hat wenige Arbeitsfugen und die Nutzungsaufteilung innerhalb der Wanne ist variabel. Des Weiteren lassen sich die Zwischenstützen für das Ingenieurbauwerk integrieren. Die Herstellung dieser Grundwasserwanne erfolgt im Fluid-Verfahren oder mit Verschubsystem. Die Konstruktion ist sehr robust, dauerhaft und wartungsarm. Die Gesamtlänge dieser Konstruktion beträgt ca. 160 m.

Die **Variante B** mit angefügten Geh- und Radwegen ist eine Grundwasserwanne mit einer Zugpfahlsicherung. Die Gesamtlänge beträgt ca. 160 m. Ebenso wie bei Variante A wird diese Konstruktion im Fluid-Verfahren oder mit Verschubsystem hergestellt. Für den sich anschließenden Kreisverkehr in der Hafenstraße ist eine Aufweitung dieser Grundwasserwannenvariante erforderlich. Bei dieser Variante stellt die Vielzahl an Arbeitsfugen für die Geh- und Radwege ein Problem dar.

Die **Variante C** mit einer Bohrpfahlwandumschließung hat eine Gesamtlänge von ca. 105 m. Sie unterscheidet sich von den Varianten A und B konzeptionell. Durch die umschließende wasserundurchlässig überschnittene Bohrpfahlwand entsteht ein abgeschirmter Raum, in dem die Grundwasserwanne zum Liegen kommt. Durch die Einbindung der Bohrpfahlwand in Gipskeuperschichten ist der hydraulische Ausgleich stark eingeschränkt. Der große Vorteil dieser Variante ist, dass der Verbau für die Herstellung der Grundwasserwanne im Endzustand als Schutz gegen Höchstgrundwasserstände herangezogen wird. Die Wandhöhe sowie die Breite der eigentlichen Grundwasserwanne können im Vergleich zu den vorigen Varianten kleiner ausgeführt werden. Außerdem ist bei der Nachweisführung des Bauwerks gegen Auftrieb ein Bemessungswasserstand von nur noch 152,10 müNN maßgebend. Der Materialverbrauch kann hierdurch reduziert werden. Die Anzahl der Arbeitsfugen zur Gewährleistung der Dichtigkeit der Wanne kann auf ein Minimum reduziert werden, da ausschließlich eine Arbeitsfuge am Übergang zwischen Sohle und Außenwand entsteht.

Ergebnis

Nach Auswertung der Variantenuntersuchung wurde die Variante C als Vorzugsvariante ausgewählt.

2.3 Anschluss an die Hafenstr a e

Der Anschluss der Paula-Fuchs-Allee an die Hafenstr a e soll in Form eines Kreisverkehrs erfolgen. Der neue Kreisverkehr wird mit einem Durchmesser von 40 m ausgeführt. Die Breite der Kreisfahrbahn betr agt richtliniengem a  5,00 m.

Der Fuß- und Radverkehr wird außerhalb der Kreisfahrbahn auf Fußgängerüberwegen bzw. Radfahrfurten über die Fahrbahnleiter geführt.

Aufgrund der Tiefenlage der östlich gelegenen Hafenhahn berf hrung ist eine Absenkung des Knotenpunkts gegenüber dem heutigen Fahrbahniveau erforderlich. Die Erschließung der angrenzenden Grundstücke wird aufrechterhalten.

2.4 Fußverkehr

Die Bedeutung für den Fußverkehr beschränkt sich auf den östlichen bebauten Bereich des Neckarbogens mit seinen Quellen und Zielen (Wohn- und Gesch ftsbebauung, Freizeiteinrichtungen, Schulstandort).  bergeordnete Fu verkehrsbeziehungen über den reinen Quartiersverkehr hinaus bestehen Richtung Osten über die Bleichinselbrücke und Richtung Süden über die Kranenstr a e Richtung Heilbronner Innenstadt sowie über die aktuell noch in Bau befindliche Buga-Brücke zur Anknüpfung an den Hauptbahnhof.

Die Wegebeziehung nach Westen, d.h. entlang der westlichen Paula-Fuchs-Allee Richtung Hafenstr a e, spielt aufgrund der großen Distanzen zu den ohnehin wenigen nächstgelegenen Zielen für den Fußverkehr nur eine sehr untergeordnete Rolle. Gem a  der „Mobilität in Deutschland“ (MiD) sinken die Zahlen der Fußgänger im Modal Split bei steigenden Entfernungen signifikant. Insbesondere ab einem Kilometer nimmt der Anteil von 62 % zu 25 % sehr stark ab.

Der Anschluss des Stadtteils Böckingen an den Neckarbogen erfolgt über die südlich der Bahnbrücke gelegene, den Neckarkanal querende Fuß- und Radwegbrücke. Die Entfernung betr agt allerdings über einen Kilometer, so dass der Anteil der fußläufigen Wege als sehr gering einzustufen ist. Die wenigen Quellen und Ziele unter einem Kilometer Entfernung stellen der Parkplatz Theresienwiese südlich bzw. die Industrie- und Gewerbebetriebe in der Hafenstr a e nördlich des projektierten Kreisverkehrs mit sehr geringem Fu verkehrspotenzial dar. Die Fu verkehrsverbindung des Schulkomplexes Ecke Theresienstr a e / Frankfurter Str a e mit dem Neckarbogen wird, insbesondere auch aufgrund der Lage des Eingangs, über die Buga-Brücke erfolgen.

Die Berechnung der prognostizierten Fu verkehrsst rke entlang der Paula-Fuchs-Allee im Bereich der projektierten Unterführung betr agt ca. 150 Fußgänger am Tag bzw. 15 Fußgänger in der Spitzenstunde. Daraus resultiert, dass die Einrichtung lediglich eines einseitigen Gehweges den Bedarf ausreichend abdeckt und die Kapazität nach HBS zufriedenstellend ist.  stlich der ersten Einmündung wird der Gehweg aufgrund der zunehmenden Verkehrsstärke beidseitig geführt. Die Querung ist durch eine Mittelinsel gesichert.

Die geeignete Lage des Gehweges ergibt sich aus der Örtlichkeit der Quellen und Zielen

Die Wegebeziehungen von Böckingen und der Theresienwiese verlaufen westseitig der Theresienstraße / Hafestraße. Die Beschäftigten der nördlichen Hafestraße erreichen den Kreisverkehr von Norden kommend ebenfalls auf der Westseite. Vor dem Hintergrund, dass sich die Hauptziele des Neckarbogens nördlich der Paula-Fuchs-Allee befinden, kann mit der Anlage des Gehwegs auf der Nordseite der Paula-Fuchs-Allee die Verbindung mit einer einzigen Querung des nördlichen Kreisverkehrsarms verkehrssicher und komfortabel geschaffen werden. Südlich gelegene Ziele sind wie oben dargestellt über Querungshilfen erreichbar.

Der Planung wurde seitens des Blinden- und Sehbehindertenverbands Heilbronn zugestimmt.

2.5 Radverkehr

Die Paula-Fuchs-Allee stellt eine Ergänzung im Heilbronner Radroutenkonzept dar. Während der Fußverkehr für den BA 2.2 der Paula-Fuchs-Allee, wie oben dargestellt, von untergeordneter Bedeutung ist, wird der neue Straßenzug zwischen Bleichinselbrücke und Hafestraße für den Radverkehr auch eine Verbindungsfunktion innerhalb des Heilbronner Radroutennetzes innehaben.

Der Hauptradverkehrsanteil ist vor dem Hintergrund der Verknüpfung zwischen Neckarbogen und Heilbronner Innenstadt / Campusgelände im östlichen Abschnitt zu erwarten. Nichtsdestotrotz stellt auch die Verbindung Richtung Westen nach Böckingen für den Radverkehr eine wichtige Achse dar.

Die neue Radverkehrsachse bindet im Osten an mehreren Punkten an das vorhandene Radwegenetz an (Radroute Nord: Neckarpromenade / Wohlgelegen, Fahrradstraße Kranenstraße; Bleichinselbrücke / Europaplatz mit Weiterführung zum Hospitalgrün).

An dem neuen Kreisverkehrsplatz wird im Südwesten an die Radverkehrsinfrastruktur im Bestand angeschlossen: Die südliche Hafestraße verfügt aktuell über Radfahrstreifen, welche derzeit im weiteren Verlauf in der Theresienstraße in Schutzstreifen übergehen. Es ist beabsichtigt, diesen Bereich im Rahmen der Umsetzung der Radroute West zu optimieren. Richtung Norden wird von der / in die nördliche Hafestraße übergeleitet. In diesem Abschnitt der Hafestraße ist keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, die Möglichkeit aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse auch kaum gegeben. Die parallel durch den Neckarbogen verlaufende attraktive Radwegroute stellt jedoch eine ausreichende Alternative dar.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Radverkehrsmengen wurde die Breite der richtungsbezogenen Radwege im bebauten Bereich mit 3,0 m und im westlichen Abschnitt mit 2,0 m gewählt. Die Wege rings um den Kreisverkehr werden aufgrund der Kurvenfahrt aus Verkehrssicherheitsgründen ebenfalls mit 3,0 m dimensioniert.

2.6 Zwangspunkte Querschnitt im Bereich Eisenbahnüberführung

Neben den verkehrlichen Belangen ist der Spielraum in Bezug auf Lage und Dimensionierung des Straßenquerschnitts im Bereich der Eisenbahnüberführung durch weitere Faktoren

begrenzt. Eine Verbreiterung des nunmehr gewählten Querschnitts bzw. eine Verschiebung der Straßentrasse sollte aus folgenden Gründen unbedingt vermieden werden:

a) Im Norden

Nördlich der Paula-Fuchs-Allee befindet sich eine Weiche der Hafenbahn. Diese sollte im Zuge des Brückenbaus unangetastet bleiben, um aufwändige Umbauarbeiten und grundsätzlich die Lage auf der Brücke zu vermeiden.

Aus der ebenfalls nördlich der neuen Brücke gelegenen Abstellanlage müssen die Züge aus dem Stand bergan anfahren. Grundvoraussetzung hierfür ist eine gewisse Streckenlänge zwischen Abstellanlage und Überführungsbauwerk.

b) Im Süden

Südlich der Paula-Fuchs-Allee ist eine Ausgleichsfläche für Wildbienen und Mauereidechsen festgesetzt. Der Eingriff in dieses Grundstück ist demzufolge zu minimieren. Zudem besteht hier nur eine begrenzte Grundstücksverfügbarkeit, da sich unmittelbar südlich der künftigen Eisenbahnüberführung die Grundstücksgrenze zum DB-Areal befindet.

2.7 Planungsrecht

Das erforderliche Baurecht für den BA 2.2 wird über den eigenständigen Bebauungsplan „Paula-Fuchs-Allee“ gesichert. Der Entwurfsbeschluss ist für 2022 und der Satzungsbeschluss für das erste Halbjahr 2023 vorgesehen.

2.8 Kosten

Die Gesamtkostenberechnung für den BA 2.2 „Paula-Fuchs-Allee“ beträgt 27.300.000 EUR. Darin enthalten sind u.a. der Kreisverkehr, die Hafenbahn, die Grundwasserwanne und das Pumpwerk für die Wasserhaltung.

2.9 Risiken

Kostenrisiken bestehen in konjunkturell bedingten Preissteigerungen für Rohstoffe und Materialien, sowie der Auslastungssituation von den Bauunternehmern und/oder Nachunternehmern, aktuell bis 15%.

3. Bauablauf

Die Baumaßnahme zur Herstellung des BA 2.2 der Paula-Fuchs-Allee findet in direkter Umgebung der Baumaßnahmen im Neckarbogen statt. Folglich wird eine Abwicklung der Baustellenlogistik für die anderen Baumaßnahmen von der Hafenstraße aus über den „östlichen Bretterweg“ während der Bauzeit nur noch eingeschränkt möglich sein. Die Andienung der Baustellen ist jedoch von Osten her grundsätzlich immer gesichert.

Voraussichtlich vom ersten Halbjahr 2024 bis Ende 2026 sollen der Fahrbahnbereich, der Kreisverkehr und das Ingenieurbauwerk hergestellt werden. Die Seitenräume im Bereich des

Anschlusses an den BA 2.1 werden erst später, nach der Fertigstellung der Bebauung der angrenzenden Baufelder im Zuge der weiteren Aufsiedlung des Neckarbogens, realisiert. Einzig und allein der Seitenraum nördlich dieses Abschnitts und beim Kreisverkehr werden schon hergestellt werden.

Für die Herstellung des Ingenieurbauwerks sind voraussichtlich zwei Sperrpausen im Hafensbahnbetrieb erforderlich. In der ersten wird die Bohrpfahlwandumschließung im Gleisbereich eingebracht. Des Weiteren werden Gründungselemente für Hilfsbrücken hergestellt. Anschließend werden die Behelfsbrücken (ca. 2 x 22 m bis 25 m) eingehoben und die Arbeiten für die Gleisanlagen ausgeführt. Die Rahmenkonstruktion wird in Seitenlage hergestellt und später eingeschoben. In der zweiten Sperrpause erfolgen der Rückbau der Behelfsbrücke, der Verschiebung des Bauwerks und die Hinterfüllung mit Magerbeton. Gleichzeitig werden auch die Gleisanlagen fertiggestellt. Im letzten Schritt wird die Grundwasserwanne hergestellt.

III. Finanzwirtschaft

Für die Planung und Ausführung des BA 2.2 werden 27.300.000 EUR benötigt.

Im Haushaltsplan 2021/2022 stehen derzeit für den gesamten 2. BA rd. 29.956.400 EUR zur Verfügung. Darin ist der BA 2.1 sowie BA 2.2. enthalten. Abzüglich der Kosten für den BA 2.1 von 2.618.000 EUR stehen für den BA 2.2 insgesamt 27.338.400 EUR zur Verfügung. Im Rahmen des Haushaltsplanverfahrens 2023/2024 kann es noch Anpassungen hinsichtlich der Höhe und des Veranschlagungszeitpunktes geben. Nachstehend werden die Planansätze des Haushaltes 2021/2022 aufgezeigt.

Wo sind die Mittel veranschlagt/gebucht?:

THH	Buchungsobjekt	Sachkonto	HHJ	Betrag
66	154105304301 (Neubau 2.BA Paula-Fuchs-Allee)	78720000	IST 2018-2021	1.098.470
			ER 2021	5.987.900
			Plan 2022	870.000
			Plan 2023	11.000.000
			Plan 2024	11.000.000
SUMME				29.956.370

Im Rahmen des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) ist der 2.BA der Paula-Fuchs-Allee 2021 ins Programm aufgenommen worden. Infolgedessen wurde Mitte 2021 ein Antrag auf Zuschuss gestellt. Der Genehmigungsprozess dauert aktuell noch an.

Derzeit im Haushalt veranschlagt:

THH	Buchungsobjekt	Sachkonto	HHJ	Betrag
-----	----------------	-----------	-----	--------

66	I54105304301 (Neubau 2.BA Paula-Fuchs-Allee)	78720000	ER 2021 2023 2024	760.000 5.000.000 6.000.000
SUMME				11.760.000

Vor der Bauausführung des BA 2.1 wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart der Stadt Heilbronn für diese Baumaßnahme eine Unbedenklichkeitsbescheinigung ausgestellt. Die Höhe der Förderung für den BA 2 insgesamt wird voraussichtlich ca. 11,502 Mio. € betragen.

Auch bei den Zuschüssen wird es im Rahmen des Haushaltsplanverfahrens 2023/24 noch Anpassungen hinsichtlich der Höhe und des Veranschlagungszeitpunktes geben.

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

Der Antragsgegenstand ist kein Vorhaben im Sinne der „Leitlinien“ für eine mitgestaltende Bürgerbeteiligung in Heilbronn“. Eine Bürgerbeteiligung erfolgt über das Bebauungsplanverfahren.