

Vertraulich zu behandeln  
bis zur ersten öffentlichen  
Beratung in den Gremien  
des Gemeinderats

Stadt Heidelberg  
Dezernat II, Stadtplanungsamt

**Vorentwurf Friedrich-Ebert-Platz -  
Tiefgarage und Oberflächengestaltung**

**Beschlussvorlage**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Bezirksbeirat Altstadt	24.11.2004	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	01.12.2004	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Bauausschuss	07.12.2004	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	16.12.2004	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Bezirksbeirat Altstadt, der Haupt- und Finanzausschuss und der Bauausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderats:*

*Der Gemeinderat beschließt den vorliegenden Vorentwurf für die Tiefgarage und die Oberflächengestaltung auf dem Friedrich-Ebert-Platz:*

- *die notwendigen Planungs- und Baumittel werden im Doppelhaushalt 2005 und 2006 eingestellt*
- *die Planungsgemeinschaft Topotek 1 und Gernot Schulz werden mit der Entwurfsplanung weiterbeauftragt*

<b>Anlagen zur Drucksache:</b>	
<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>
A 1	Lageplan Variante 1
A 2	Lageplan Variante 2
A 3	Schnitt mit Kolonnaden
A 4	Grundrisse

**Begründung:**

**Gliederung**

<b>1.</b>	<b>Einleitung – Vorgeschichte</b>	<b>1.4</b>
<b>2.</b>	<b>Rückblick auf die Beschlussvorlage Ende 2003:</b>	<b>1.4</b>
2.1	Wettbewerbsbeitrag 111	1.4
2.2	Nähere Prüfung der Rampen in der Friedrich-Ebert-Anlage	1.5
2.3	Begründung der Weiterbeauftragung des Entwurfs 111	1.5
<b>3.</b>	<b>Änderungen und Prüfaufträge aus den Gremien</b>	<b>1.6</b>
<b>4.</b>	<b>Der aktuelle Vorentwurf: Platzgestaltung, Büro Topotek1</b>	<b>1.6</b>
4.1	Einbindung der Rampen auf dem Platz	1.6
4.2	Bearbeitungsgrenzen	1.7
4.3	Beleuchtungskonzept	1.7
4.4	Begrünungskonzept	1.7
4.5	Parkverhinderung auf der Platzfläche	1.7
<b>5.</b>	<b>Variantendarstellung</b>	<b>1.7</b>
5.1	Die Kolonnaden (mit oder ohne)	1.7
5.2	Oberflächenmaterial (Quarzit oder Granit)	1.8
<b>6.</b>	<b>Der aktuelle Vorentwurf: Tiefgarage, Gernot Schulz: Architektur</b>	<b>1.9</b>
6.1	Prüfauftrag: Erhöhung der Anwohner- Stellplätze auf 100	1.9
6.2	Weitere Planungsdetails	1.9
<b>7.</b>	<b>Kosten, Fördermittel</b>	<b>1.10</b>
7.1	Planungskosten	1.10
7.2	Baukosten	1.10
7.3	Fördermittel	1.10
<b>8.</b>	<b>Zeitplanung, weiteres Vorgehen</b>	<b>1.11</b>

## **1. Einleitung - Vorgeschichte**

Sowohl zum Tiefgaragenbauwerk als auch zur Oberflächengestaltung des Friedrich-Ebert-Platzes gab es bereits seit längerem Konzepte und planerische Vorüberlegungen. Insbesondere ein privater Investor hat bis Mitte 2002 konkrete Tiefgaragenpläne verfolgt, von denen er aber dann wieder zurücktrat.

Da man das Projekt jedoch auf städtischer Seite grundsätzlich weiterverfolgen wollte, ist die Stadt an die Heidelberger Garagengesellschaft (HGG) mit dem Wunsch herangetreten, den Bau und Betrieb einer Tiefgarage unter dem Friedrich-Ebert-Platz zu übernehmen.

Zur Umsetzung dieses integrativen planerischen Ansatzes (Tiefgarage und Platzgestaltung) wurde von der Stadt Heidelberg im Frühjahr 2003 gemeinsam mit der HGG ein begrenzt offener städtebaulicher Realisierungswettbewerb ausgeschrieben.

Die Wettbewerbsergebnisse: zwei 2. Preise und zwei 3. Preise sowie die gestalterischen, verkehrlichen und infrastrukturellen Konsequenzen (insbesondere im Hinblick auf die verschiedenen Rampenlagen) wurden in der Vorlage vom 21.08.2003 (Drucksache Nr. 411/2003HG) detailliert dargestellt und bewertet.

Entsprechend der Empfehlung des Preisgerichts und dem Verwaltungsvorschlag wurde in den städtischen Gremien die Erarbeitung des Vorentwurfs durch die Arbeitsgemeinschaft Topotek 1 (Berlin) und Gernot Schulz Architektur (Köln), beschlossen.

## **2. Rückblick auf die Beschlussvorlage (Drucksachen-Nr. 411/2003) Ende 2003:**

### 2.1 Wettbewerbsbeitrag 111:

Die Arbeitsgemeinschaft des Planungsteams 111:

Arge.: Topotek 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin;  
mit Gernot Schulz : Architektur, Köln  
und ACS Partner, Zürich; (Verkehr/Tiefbau/Tragkonstruktion)

Konzeptbeschreibung -städtebauliche Idee-:

Der Friedrich-Ebert-Platz bildet eine kompakte städtische Einheit. Das Platzensemble mit seiner linearen bestehenden Platzgeometrie soll durch eine einfache Material- und Raumsprache reaktiviert werden. Die Wiederbelebung der Stadtoberfläche wird durch die Grundidee ermöglicht, den Platz von Zu- und Abfahrtsverkehr der neuen Tiefgarage freizuhalten und in der Fläche eine einfache und funktionale Platzgliederung zu realisieren. Den räumlichen Abschluss nach Norden bilden die Kolonnaden. Jeweils eine Baumreihe auf der West- und Ostseite (Linden), lenken die Blickrichtung auf die grünen Hangbereiche im Süden. Auf der Südseite des Platzes wird die Errichtung der Haltestelle in Nord-Südausrichtung vorgeschlagen, um den Blick auf die Hangbereiche freizustellen und den Platzraum in die Friedrich-Ebert-Anlage visuell hineinführen zu können.

Der Entwurf erhält den heutigen Geländeverlauf, der Platz fällt in Richtung Süden ab.

Beleuchtung: Lichtbänder unterschiedlicher Länge im Boden

Sitzelemente: Stadtsofas unter den Linden

Verkehrliche Anbindung:

Ein- und Ausfahrtsrampe liegen in der Friedrich-Ebert Anlage innerhalb des Grünstreifens südlich der beiden heutigen Fahrspuren. Die Andienungsstraße im Süden soll erhalten bleiben.

Zur Lage der Straßenbahn Altstadt trifft der Entwurf keine Aussage.

Die Platzumfahrung über Platzrandstraßen östlich und westlich des Platzes mit je einer Fahrspur und einem Gehweg ist gewährleistet.

Der Nachweis über die Bushaltestelle erfolgt in einem neuen, transparenten Gebäude auf der Südseite des Platzes in Nord-Südausrichtung.

Tiefgarage:

Anzahl Stellplätze: 259 Stellplätze auf 3 Ebenen

System: Schrägparken 60 °

Zugänge zur TG: Aufzug und Treppe in der Kolonnade, Wendeltreppe im Südwesten

Grob- Kostenermittlung:

**1. Kosten für die Herstellung der TG (Baukosten): ca. 4.000.000,-- Euro (netto)**

**2. Kosten der Platzgestaltung (Baukosten): ca. 1.000.000,-- Euro (netto)**

In diesen Kostenansätzen nicht enthalten sind die Aufwendungen für:

- die Leitungs- und Kanalverlegung
- Neubau der Trafostation
- Kolonnaden
- Planungskosten
- Gutachten (z. B. schalltechnische Untersuchung, Baugrund etc.)
- Folgekosten (Betriebskosten, Pflege und Instandhaltung)

## 2.2 Nähere Prüfung der Rampenlage in der Friedrich-Ebert-Anlage:

- Auswirkungen des Entwurfs auf die Verkehrsführung im Bereich Plöck, Friedrich-Ebert Platz, Friedrich-Ebert-Anlage und Konrad-Adenauer-Platz.
- Negative Auswirkungen des Entwurfs auf den Querschnitt der Friedrich-Ebert-Anlage, insbesondere die Umsetzbarkeit des Beschlusses von 1999 zur Straßenbahn Altstadt.
- Erhebliche Mehraufwendungen für die Verlegung der unterirdischen technischen Infrastruktur im Bereich der Friedrich-Ebert-Anlage.

**Fazit:** Die Rampenlage in der Friedrich-Ebert-Anlage ist zwar städtebaulich wünschenswert, aber technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll umsetzbar.

## 2.3 Begründung der Weiterbeauftragung des Entwurfs 111 (Topotek1)

Aufgrund der sehr klassischen und symmetrischen Grundkonzeption des Entwurfs 111 erscheint die Integration der Rampen hier vergleichsweise einfacher bzw. städtebaulich nachvollziehbarer als bei dem zweiten 2.Preis. Auch bei diesem wird insbesondere hinsichtlich der Tiefgaragenkonzeption und inneren Organisation ein Überarbeitungsbedarf bestehen. Die Auswirkungen auf die Oberflächenkonzeption erscheinen jedoch nach einer ersten Einschätzung bei dem Entwurf des Planungsteams Topotek1 weniger problematisch.

Die Überarbeitung des vorgelegten Konzeptes und Weiterplanung bis zum Vorentwurf beinhaltet eine genauere Kostenschätzung. Diese Kalkulation dient der Verhandlung zur Übernahme der Kostenpositionen zwischen der Stadt und der HGG und stellt somit die Grundlage für den noch zu schließenden Erbbauvertrag mit der HGG dar.

Das Gesamtpaket -Konzept, Kosten und Erbbauvertrag- bildet außerdem die Basis für den Projektbeschluss im Aufsichtsrat der HVV.

## **3. Änderungen und Prüfaufträge aus den Gremien Ende 2003**

- **Der Bezirksbeirat Altstadt** (20.11.03) empfiehlt dem Gemeinderat, das Planungsteam des Konzeptes 111 mit der Erarbeitung eines Vorentwurfs zu beauftragen. Hierbei sind die Rampen wie in der Auslobung vorgesehen anzuordnen.

Die Anzahl der Stellplätze in der Tiefgarage Friedrich-Ebert-Platz für die Anwohner und Gewerbetreibenden ist auf mindestens 100 zu erhöhen.

- **Der Bauausschuss** (09.09.03) empfiehlt dem Gemeinderat, das Planungsteam des Konzeptes 111 mit der Erarbeitung eines Vorentwurfs zu beauftragen. Hierbei sind die Rampen wie in der Auslobung vorgesehen anzuordnen.

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Kolonnaden abgebrochen werden können.

- **Der Gemeinderat** (04.12.03) beschließt, das Planungsteam des Konzeptes 111 mit der Erarbeitung eines Vorentwurfs zu beauftragen. Hierbei sind die Rampen wie in der Auslobung vorgesehen anzuordnen. Außerdem wird gebeten zu prüfen,

- ob die Anzahl der Stellplätze in der Tiefgarage Friedrich-Ebert-Platz für die Anwohner und Gewerbetreibenden auf mindestens 100 erhöht werden kann.
- ob die Kolonnaden abgebrochen werden können.

#### **4. Der aktuelle Vorentwurf: Platzgestaltung, Büro Topotek1:**

Erläuterung der Änderungen und Weiterentwicklungen der oben beschriebenen Wettbewerbsplanung:

##### 4.1 Einbindung der Rampen auf dem Platz:

Die Rampen konnten in der neuen Planung am südlichen Ende des Platzes auf beiden Seiten nahe der Friedrich-Ebert-Anlage angeordnet werden. Zur gestalterischen Einbindung der Rampen wurde eine gestalterische Einbindung der Rampen in das Oberflächenmaterial des Platzes vorgesehen. D.h. die Rampen erscheinen wie heruntergeklappte Ebenen als Bestandteil der großflächigen Platzgestaltung.

Die Zu- und Abfahrtsbereiche zur Friedrich-Ebert-Anlage sind jeweils als separate Fahrspuren auf der Platzfläche, ebenfalls im gleichen Oberflächenmaterial vorgesehen. Die fast 40 Meter langen Rampen (mit bequemen 12% Rampenneigung) dienen zusätzlich zu den Zufahrtsbereichen als Stauraum zur Friedrich-Ebert-Anlage, da die Ein- und Ausfahrtsschranken jeweils am unteren Ende der Rampen angeordnet sind.

Ansonsten ist die Einbindung der Einfahrtsbauwerke bewusst schlicht und unscheinbar mit einfachen, vertikalen Stahlgeländern vorgesehen.

Die beiden Baumreihen, die den Platz wesentlich gliedern, mussten durch die Verlegung der Rampen auf die Platzfläche nur unwesentlich nach innen verschoben werden.

Auf die Bushaldebucht am südlichen Platzende konnte nach Rücksprache mit der HSB verzichtet werden, so dass der Bus auf der Fahrbahn am Platzrand zum Halten kommt. Dadurch konnte auch die Haltestelle samt Überdachung nach Süden verschoben und damit die nutzbare Platzfläche vergrößert werden.

##### 4.2 Bearbeitungsgrenzen:

Die Bearbeitungsgrenze wird im Gegensatz zur Wettbewerbsplanung um die östlichen und westlichen Gehwege entlang der Fassaden erweitert, weil diese im Rahmen der Leitungsverlegung ohnehin baulich verändert werden müssen.

Die Flächen im Bereich der Friedrich-Ebert-Anlage werden dagegen nicht mehr planerisch erfasst. Da die Rampen nicht mehr in diesem Bereich liegen, ist auch der gestalterische Eingriff in diese Flächen nicht mehr erforderlich.

##### 4.3 Beleuchtungskonzept:

Die Beleuchtung der Seitenstraßen wird klassisch vorwiegend mit Wandausleger-Leuchten sichergestellt.

Für die Platzfläche ist eine Effektbeleuchtung mit blendfreien Bodeneinbauleuchten vorgesehen, die in Bezug auf Ihre mechanische Belastbarkeit und langfristige Haltbarkeit noch zu prüfen sind.

Grundsätzlich ist eine atmosphärische Beleuchtung der Bäume von unten angestrebt.

#### 4.4 Begrünungskonzept:

Abweichend vom Wettbewerbsentwurf werden bei dieser Konzeption eher lichtere, feingliedrigere Bäume vorgeschlagen, was der neuen, etwas weniger strengen Gesamtgestaltung entgegenkommt. Die Baumscheiben sollen weiterhin (wie im Wettbewerb) überpflasterbar im Material der Platzfläche ausgeführt werden. Hierzu sowie zu den Baumarten finden noch genauere Absprachen mit dem Landschaftsamt statt.

Eine mechanische Baumbewässerung der Bäume (insbesondere bei einem Fugenverguss) sowie Baumschutzmaßnahmen werden im Laufe der Entwurfsplanung noch detailliert mit dem Landschaftsamt abgestimmt.

#### 4.5 Parkverhinderung auf der Platzfläche:

Auf aufwändige Abpollerungen soll möglichst verzichtet werden.

Die Bordsteine sollen mit 16 cm noch eine bequeme Stufenhöhe aufweisen und gleichzeitig das Parken am Straßenrand verhindern.

Im Bereich von Gehwegabsenkungen und Einfahrten (für die Marktbeschickung) kann auf Poller oder umlegbare Poller zurückgegriffen werden.

Im Übrigen ist der südliche Platzbereich durch die beiden Reihen mit Bäumen und die Sitzelemente vor dem enormen Parkdruck in der Altstadt geschützt.

### **5. Variantendarstellung:**

#### 5.1 Die Kolonnaden:

Laut der Entscheidung der oberen Denkmalschutzbehörde (RP Karlsruhe) sind die Kolonnaden als Kulturdenkmal erhaltenswürdig. Es wurde vom RP die Möglichkeit eingeräumt, die Kolonnaden für die Bauzeit der Tiefgarage abzubauen und nach der Baumaßnahme wieder auf dem Platz aufzubauen.

Die Prüfung der Verwaltung hat ergeben, dass tatsächlich ein Rückbau und späterer Wiederaufbau der Kolonnaden kostengünstiger ist als eine Unterfangung während der Bauzeit (entsprechend einer statischen Voreinschätzung).

Der städtebauliche Nutzen der Kolonnaden ist umstritten, insbesondere weil die Fassade des Chemischen Instituts z. Z. von den Kolonnaden verstellt wird.

Im Übrigen ist die technische Realisierbarkeit eines Rück- und Wiederaufbaus der Kolonnaden noch nicht abschließend sichergestellt. Die endgültige Entscheidung über die Zukunft der Kolonnaden obliegt der oberen Denkmalschutzbehörde.

Daher wurde in den vorliegenden Planungen für beide Varianten Vorentwürfe erarbeitet:

#### **1. Variante** mit Kolonnaden und Rampen im südlichen Platzbereich

- Entspricht im wesentlichen der Wettbewerbsplanung.
- Die Treppenbauwerke, HSB Wartehalle, Unterflurcontainer und Fahrradabstellplätze sind an die neuen Rampenlage angepasst worden.
- Die Plattenbeläge der Platzfläche sollen bis zum Bordstein der östlichen bzw. westlichen Fahrbahnen reichen.
- Auf den Fahrbahnen selbst soll ein entsprechender Naturstein als Pflastermaterial (statt Platten) verwendet werden.

#### **2. Variante** ohne Kolonnaden ebenfalls Rampen im südlichen Platzbereich

- Durch den Abriss der Kolonnaden entsteht ein großzügiger Freiraum vor dem Institutsgebäude, der durch das Treppenhausbauwerk und eine Baumpflanzung schlicht und ruhig gestaltet wird.

- Das Treppenhausbauwerk auf der östlichen Seite verstellt nicht die Institutsfassade wie zuvor die Kolonnaden, sondern schließt optisch die Gebäudelücke am nördlichen Platzrand.
- Der Einzelbaum verweist durch die Baumart und Platzierung (in Verlängerung der Achse) auf die südliche Platzgestaltung (als verbindendes Element) und markiert gleichzeitig den Knotenpunkt in die Akademiestraße die Hauptverbindung zur Hauptstraße.
- Auch hier sind die Treppenhausbauwerke, HSB Wartehalle, Unterflurcontainer und Fahrradabstellplätze auf die Situation ohne Kolonnaden und die neue Rampenlage angepasst worden.

## 5.2 Oberflächenmaterialien:

Grundsätzlich ist für die Platzfläche eine homogene Oberfläche aus einem Naturstein-Plattenmaterial vorgesehen.

Wegen der Baumstandorte und der Marktnutzung ist mit einem relativ hohen Reinigungsaufwand zu rechnen. Daher wurde vom Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung die Verfüugung der Plattenbeläge angefragt, um dort mit der Kehrmaschine arbeiten zu können.

Abweichend vom Wettbewerbsentwurf sollte für die Platzfläche ein helleres und schlichteres Oberflächenmaterial als der dunkle, feierliche Basalt gefunden werden.

Dazu wurden 2 Varianten entwickelt, die für die Qualität des öffentlichen Raums sehr unterschiedlich zu bewerten sind:

### **A. Quarzitplatten** für den Platz (12/30 und 30/50 cm in 12 bzw. 30 cm breiten Reihen) Quarzitpflaster für die Fahrbahnen

Dieser helle Stein wirkt ähnlich wie ein Sandstein körnig und matt, ist aber wesentlich stabiler und belastbarer. Insbesondere durch die regelmäßige Marktnutzung ist ein Sandstein-Plattenmaterial auf dieser Fläche technisch fast ausgeschlossen bzw. unbezahlbar.

Quarzit bietet die für Heidelberg typische Sandsteinanmutung in Verbindung mit den (in diesem Bereich notwendigen) technischen Voraussetzungen und wird deshalb planerisch favorisiert.

### **B. Granitplatten** für den Platz (12/30 und 30/50 in 12 bzw. 30 cm breiten Reihen) Granitpflaster für die Fahrbahnen

Diese Variante stellt den Versuch dar, die Gesamtkosten zu reduzieren. Granit kommt in der Altstadt zwar auch vor, im wesentlichen aber für Bordsteine und Rinnen. Große Platzflächen mit Granitplatten sind für die Heidelberger Altstadt bisher unüblich.

## **6. Der aktuelle Vorentwurf: Tiefgarage, Architekturbüro Gernot Schulz:**

Die Tiefgarage ist entsprechend der o. g. Veränderungen (insbesondere neue Rampenlage) und ebenfalls in Varianten mit und ohne Kolonnaden (auf der Grundlage des Wettbewerbsentwurfs) weiterentwickelt worden:

Es werden hier wieder nur die Weiterentwicklungen und Änderungen der Wettbewerbsergebnisse dargestellt.

### 6.1 Prüfauftrag: Erhöhung der Anwohner- Stellplätze auf 100:

Die Stellplatzbilanz konnte sich aufgrund der Verschiebung der Rampen in die Platzfläche im Gegensatz zum Wettbewerbskonzept nur verschlechtern.

Mit Rampen auf dem Platz:

Mit Kolonnaden: 235 Stellplätze (bei 12 % Rampenneigung)

Ohne Kolonnaden: 244 Stellplätze (bei 12 % Rampenneigung)

ein weiteres Tiefgaragengeschoss zur Verbesserung der Stellplatzbilanz ist weder wirtschaftlich noch bautechnisch (Grundwasser) sinnvoll.

Die Geschosshöhen wurden mit 2,50 m im 1. UG und 2,00 m im 2. und 3. UG (lichte Höhe an den Unterzügen) beibehalten. Alle technischen Leitungen befinden sich zwischen den Unterzügen (Konstruktionshöhe 50 cm). Querverbindungen werden rohauseits geschalt, dadurch wird die Durchfahrtshöhe in den Geschossen nicht beeinträchtigt.

Die vorgeschlagene Reduzierung auf 2,00 m in allen Geschossen würde zusätzliche Stellplätze sowie eine Modifizierung der Tiefenlage im Grundwasser ermöglichen, ist aber nicht zeitgemäß und kundenfreundlich.

Bezüglich der Anzahl der Dauerparker ist die HGG bereit, bei einer entsprechenden Nachfrage bis zu 100 Verträge für berechnete Dauerparker (Anwohner) abzuschließen.

### 6.2 weitere Planungsdetails:

Die Überdeckung für die Baumpflanzung auf der Tiefgarage beträgt 1,40 m.

Alle Nebenräume werden kompakt in einer Funktionsschiene im Norden untergebracht (Trafo, Technik, Sanitär). Die notwendigen Einbauten: Aufsichtsraum, Rampeneinfassung und Treppenhaus im Süden werden transparent gestaltet.

Die abgerundeten Gebäudeecken, die kompakte Form (weitgehend ohne Einbauten) und ein freundliches Lichtkonzept verbessern zusätzlich das Sicherheitsempfinden in der Tiefgarage.

Die Behindertenstellplätze (3,50 m breit) und die Frauenparkplätze sind im 1. UG in der Nähe der Ausgangsrampe und in Sichtweite des verglasten Aufsichtsraums angeordnet.

## 7. Kosten, Fördermittel

### 7.1 Planungskosten in Euro

#### 7.1.1 Planungskosten HGG - Stadt

	<b>Kosten HGG -netto-</b>	<b>Kosten Stadt -brutto-</b>
Honorar Freianlagenplanung		137.100,-
Honorare Tiefgaragenplanung		
Architektur	219.000,-	
TGA	81.100,-	
Tragwerk	110.600,-	
<i>Optional Planung Rampenheizung</i>	<i>4.800,-</i>	
<b>Planungskosten gesamt HGG</b>	<b><u>410.700,-</u></b>	
<i>inkl. Rampenheizung:</i>	<i><u>415.500,-</u></i>	
<b>Planungskosten gesamt Stadt</b>		<b><u>137.100,-</u></b>

#### 7.1.2 Weitere Planungskosten:

	<b>-netto-</b>	<b>-brutto-</b>
Planung für den Erhalt der Kolonnaden	49.200,-	57.000,-
Rück- und Wiederaufbau Kolonnaden		
Ergänzendes Baugrundgutachten	5.000,-	5.800,-
<b>weitere Planungskosten mit Kolonnaden</b>	<b><u>54.200,-</u></b>	<b><u>62.800,-</u></b>
<b>weitere Planungskosten ohne Kolonnaden</b>	<b><u>5.000,-</u></b>	<b><u>5.800,-</u></b>

Die Trägerschaft dieser Kosten ist noch offen.

Nicht berücksichtigt sind:

Städtische Planungskosten, Planungskosten Medienträger, sonstige evtl. notwendige Gutachten z. B. Denkmalpflegerische Gutachten, archäologische Gutachten, Brandschutzgutachten, Verkehrsgutachten, Lärmgutachten, Aufwendungen für Bevölkerungsinformation

## 7.2 Baukosten in EUR

### 7.2.1 Baukosten HGG – Stadt

	<b>Kosten HGG -netto-</b>	<b>Kosten Stadt -brutto-</b>
Platzgestaltung gem. Vorabzug Kostenschätzung		1.160.000,-
Tiefgarage gem. Vorabzug Kostenschätzung <i>Optional Erstellung Rampenheizung</i>	3.496.000,- 40.000,-	
<b>Baukosten gesamt HGG</b> <i>inkl. Rampenheizung</i>	<b><u>3.496.000,-</u></b> <b><u>3.536.000,-</u></b>	
<b>Baukosten gesamt Stadt</b>		<b><u>1.160.000,-</u></b>
<i>evtl. zusätzliche mechanische Baumbewässerung</i>		<i>30.000,-</i>
<i>evtl. zusätzliche Verfügu ng der Platzoberfläche (Kehrmasch.)</i>		<i>55.000,-</i>
<i>evtl. zusätzliche Betontragschicht unter den Fahrbahnen</i>		<i>25.000,-</i>
<i>Evtl. Baukosten gesamt Stadt</i>		<b><u>1.270.000,-</u></b>

### 7.2.2 Weitere Baukosten:

	<b>-netto-</b>	<b>-brutto-</b>
Leitungsverlegungen gem. Angabe HVV	1.207.000	1.400.600,-
Rück-, Wiederaufbau Kolonnaden grobe Schätzung ( <i>nur beim Erhalt</i> )	405.200,-	470.000,-
Alternativ: Abriss Kolonnaden grobe Schätzung ( <i>nur beim Abriss</i> )	50.000,-	58.000,-
<b>weitere Baukosten mit Kolonnaden</b>	<b><u>1.612.700,-</u></b>	<b><u>1.870.600,-</u></b>
<b>weitere Baukosten ohne Kolonnaden</b>	<b><u>1.257.500,-</u></b>	<b><u>1.458.600</u></b>

Die Trägerschaft dieser Kosten ist noch offen.

Die Anschlussmöglichkeit an die Medientrassen in direkter Nähe zum Platz wird vorausgesetzt,

Nicht berücksichtigt sind:

Anschlusskosten: der Tiefgaragenver- u. Entsorgung, eventuelle Altlastenentsorgung, Aufwendungen für Anpassung der Verkehrssteuerungsanlagen (Ampeln), Provisorische Markierungen und Beschilderungen während der Bauzeit

### 7.3 Fördermittel:

Über das Treuhandvermögen der Stadt bei der GGH im Rahmen des Förderprogramms SEP für das Sanierungsgebiet Altstadt IV

10.000 €/Garagenstellplatz

\* 240 Stellplätze = **2.400.000 €**

100 €/m<sup>2</sup> Platzfläche

\* 3.700 m<sup>2</sup> = **370.000 €**

mit 60% vom Bund/Land gefördert und 40% Anteil der Stadt.

Da es für die GVFG-Förderung von Haltestellen eine Bagatellegrenze von 200.000 € (förderfähige Kosten) gibt, ist an dieser Stelle nicht mit einem Zuschuss für die Bushaltestelle zu rechnen.

### **8. Zeitplanung:**

Im Beirat zum Gesamtanlagenschutz soll diese Vorlage am 25.11.04 ebenfalls beraten werden. Die Genehmigung für das Bauvorhaben soll auf Basis des §34 BauGB beantragt werden. Die betroffenen Nachbarn werden durch Informationsveranstaltungen im Vorfeld über die Maßnahme informiert.

Nach der Heizperiode 2005 soll mit der Verlegung der Fernwärmeleitung (im gleichen Zuge auch sonstige Leitungsverlegungen) begonnen werden. Unmittelbar nach den Leitungsverlegungsmaßnahmen soll der Bau der Tiefgarage anschließen, um Kosten durch eine zwischenzeitliche Befestigung des Platzes einzusparen.

In den Jahren 2005 - 2006 sollen die Tiefgarage und die Oberflächengestaltung fertiggestellt werden. Die kurzfristige Beauftragung der notwendigen Planungsleistungen und Gutachten durch entsprechende Fachplaner ist zur Einhaltung der engen Zeitschiene dringend erforderlich.

gez.

Prof Dr. von der Malsburg