

## Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Betreff:

**Radwegenetz Bahnstadt - Radwege in den  
Ausgleichsflächen und Brücke über der  
Speyerer Straße -;  
Maßnahmengenehmigung und  
überplanmäßige Mittelbereitstellung**

# Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bauausschuss	16.10.2012	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	14.11.2012	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	29.11.2012	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Bauausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Der Gemeinderat genehmigt als Bestandteil des Radwegenetzes Bahnstadt den Bau*

*a) der Radwege in den Ausgleichsflächen A1, A2 und E 3 mit einem Volumen von 1.190.000 € und stellt dafür überplanmäßige Mittel in Höhe 330.000€ bereit sowie*

*b) der Fuß- und Radwegebrücke über die Speyerer Straße mit einem Volumen von 1.300.000 €. und erhöht die vorliegende Maßnahmegenehmigung von 800.000 € auf 1.300.000 €.*

*Die Deckung erfolgt durch Minderausgaben in Höhe von 330.000 € bei PSP 8.66110917.700 (Bahnhofstraße/Kurfürstenanlage, Teilhaushalt Amt 66, Seiten 11 und 29).*

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Übersichtsplan

## A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
QU 2	+	<p>Investitionen fördern, die einen gleichermaßen sozialen, ökonomischen und ökologischen Nutzen aufweisen</p> <p><b>Begründung:</b> Radwege und Brücke verbinden niveaufrei die Bereiche östlich und westlich der Speyerer Straße und ermöglichen damit eine Querung von der Bahnstadt in Richtung Weststadt, dem Schulbereich Rohrbacher Straße und dem Stadtzentrum. Nebenbei wird die ungehinderte Nutzung des Fahrrades auf separaten Flächen ermöglicht. Ein Umsteigen auf das Fahrrad anstelle der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs führt zu ökologischen und ökonomischen Verbesserungen. Eine gute Fahrradankündigung an bestehende Stadtteile führt zu einer hohen Qualität des Stadtteils und damit zu einer hohen Akzeptanz in der Bevölkerung.</p>
UM 6	+	<p><b>Ziel/e:</b> Biotop- und Artenschutz unterstützen, Vielfalt der Landschaft erhalten und fördern</p> <p><b>Begründung:</b> Die Brücke verbindet die Lebensräume der Eidechsen zwischen den verschiedenen Ausgleichsflächen östlich und westlich der Speyerer Straße. Die Vernetzung der Ausgleichsflächen ist ökologisch sinnvoll und dient dem Artenschutz.</p>
MO 1,2	+	<p><b>Ziel/e:</b> Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern, Minderung der Belastung durch den motorisierten Verkehr</p> <p><b>Begründung:</b> Radwege und Brücke verbinden den Stadtteil mit der Weststadt und weiteren Stadtteilen. Sie fördern den alternativen Verkehr und ermöglichen einen Umstieg durch die Erweiterung des Angebots an hochwertigen alternativen Verkehrsflächen.</p>

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

## B. Begründung:

Die „Etablierung des Fahrrads als Leitverkehrsmittel in der Bahnstadt“ ist ein wesentlicher Baustein des Projekts Bahnstadt. Die in der Anlage 1 dargestellte Radwegeverbindung stellt einen bedeutenden Bestandteil des Radwegenetzes in der Bahnstadt dar.

Er umfasst den Bau von Radwegen im Verlauf der Promenade (E2), der Brücke über die Speyerer Straße, des Abschnittes zwischen Speyerer Straße und Kirchheimer Weg (E3) sowie in den Ausgleichsflächen (A1 und A2).

Durch den Bau der Radwege wird eine

- Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer durch eigene Verkehrsflächen
- direkte Radverkehrsführung zu den Stadtteilen Weststadt, Südstadt und Rohrbach sowie
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit bei der Verkehrsabwicklung, insbesondere keine Behinderung von Fahrzeug- und Radfahrverkehr

erreicht und somit insgesamt die Flüssigkeit des Verkehrs gefördert.

Planung und Bau der Radwege erfolgen nach den für die Bahnstadt festgelegten Grundsätzen des barrierefreien Bauens. Bei der Festlegung dieser Grundsätze war der Beirat für Menschen mit Behinderung beteiligt.

### **Radweg auf der Promenade**

Zwischen dem westlichen Ende an der Eppelheimer Straße und der Speyerer Straße ist in der Grünanlage der Promenade der Fuß- und Radweg mit einer Länge von rund 1,4 km integriert. Er übernimmt in diesem Abschnitt die Sammel- und Verteilerfunktion in der Bahnstadt und die Anschlüsse in westlicher Richtung nach Pfaffengrund und weiter nach Eppelheim, in östlicher Richtung über die noch zu realisierende Fuß- und Radwegbrücke über die Speyerer Straße zum S-Bahn-Haltepunkt Weststadt/Südstadt und in die Innenstadt und nach Süden zum Nahversorgungszentrum Rohrbach und weiter Richtung Schulen und Leimen.

Die Herstellung des Fuß- und Radweges erfolgt gemeinsam mit der Promenade und ist in zwei Bauabschnitte unterteilt. Der 1. Bauabschnitt (östlich der Pfaffengrunder Terrasse bis Brücke Speyerer Straße, Länge ca. 600 m) soll umgehend begonnen werden. Der 2. Bauabschnitt (westlich der Pfaffengrunder Terrasse bis Eppelheimer Straße, Länge ca. 800 m) folgt entsprechend dem Baufortschritt und dem damit zusammenhängenden Baustellenverkehr.

Der Fuß- und Radweg hat eine Gesamtbreite von 5,85 m, wobei der Radweg durch einen zweireihigen Granitstreifen vom Gehweg baulich und optisch getrennt wird. Der Radweg hat eine Breite von 2,50 m.

Im Bereich der Schwetzingen Terrasse, Pfaffengrunder Terrasse und Eppelheimer Terrasse wird zur Sicherheit der Fußgänger der Radweg über die Platzfläche geführt.

Für den Radweg auf der Promenade liegt bereits eine Ausführungsgenehmigung des Gemeinderats vom 19.04.2012 im Rahmen der Ausführungsgenehmigung zum Ausbau der "Promenade" vor (DS 0088/2012/BV).

Die Finanzierung erfolgt durch die EGH (Erschließungs- und Ordnungsmaßnahmenvertrag) über das Treuhandvermögen Bahnstadt.

Ebenso liegt eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für den zuschussunschädlichen Baubeginn vor.

### **Radwege auf den Flächen A1, A2 und E3**

In den Flächen A1, A2 und E3 sind Radverkehrsverbindungen mit einer Gesamtlänge von ca. 2,1 km geplant. Die beiden Hauptäste teilen sich trompetenförmig auf und verlaufen in südlicher und nördlicher Richtung. Die Breite der Wege beträgt 3,0 m. Die Radwege werden komplett beleuchtet.

Der südliche Ast (A2) erstreckt sich zwischen Felix- Wankel-Straße und Kirchheimer Weg. Der nördliche Ast (A1) reicht von dem Kirchheimer Weg bis zur Rohrbacher Straße bzw. Liebermannstraße.

Mit dem Abschnitt E3 wird die Verbindung zwischen dem westlichen Ende des Teilstücks A1 + A2 (in Höhe des Kirchheimer Weges) und der Brücke über die Speyerer Straße hergestellt. Auf der Brücke über die Straße Kirchheimer Weg (Straßenbahnlinie 26) muss ein Berührungsschutz zur Oberleitung errichtet werden.

Die Kosten gestalten sich wie folgt:

Baukosten (einschl. Beleuchtung)	1.015.000 €
Baunebenkosten	70.000 €
Unvorhersehbares	105.000 €
<b>Gesamtkosten Radwege:</b>	<b>1.190.000 €</b>

A1/A2:

Planmäßige Mittel stehen im Teilhaushalt 66 in den Jahren 2011 und 2012 in Höhe von 305.000 € zur Verfügung. Weitere 305.000 € sind für die Jahre 2013 und 2014 vorgesehen. Für eine umgehende Ausschreibung sind daher neben der Maßnahmengenehmigung überplanmäßige Mittel in Höhe von 330.000 € erforderlich. Die Deckung erfolgt durch Minderausgaben bei PSP 8.66110917.700 (Bahnhofstraße/Kurfürstenanlage).

Ein Zuwendungsbescheid des Regierungspräsidiums über 130.500 € liegt für die Radwege auf den Flächen A1, A2 bereits vor.

E 3:

Die erforderlichen Mittel in Höhe von 250.000 € stehen im Treuhandvermögen Bahnstadt zur Verfügung. Für den Radweg auf der Fläche E 3 liegt eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für den zuschussunschädlichen vorzeitigen Baubeginn vor.

### **Fuß- und Radwegebrücke Speyerer Straße**

Basierend auf einem Wettbewerb hat der Gemeinderat am 06.10.2011 (DS 0258/2011/BV) beschlossen, das Büro Harrer Ingenieure, Stuttgart, mit der weiteren Planung einer Brücke über die Speyerer Straße zu beauftragen. Neben Fußgängern und Radfahrern soll sie auch Eidechsen die Möglichkeit bieten, die Straße zu überqueren. Zum Zeitpunkt des Wettbewerbs wurden die Baukosten mit 800.000 € abgeschätzt.

Die Fortschreibung der Planung in der Entwurfsphase unter Berücksichtigung der Ergebnisse des geotechnischen Gutachtens und der abfalltechnischen Untersuchung führte zu einer beträchtlichen Erhöhung des bisherigen Projektkostenansatzes von brutto 800.000 € auf brutto 1.300.000 €.

Die Kosten gestalten sich nunmehr wie folgt:

Baukosten	980.000 €
Baunebenkosten	200.000 €
Unvorhersehbares	120.000 €
<b>Gesamtkosten Brücke:</b>	<b>1.300.000 €</b>

Die Baumehrkosten lassen sich in folgende Bereiche einordnen:

- Überarbeitete Mengenansätze und technische Ausführungsdetails des Planers im Zuge der Entwurfsplanung (Anteil Baumehrkosten: ca. 155.000 € bzw. 39 %)

Die Baumehrkosten in Höhe von 155.000 € gegenüber den Ansätzen des Wettbewerbs ergibt sich aus der Fortschreibung der Planung in der Entwurfsphase gegenüber der Vorplanung und den überarbeiteten Mengenansätzen und technischen Ausführungsdetails.

Wesentliche Kostenanteile bilden die Kostenhöhe für die Verkehrssicherung und eine großräumige Verkehrshinweisbeschilderung der Baumaßnahme, Erdmengenansätze nach exakter Geländevermessung, zusätzlicher Korrosionsschutz der Stahlbauteile und der erhöhten Baustelleneinrichtungskosten aufgrund der gesamten Baukostenerhöhung.

- Berücksichtigung der Ergebnisse der geotechnischen und abfalltechnischen Untersuchung und Kostensteigerung am Markt (Anteil Baumehrkosten: ca. 129.000 € bzw. 33 %)

Die Baumehrkosten ergeben sich aus den Ergebnissen der geotechnischen und abfalltechnischen Untersuchungen aufgrund

- nicht tragfähigem Untergrund zur Gründung der Widerlager
- Erkundung von Anteilen der Bodenklasse 6
- Entsorgungskosten von kontaminiertem Bodenaushub
- Lieferung von Ersatzbodenmaterial

Des Weiteren sind zwischenzeitlich Stahlpreiserhöhungen am Markt berücksichtigt, die jedoch starken Schwankungen unterliegen.

- Gestaltungs- und technische Details im Zuge der Entwurfsplanung (Anteil Baumehrkosten: ca. 83.000 € bzw. 21 %)

Die aufgeführten Maßnahmen dienen der Verbesserung der Dauerhaftigkeit des Bauwerks, geringerem Instandhaltungsaufwand und Integration technischer Details zur Wahrung des Gesamterscheinungsbildes der Brücke:

- Identische Ausführung der Geländerhöhe durch Anpassung des Eidechsenkanals
  - Handlauf und Brückenentwässerung in Edelstahl
  - Ausführung des Brückenbelages in Gussasphalt
  - Natursteinpflaster unterhalb der Brücke
- Zusätzliche technische Maßnahmen der Oberflächenwasserrückhaltung (Anteil Baumehrkosten: ca. 30.000 € bzw. 7 %)

Für die Brückenentwässerung sind außerplanmäßig Rückhaltmaßnahmen für das Oberflächenwasser erforderlich, da die Anschlussleitungen der vorhandenen Straßenentwässerung das anfallende Oberflächenwasser des Brückenbauwerks nicht ungedrosselt abführen können.

Einsparpotentiale konnten auf dem Sektor von Gestaltungs- und Ausführungsdetails in der Größenordnung von brutto ca. 66.000 € erzielt werden.

Für die Brücke über die Speyerer Straße liegt eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für den zuschussunschädlichen vorzeitigen Baubeginn vor.

Ursprünglich waren für den Bau der Radwegebrücke im Treuhandvermögen Bahnstadt 610.000 € vorgesehen. Mit DS 0258/2011/BV wurden durch den Gemeinderat 190.000 € überplanmäßig zur Verfügung gestellt, um die sich aus dem Wettbewerb ergebenden Mehrkosten in dieser Höhe auszugleichen. Die konkretisierte Planung weist nun einen Gesamtmittelbedarf in Höhe von 1.300.000 € aus. Demnach fehlen dem Treuhandvermögen Bahnstadt weitere 500.000 € zur Finanzierung dieser Maßnahme. Diese sollen aus den im städtischen Haushalt 2013/14 vorzusehenden Mitteln für Infrastrukturmaßnahmen Bahnstadt ausgeglichen werden.

Weiteres Vorgehen:

Auf dieser Grundlage können die Maßnahmen umgehend ausgeschrieben werden. Die bauliche Umsetzung ist ab dem 2. Quartal 2013 vorgesehen und mit der Inbetriebnahme der Brücke voraussichtlich im November 2013 abgeschlossen.

Wir bitten um Zustimmung.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner