

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0087/2013/BV

Datum:
06.03.2013

Federführung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Betreff:

Fuß- und Radwegbrücken in der Bahnstadt
- Grundsatzentscheidung
- Durchführung eines VOF-Verfahrens

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bauausschuss	19.03.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Bergheim, Weststadt/Südstadt	09.04.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	10.04.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	23.04.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bauausschuss, die Bezirksbeiräte Weststadt/Südstadt und Bergheim und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. *Der Gemeinderat stimmt der Variante „Harfenbrücke“ aus der Machbarkeitsstudie des Büros Schlaich Bergemann und Partner grundsätzlich zu.*
2. *Die Verwaltung wird mit der Durchführung eines VOF-Verfahrens zur Gewinnung eines geeigneten Planungsbüros beauftragt, das die Planungsleistungen für die Fuß- und Radwegbrücken am Hauptbahnhof und zur Gneisenaustraße ermitteln soll.*
- 3.) *Auf Basis der Planungsgrundlagen erfolgt eine fundierte Kostenermittlung*
- 4.) *Vor einer Vergabe von Bauleistungen ist die Gesamtfinanzierung der Baumaßnahme sicher zu stellen.*

Mittel für die Beauftragung der Planungsleistungen sind im Treuhandvermögen Bahnstadt veranschlagt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Wie hoch die Gesamtkosten für die zwei Brücken sein werden, lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt nur ganz grob abschätzen. Im Wirtschaftsplan Bahnstadt der DSK sind derzeit auf Grundlage der Machbarkeitsstudie mittelfristig 7 Mio. € vorgesehen. Dieser Betrag ergibt sich aus Nettobaukosten in Höhe von zusammen 4,88 Mio. € zuzüglich 20 % Nebenkosten und 19 % Mehrwertsteuer.	
Der Bau der Brücken wird unter den Bedingungen des Bahnbetriebes durchzuführen sein. Dies wird zu zusätzlichen Kosten führen, deren Umfang heute nicht eingeschätzt werden kann. Ein wesentlicher Teil des nun auszulösenden Planungsverfahrens wird es sein, eine Aussage zu diesem besonderen Kostenfaktor zu liefern.	
Einnahmen:	
Finanzierung:	
• Ansatz in TTTT (Jahresangabe)	
• Ansatz im Finanzplanungszeitraum	
• Über- / Außerplanmäßiger Mittelbedarf laufendes Jahr	
• Deckung bei	
• Zusätzliche Veranschlagung ab TTTT (Jahresangabe)	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Rahmenplanung Bahnstadt benennt als ein Ziel der Entwicklung des neuen Stadtteils die Schaffung eines engmaschigen und attraktiven Netzes für den Fußgänger- und Radverkehr.

Nach Prüfung der Vor- und Nachteile der im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für grundsätzlich geeignet erachteten Konstruktionen empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung von zwei Harfenbrücken am Bahnhof und im Bereich der Gneisenaustraße.

Begründung:

Rahmenplan (Bedeutung der Brücken) und Machbarkeitsstudie

Die Rahmenplanung Bahnstadt benennt als ein Ziel der Entwicklung des neuen Stadtteils die Schaffung eines engmaschigen und attraktiven Netzes für den Fußgänger- und Radverkehr. Die heutigen Barrieren müssen überbrückt und die Bahnstadt mit den benachbarten Stadtteilen vernetzt werden. Die dafür bereits in der Rahmenplanung 2003 vorgesehenen Fuß- und Radbrücken wurden in der Fortschreibung 2007 leicht modifiziert und 2011 in einer von der DSK beauftragten Machbarkeitsstudie konkretisiert.

Ziel der vom Büro Schlaich Bergermann und Partner durchgeführten Untersuchung war die Bestimmung der wesentlichen Grundlagen für die Lage und Konstruktion der Brücken. Beim Brückenbau bestimmt die Wahl der Konstruktion nicht nur die architektonische Form des Ingenieurbauwerks, sie hat auch Auswirkungen auf mögliche Spannweiten und die Gründung des Tragwerks.

Nach Prüfung der Vor- und Nachteile der grundsätzlich geeigneten Konstruktionen empfiehlt die Verwaltung zunächst die Umsetzung von zwei Harfenbrücken am Bahnhof und im Bereich der Gneisenaustraße. Zu einem späteren Zeitpunkt wird der Bau einer Bogenbrücke östlich des Wasserturms am Wieblinger Weg vorgeschlagen. Diese Brücken sind gestalterisch verwandt und bilden eine nachvollziehbare Abfolge, in der sich – je nach Fahrtrichtung der in Heidelberg ein- oder ausfahrenden Züge – die die Konstruktion prägenden Pylone aufrichten oder absenken.

Neben der prägnanten Form sind der Verzicht auf die Inanspruchnahme von Bahnflächen für Gründungsmaßnahmen und die mögliche Überspannung vorhandener Oberleitungen der Bahn als weitere Vorteile dieser Tragkonstruktionen zu benennen. Die durch die Machbarkeitsstudie ermittelte Lage der Brücken berücksichtigt vorhandene Oberleitungsmasten und die unterschiedlichen städtebaulichen und topografischen Situationen der Brückenlager beidseits der Bahnlinie.

Die Machbarkeitsstudie einschließlich einer Kostengegenüberstellung der verschiedenen Varianten ist als Anlage beigefügt.

Notwendigkeit, die Planungsleistungen für die Brücke jetzt auszuschreiben

Den beiden am Hauptbahnhof bzw. westlich der Czernybrücke auf Höhe der Gneisenaustraße gelegenen Brücken kommt eine hohe Priorität zu, weil sie für die Anbindung der Bahnstadt an das Stadtgebiet und den Anschluss an das städtische Radwegenetz von essentieller Bedeutung sind.

Wichtig für die gesamte Bahnstadt ist auch eine zeitnahe Entwicklung der südlich des Hauptbahnhofes gelegenen Baufelder B1 und B2 mit dem dazwischen liegenden öffentlichen Platz.

Derzeit ist die Fläche noch von den amerikanischen Streitkräften belegt und soll bis Ende 2013 geräumt werden. Die Stadt Heidelberg steht im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme mit der BImA in Erwerbsverhandlungen. Zentral auf dem künftigen „Bahnhofsplatz Süd“ befindet sich der Brückenaufgang, die Brücke quert die Gleise und endet im Bereich des heutigen Stellwerkes.

Bei der Entwicklung und Bebauung der Baufelder B1 und B2 soll bereits die Frage geklärt sein, wie die Brücke zu gründen ist, bzw. welche statischen und konstruktiven Anforderungen in Verbindung von Brücke und Bauwerken aufeinander abzustimmen sind.

Deshalb ist es erforderlich, möglichst frühzeitig die Planungsgrundlagen für die Brücke zu kennen, um diese dann in den vorgesehenen Architekturwettbewerb für B1 und B2 einfließen lassen zu können.

Auch die Fuß- und Radwegebrücke in Verlängerung der Da Vinci Straße zur Gneisenaustraße hat als Teil der Radwegeachse Bahnstadt-Neuenheimer Feld Bedeutung, weshalb die Planungen hier ebenfalls zu einem möglichst frühen Zeitpunkt vorliegen sollten.

Mittel für die Ausschreibung und Beauftragung der Planungsleistungen sind im Treuhandvermögen vorhanden. Auf Basis der Planungsgrundlagen sind zu gegebener Zeit die voraussichtlichen Baukosten zu ermitteln und dann die entsprechenden Beschlüsse einzuholen.

Eine Vergabe der Bauleistungen kann nur erfolgen, wenn im erforderlichen Umfang Mittel bereitgestellt werden können.

VOF-Verfahren

Für die ingenieurmäßige Umsetzung der Brückenprojekte ist als nächster Schritt die Durchführung eines VOF-Verfahrens zur Gewinnung eines geeigneten Ingenieurbüros für die weitere Planung der Brücken erforderlich.

Die Nettobaukosten der beiden Brücken sind im Rahmen der Machbarkeitsstudie mit 2,86 Mio. € für die Brücke am Bahnhof und mit 2,02 Mio. € für die Brücke an der Gneisenaustraße geschätzt. Die zu erbringenden Ingenieurleistungen liegen (jeweils 10%) in beiden Fällen über der Wertgrenze für eine europaweite Ausschreibung.

Das Ausschreibungsverfahren wird von der DSK durchgeführt. Die DSK beauftragt ggfs. ein erfahrenes Büro zur Betreuung des Verfahrens.

Die Verwaltung wird ermächtigt, das als Sieger aus dem VOF-Verfahren hervorgehende Büro unmittelbar zu beauftragen. Der Bauausschuss wird nach der Sommerpause über das Ergebnis des VOF-Verfahrens informiert, insbesondere darüber, welches Büro beauftragt wurde.

Die Beteiligung des Beirats für Menschen mit Behinderungen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Kosten

Wie hoch die Gesamtkosten für die zwei Brücken sein werden, lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt nur ganz grob abschätzen. Im Wirtschaftsplan Bahnstadt der DSK sind derzeit auf Grundlage der Machbarkeitsstudie mittelfristig 7 Mio. € vorgesehen. Dieser Betrag ergibt sich aus den o.g. Nettobaukosten in Höhe von zusammen 4,88 Mio. € zuzüglich 20 % Nebenkosten und 19 % Mehrwertsteuer.

Der Bau der Brücken wird unter den Bedingungen des Bahnbetriebes durchzuführen sein. Dies wird zu zusätzlichen Kosten führen, deren Umfang heute nicht eingeschätzt werden kann. Ein wesentlicher Teil des nun auszulösenden Planungsverfahrens wird es sein, eine Aussage zu diesem besonderen Kostenfaktor zu liefern.

Sollte der Ansatz aus dem Treuhandvermögen Bahnstadt nicht für beide Brücken ausreichen, liegt die erste Priorität bei der Fuß- und Radwegebrücke am Hauptbahnhof. Die Baumaßnahmen für die Brücke zur Gneisenaustraße werden dann zeitlich nach hinten geschoben werden. Die Verwaltung wird dem Gemeinderat zu gegebener Zeit einen entsprechenden Vorschlag über das weitere Vorgehen unterbreiten.

Nachlaufende Beteiligung der Bezirksbeiräte:

Die nun zeitnah erforderliche förmliche Zustimmung zu den „Harfenbrücken“ verbunden mit der Ausschreibung von Planungsleistungen für zwei der drei vorgesehenen Brücken verdeutlicht einmal mehr die Dynamik in der Entwicklung der Bahnstadt.

Um diesem Tempo gerecht zu werden, bedarf es – wie im vorliegenden Fall - kurzfristig der Entscheidungen der politischen Gremien.

Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund rechtlicher Vorgaben bei der EU-weiten Ausschreibung der Planungsleistungen über ein VOF-Verfahren die Ausschreibungsphase sehr viel Zeit beansprucht.

Sofern die Gremien dieser Vorlage zustimmen, ist in einer best-case-Betrachtung die Vergabe der Planungsleistungen frühestens in der zweiten Augushälfte möglich; d.h. die Verfahrensdauer (bis ein Büro überhaupt erst beauftragt werden kann) beträgt unter Einbeziehung des politischen Entscheidungsprozesse ca. 5 Monate; mit Ergebnissen ist voraussichtlich Ende 2013 zu rechnen.

Im vorliegenden Fall war es deshalb nicht möglich, rechtzeitig vor der Beratung im Bauausschuss am 19.03. auch eine Sitzung der zuständigen Bezirksbeiräte West-/Südstadt (für die Bahnstadt bzw. die Bahnhofsbrücke) und Bergheim (für die Brücke zur Gneisenaustraße) einzuberufen. Die förmliche Beteiligung muss deshalb im diesem Fall ausnahmsweise nachlaufend geschehen.

Bis zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 10.04.2013 wird auch das Votum der Bezirksbeiräte West-/Südstadt und Bergheim vorliegen.

Zudem soll auch noch eine Information der Öffentlichkeit zum Grundsatzbeschluss für die Harfenbrücken erfolgen.

Wir bitten um Zustimmung.

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:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur Begründung: Durch den Bau der Brücken und entsteht eine deutlich verbesserte Verkehrswegebeziehung für Fußgänger und Radfahrer in die Bahnstadt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Machbarkeitsstudie mit Kosten