

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

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 30. April 2013

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 Bergermann 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.

Sitzung des Bauausschusses vom 19.03.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bauausschusses vom 19.03.2013

9 Fuß- und Radwegebrücken in der Bahnstadt - Grundsatzentscheidung - Durchführung eines VOF-Verfahrens Beschlussvorlage 0087/2013/BV

Herr Erster Bürgermeister Bernd Stadel fasst den Inhalt der Vorlage kurz zusammen.

Frau Friedrich, Leiterin des Stadtplanungsamtes, geht anhand der Anlage auf die Fragestellungen ein, die zur Entscheidung für die Harfenbrücken geführt haben. So habe man sich bei der Gestaltung der im Rahmenplan beschlossenen Brücken über die Bahnanlagen entschieden, in einer Brückenfamilie zu bleiben, die einzelnen Brücken jedoch zu differenzieren, um auf die jeweilige Besonderheit des Standortes reagieren zu können. Im Bahnhofsbereich habe man sich für eine Harfenbrücke entschieden, weil das Thema des Querbahnsteigs nicht wiederholt werden sollte.

Die Brücke an der Gneisenaustraße sei nicht unkompliziert, da auf der Südseite der neue Kinostandort vorgesehen sei. Auf der nördlichen Seite befinde sich ein eingezäunter Bolzplatz sowie eine Überdachung eines Bahnhofsbauwerkes. Die Brücke müsse Bahn- und OEG-Gleise überspannen. Zu beachten sei, dass Stützen auf Bahngelände sehr aufwändig, da gesondert zu schützen seien. Man habe sich an dieser Stelle für eine umgekehrte Harfenbrücke entschieden.

Auch die dritte Brücke, die heute nicht Thema sei, sei nicht unkompliziert, da es einen großen Höhenunterschied zwischen beiden Seiten der Gleise und dem Gelände bis zur Eppelheimer Straße gebe. Die hier vorgesehene Bogenbrücke sei verwandt mit den beiden Harfenbrücken.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Gund, Stadträtin Dr. Lorenz, Stadträtin Dr. Meißner, Stadträtin Marggraf, Stadträtin Dr. Greven-Aschoff, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Hommelhoff, Stadtrat Jakob, Frau Dr. Ziegler vom Beirat von Menschen mit Behinderungen, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Krczal, Stadtrat Wetzel

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Können die Brücken über die Speyerer Straße und über die Bahn angeglichen werden?
- Für die Bewohner der Bahnstadt sei die Verbindung in das Neuenheimer Feld sehr wichtig. Die Planung werde daher ausdrücklich begrüßt und solle auch zügig durchgeführt werden. Es gebe die Grundsatzentscheidung des Gemeinderates für eine gute Vernetzung der Bahnstadt mit den anderen Stadtteilen. Damals seien sogar fünf Fuß- und Radwegbrücken über die Bahn vorgesehen gewesen. Es sei nun eine Grundsatzentscheidung zu treffen, um weiter planen zu können.
- Die Entscheidung für diese Brücken sei gut.
- Es wird kritisch angemerkt, dass der Stadt „für die Bahnstadt nichts zu teuer“ sei, aber die ebenfalls – auch als Schulweg - benötigte Brücke an der Sickingerstraße nicht gebaut werde. Die Brücke an der Sickingerstraße hätte die Stadt 2,5 Millionen gekostet, wurde bei den Haushaltsberatungen jedoch als zu teuer eingestuft. Zunächst sollten die Brücken an der Sickingerstraße beziehungsweise über die Speyerer Straße bearbeitet werden.

- Eine Darstellung des Gesamtwegenetzes, in das die Brücken eingebunden sind, sei wünschenswert gewesen, insbesondere die Darstellung der Weiterführung über die B37 und den Neckar in das Neuenheimer Feld.
- Der Hochpunkt an der Brücke am Bahnhof werde kritisch gesehen. Man brauche nicht immer Hochpunkte. Ist der Hochpunkt Brücke höher als der Bahnhof und werde auf die Spitze ein Leuchtpunkt für Flugzeuge gesetzt?
- Auch wenn die weitere Anbindung über den Neckar zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt sei, sollte eine Entscheidung über diese Vorlage für Brücken über die Bahn nicht verschoben werden.
- Eine Bogenbrücke erscheine im Gegensatz zu einer Harfenbrücke etabliert und kostengünstig.
- Die Harfenbrücke werde auf Grund ihrer Form favorisiert.
- Sind die Kostenangaben verlässlich? Folgekosten sollten ebenfalls berücksichtigt werden.
- Warum ist die Festlegung auf einen Brückentyp bereits zum jetzigen Zeitpunkt notwendig?
- Welchen Stand haben die Abstimmungsgespräche mit der Bahn?
- Die Brücke Fuß- und Radwegebrücke in der Verlängerung der da Vinci-Straße solle als erste gebaut werden.
- Welche Breite werden die Brücken haben? Es werde mit schnellem Radverkehr gerechnet. Ist an etwa gleiche Aufteilung für Fußgänger und Radfahrer gedacht?
- Bei den Planungen solle die Frage im Vordergrund stehen, wie man vom Neuenheimer Feld in die Bahnstadt gelangt und nicht umgekehrt.
- Ist eine Verbindung am Bahnhof wirklich erforderlich? Ist die Altstadt nicht genau so schnell über die Montpellierbrücke zu erreichen.
- Eine Entscheidung sei in der heutigen Sitzung noch nicht möglich, da die Brücken das erste Mal vorgestellt würden.
- Eine kurzfristige Entscheidung sei nicht notwendig. Warum muss zum jetzigen Zeitpunkt bereits diese hohe Planungstiefe erreicht werden? Eine Aussage darüber, welche Konstruktionen für welche Tragfähigkeit später für die Brückenpfeiler benötigt werden, sei ausreichend.
- Ist die für das Kino vorgesehene Fläche so klein, dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Form der Brücke festgelegt werden muss?
- Wo soll der nördliche Brückenkopf der Brücke am Bahnhof liegen, wenn die Straßenbahn näher an das Bahnhofsgebäude verlegt werden soll?
- Es sollten zwei Varianten geprüft werden, auch wenn dies teurer sei.
- Die vorgesehenen Standorte werden für sinnvoll erachtet.
- Da die Kosten für verschiedene Brückenformen ähnlich hoch seien, solle eine Entscheidung zu Gunsten der ästhetischsten Variante getroffen werden.

- Es solle eine Schätzung vorgelegt werden, wieviel Fußgänger- und Radverkehr erwartet werde. Die Planung sei auch abhängig von der Umgestaltung der Bahnhof Nordseite. Es werde für die morgige Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses erwartet, dass Herr Thewalt, Leiter des Verkehrsmanagements, darstellt, welche Fußgänger- beziehungsweise Fahrradverkehrsströme über diese drei Brücken erwartet werden. Daraus ließe sich dann ableiten, wann und in welcher Reihenfolge die Brücken zu bauen seien.
- Funktion gehe vor Ästhetik.
- Es sei bedauerlich, dass die Beratung in den Bezirksbeiräten erst nach der Beratung im Bauausschuss stattfindet.
- Sind die Werte des Büros Schlaich Bergermann und Partner nicht ausreichend? Wird überhaupt ein VOF-Verfahren benötigt?

Frau Friedrich, berichtet, dass man überlegt habe, ob es einen einheitlichen Bahnstadt-Brückentyp für die Brücke über die Speyerer Straße und über die Bahnlinien geben solle. Man habe jedoch entschieden, dass Brücken über eine Bahnlinie beziehungsweise über eine Straße durchaus unterschiedlich aussehen könnten, zumal die Brücke über die Speyerer Straße auch den dortigen Stadteingang gestalten. Die Frage der Hochpunkte sei eine Gestaltungsfrage. Die Brücke werde höher als der Bahnhof werden. Man habe sich für Hochpunkte Richtung Bahnhof entschieden, um die Orientierung zu erleichtern und die Radfahrer auf eine Quermöglichkeit hinzuweisen. Zudem solle für die Gestaltung des südlichen Bahnhofplatzes ein Wettbewerb durchgeführt werden, wozu der Hochpunkt der Brücke gut passe. Die drei Brücken seien in der Bahnstadt so orientiert, dass man sie weit über Straßen und Plätze hinweg wahrnehme und dass sie in das Gesamtnetz eingebunden seien.

Bei den in der Vorlage genannten Kosten handele es sich lediglich um Anhaltswerte, da verlässliche Zahlen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ermittelt werden könnten. Herr Erster Bürgermeister Bernd Stadel verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass Kosten, die die Bahn auslöst, noch nicht bekannt seien. Die in der Machbarkeitsstudie genannten Kosten seien plausibel und belastbar, zumal die Studie von einem der renommiertesten Büros in Europa erstellt worden sei. Verlässlichere Zahlen könne man erst durch eine Vorplanung erhalten, die Ziel dieser Vorlage sei. Auf jeden Fall würden Stützen auf Bahngelände die Maßnahmen verteuern. Herr Thewalt ergänzt, dass auch Unterhaltungskosten zu berücksichtigen seien. Die Unterhaltung sei desto einfacher je weniger Berührungspunkte es mit der Bahn gebe. Das weitere Fuß- und Radwegenetz werde in der morgigen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vorgestellt werden. Herr Weber, Leiter des Tiefbauamtes, betont, dass unter Berücksichtigung auch der Baunebenkosten die Harfenbrücke nicht teurer als eine einfache Trogbücke werde. Über das VOF-Verfahren werde das Büro gesucht, das nach Auffassung der Stadt am besten in der Lage ist eine Brücke nach den Vorstellungen der Stadt bei vorgegebenen Kosten zu bauen. Unter anderem würden bei den Büros Referenzprojekte abgefragt und die Kosteneinhaltung geprüft.

Herr Weber erklärt, dass die Brücken jeweils getrennte Fuß- und Radfahrstreifen aufweisen würden und nicht schmaler seien als die Brücke über die Speyerer Straße.

Frau Friedrich stellt fest, dass alle in der Machbarkeitsstudie aufgezeigten Brückentypen „funktionierten“. Man wolle in den nächsten Verfahrensschritten jedoch nicht noch einmal alle Brücke prüfen lassen, da dies sehr aufwändig und teuer sei. Sobald ein Vorentwurf erarbeitet sei, werde dieser wiederum den Gremien vorgestellt. Seit 2007 habe man sich mit den Brücken befasst und die Kosten geprüft mit dem Ergebnis, dass zwei weitere ursprünglich vorgesehene Brücken gestrichen worden seien. Sie zeigt die Entwicklung anhand des Rahmenplans. Die Bahnstadt benötige jedoch auch eine gute Vernetzung mit den anderen Stadtteilen. Zur Notwendigkeit der Brücke am Bahnhof erklärt sie, dass eine Querung über den Querbahnsteig für Fahrradfahrer verboten und der Querbahnsteig nachts zeitweise gesperrt sei. Gegenüber der ursprünglichen Planung sei diese Fuß- und Radwegebrücke auf die westliche Seite des Bahnhofs verlegt worden, da eine östliche Querung vorhandene Dächer hätte überspannen müssen und daher viel höher gewesen wäre. Es sei richtig, dass jetzt mit der Bahn zu klären sei, wie die Ankunft der Fußgänger und Radfahrer auf der Nordseite zu gestalten sei.

Herr Erster Bürgermeister Bernd Stadel erklärt, dass eine Konkurrenz mit der Brücke an der Sickingenstraße nicht gegeben sei, da die Kosten aus dem Treuhandvermögen der Bahnstadt abgewickelt würden. Er betont nochmals, dass die Vorlage noch nicht den Bau der Brücken sondern lediglich die Vorplanung betreffe. Sollte die Entscheidung nicht zeitnah gefällt werden, würden an anderen Stellen in der Bahnstadt Entwicklungen gehemmt. So sei die Brücke am Hauptbahnhof wichtig für den Wettbewerb zur Gestaltung des südlichen Bahnhofsvorplatzes. Herr Weber ergänzt, dass nicht direkt alle Leistungsphasen beauftragt würden. Es handele sich darum ein geeignetes Büro zu finden und dieses dann stufenweise zu beauftragen. Die zunächst vorgesehene Vorplanung werde ein Kostenvolumen von ca. 30.000 € haben.

Frau Friedrich führt auch aus, dass demnächst Entscheidungen zum Kinostandort anstünden. Man müsse dann gegenüber dem Bauherrn Aussagen über das geplante Brückenbauwerk treffen können. Im geplanten Wettbewerb für den Bahnhofsvorplatz Süd müssten Daten zur Gestaltung einer Tiefgarage angegeben werden können. Die jetzt anstehende Entscheidung bedeute nicht, dass kurzfristig angefangen werden müsse zu bauen. Der richtige Zeitpunkt des Baubeginns sei später festzulegen. Werde die Datengrundlage jetzt allerdings nicht erhoben, könne dies dazu führen, dass eine Brücke an der jeweiligen Stelle später nicht mehr möglich sei. Bezüglich der Brücke am Bahnhof sei mit der Bahn abgestimmt, wo die Brücke auf der Nordseite etwa ankomme, keine Überdachungen zu queren und einen Mindestabstand zu Masten der Bahn einzuhalten.

gezeichnet
Bernd Stadel
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Ja 7 Nein 1 Enthaltung 4

Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim und Weststadt/Südstadt vom 09.04.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung der Bezirksbeiräte Weststadt/Südstadt und Bergheim vom 09.04.2013

1 **Fuß- und Radwegbrücken in der Bahnstadt – Grundsatzentscheidung – Durchführung eines VOF-Verfahrens** Beschlussvorlage 0087/2013/BV

Zu diesem Tagesordnungspunkt sind Herr Rebel vom Stadtplanungsamt, Herr Weber vom Tiefbauamt, Herr Thewalt vom Amt für Verkehrsmanagement und Herr Dietz von der Geschäftsstelle Bahnstadt anwesend und stehen für Fragen zur Verfügung.

Herr Dietz führt kurz in das Thema ein. Herr Rebel erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation den Inhalt der Vorlage.

Anschließend werden die Fragen der Bezirksbeiräte ausführlich beantwortet.

In einer kurzen **Sitzungsunterbrechung von 19:01 bis 19:09 Uhr** erhält Herr Dr. Berschin vom Stadtteilverein Bahnstadt das Wort und nimmt aus Sicht des Stadtteilvereins Stellung zu diesem Thema.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung vertritt Bezirksbeirätin Glitscher die Meinung, dass man aufgrund des Grundsatzbeschlusses des Gemeinderates für die Rahmenplanung der Brücken aus dem Jahr 2007 heute gar nicht richtig die Möglichkeit habe, sich für oder gegen die ein oder andere Brücke zu entscheiden. Man könne nur versuchen, Einfluss auf das Aussehen und die Führung der Brücken zu nehmen.

Dennoch stellt sie folgenden **Antrag**:

Bei Brücke 2 (Gneisenaustraße) soll geprüft werden

1. ob die Brücke grundsätzlich notwendig und sinnvoll sei und
2. ob es alternative Führungsmöglichkeiten gegenüber der jetzigen Führung gebe.

Zudem soll unter dem Aspekt des Denkmalschutzes Rücksicht auf den alten OEG-Bahnhof/das alte OEG-Gebäude und das umliegende Ambiente genommen werden.

**Abstimmungsergebnis Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt:
beschlossen mit 7 : 3 : 2 Stimmen**

**Abstimmungsergebnis Bezirksbeirat Bergheim:
beschlossen mit 2 : 0 : 5 Stimmen**

Anschließend stellt der Vorsitzende Herr Schmidt gemäß dem Wunsch der Bezirksbeiräte die Punkte des Beschlussvorschlags einzeln und getrennt nach Stadtteilen wie folgt zur Abstimmung:

Die Bezirksbeiräte Weststadt/Südstadt und Bergheim empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. Der Gemeinderat stimmt der Variante „Harfenbrücke“ aus der Machbarkeitsstudie des Büros Schlaich Bergemann und Partner grundsätzlich zu.

**Abstimmungsergebnis Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt:
beschlossen mit 6 : 0 : 6 Stimmen**

**Abstimmungsergebnis Bezirksbeirat Bergheim:
beschlossen mit 5 : 0 : 2 Stimmen**

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.

**Abstimmungsergebnis Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt:
beschlossen mit 11 : 0 : 1 Stimmen**

**Abstimmungsergebnis Bezirksbeirat Bergheim:
einstimmig beschlossen**

3. Auf Basis der Planungsgrundlagen erfolgt eine fundierte Kostenermittlung.

**Abstimmungsergebnis Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt:
einstimmig beschlossen**

**Abstimmungsergebnis Bezirksbeirat Bergheim:
einstimmig beschlossen**

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.

**Abstimmungsergebnis Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt:
einstimmig beschlossen**

**Abstimmungsergebnis Bezirksbeirat Bergheim:
einstimmig beschlossen**

Beschlussempfehlung der Bezirksbeiräte Weststadt/Südstadt und Bergheim
(Arbeitsauftrag **fett** markiert):

Die Bezirksbeiräte Weststadt/Südstadt und Bergheim empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. *Der Gemeinderat stimmt der Variante „Harfenbrücke“ aus der Machbarkeitsstudie des Büros Schlaich Bergermann 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.

Es ergeht der Arbeitsauftrag, bei Brücke 2 (Gneisenaustraße) zu prüfen,

1. **ob die Brücke grundsätzlich notwendig und sinnvoll sei und**
2. **ob es alternative Führungsmöglichkeiten gegenüber der jetzigen Führung gebe.**

Zudem soll unter dem Aspekt des Denkmalschutzes Rücksicht auf den alten OEG-Bahnhof/das alte OEG-Gebäude und das umliegende Ambiente genommen werden.

gezeichnet
Hans-Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 10.04.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 10.04.2013

20 Fuß- und Radwegbrücken in der Bahnstadt - Grundsatzentscheidung - Durchführung eines VOF-Verfahrens Beschlussvorlage 0087/2013/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf das als Tischvorlage verteilte Beratungsergebnis der Sitzung der Bezirksbeiräte Bergheim und Weststadt/Südstadt vom 09.04.2013 hin. Dort sei der Arbeitsauftrag beschlossen worden, zu prüfen, ob die Brücke 2 grundsätzlich notwendig und sinnvoll sei und ob es alternative Führungsmöglichkeiten gebe. Hierzu wolle er darauf hinweisen, dass der Gemeinderat mit der Rahmenplanung Bahnstadt die Standorte der Brücken festgelegt habe.

Stadträtin Stolz erklärt, die Bunte Linke / die Linke könne der Vorlage so nicht zustimmen, da wesentliche Informationen erst nachträglich vorgelegen hätten. Als Beispiele nennt sie den „alten Posttunnel“ als mögliche alternative Radverbindung und den drohenden Abriss des denkmalgeschützten OEG-Bahnhofs. Außerdem sei die Brücke 2 eine Verbindung mit ungewisser Weiterführung zumal die weitere Wegführung über den Neckar (Stichwort Wehrsteg-Ertüchtigung oder Neubau einer Fuß- und Radwegebrücke) noch nicht geklärt sei.

Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, es sei nicht geplant den alten OEG-Bahnhof abzureißen.

Zu dem Arbeitsauftrag aus der Sitzung der Bezirksbeiräte und den Argumenten von Stadträtin Stolz nimmt Erster Bürgermeister Stadel wie folgt Stellung:

Bereits im Bauausschuss sei ausführlich die Brückenführung am alten OEG-Bahnhof dargestellt worden. Die Machbarkeitsstudie schlage vor, die Brücke im Bereich der Rampe, welche heute nicht genutzt werde, zu führen. Ob dies die sinnvollste Variante sei, könne im Rahmen der Vorplanung nochmals mit ermittelt werden.

Weiter geht er auf die Rahmenplanung Bahnstadt ein, in der die Brückenstandorte grundsätzlich beschlossen wurden. Im Jahr 2007 sei die Rahmenplanung hinsichtlich der Brücken leicht modifiziert worden (Einsparung einer Brücke). In diesem Zusammenhang habe die Verwaltung auch geprüft, ob der alte Posttunnel eine adäquate Alternative sei. Man sei jedoch aus mehreren Gründen zu dem Ergebnis gekommen, dass dem nicht so ist (zum Beispiel hohe Kosten allein für die Ertüchtigung der heute schon offenen Bereiche, viele Bereiche, die derzeit noch geschlossen sind, und Tunnelende im Kellergeschoss auf Privatgelände).

Er betont nochmals, die Standorte der Brücken seien bereits in der Rahmenplanung Bahnstadt beschlossen worden. In der Machbarkeitsstudie sei es nun lediglich um die Brückentypen gegangen. In diesem Zusammenhang betont er erneut die Vorteile des vorgeschlagenen Brückentyps.

Heute gehe es darum, die Durchführung eines VOF-Verfahrens zu ermöglichen, um ein Planungsbüro zu finden, welches die Vorplanung durchführe und Aussagen zu den zu erwartenden Kosten mache, damit man danach eine fundierte Entscheidungsgrundlage habe, was genau wann realisierbar sei. Wenn man diese Planungen jetzt nicht angehe, könnten auch andere Projekte in der Bahnstadt zeitlich gehemmt werden.

Stadträtin Dr. Lorenz erläutert, die Planung der Brücken an sich sei in Ordnung. Sie frage sich jedoch, ob die Harfenbrücke tatsächlich die beste Variante sei. Ihrer Meinung nach sollten noch weitere Alternativen geprüft werden.

Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, dass es in der Machbarkeitsstudie darum gegangen sei, die beste Alternative an Brückentypen zu finden. Hier sei das Ergebnis eindeutig. Er bitte daher, heute eine Entscheidung zu treffen und dem Beschlussvorschlag der Verwaltung zuzustimmen.

Nachdem es keine weiteren Wortmeldungen gibt, stellt Oberbürgermeister Dr. Würzner den ursprünglichen Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.

Beschlussvorschlag des Haupt- und Finanzausschusses:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt 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.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung
Enthaltung 1

Sitzung des Gemeinderates vom 23.04.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 23.04.2013

23 Fuß- und Radwegbrücken in der Bahnstadt
- Grundsatzentscheidung
- Durchführung eines VOF-Verfahrens
Beschlussvorlage 0087/2013/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf das Beratungsergebnis der Haupt- und Finanzausschusssitzung vom 10.04.2013 hin.

Es gibt keine Wortmeldungen.

Der Oberbürgermeister ruft den ursprünglichen Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung auf:

Beschluss des Gemeinderates:

- 1. Der Gemeinderat stimmt der Variante „Harfenbrücke“ aus der Machbarkeitsstudie des Büros Schlaich Bergermann 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 sicherzustellen.*

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

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: beschlossen
Nein 1 Enthaltung 5

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 Waserturms 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 BlmA 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

Drucksache:

0087/2013/BV

00230521.doc

...

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Machbarkeitsstudie mit Kosten