

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0390/2015/BV**

Datum:  
02.11.2015

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:  
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt

Betreff:

**Geh- und Radwegbrücke über die Bahn in Höhe  
Hauptbahnhof - Grundsatzbeschluss**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 17. Dezember 2015

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.11.2015	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	02.12.2015	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	10.12.2015	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

### **Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss sowie der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates:*

- *Die Geh- und Radwegbrücke Hauptbahnhof wird nicht wie bisher vorgesehen weiter verfolgt. Die Lage eines Pylons im Bereich des Widerlagers Süd zwischen den Baufeldern B1 und B2 auf der Bahnstadtseite wird bei den weiteren Planungen im Bereich des Platzes und den darunterliegenden Parkierungsgeschossen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder nicht berücksichtigt.*
- *An dieser nach Rahmenplan vorgesehenen Stelle kann später eine Brücke mit anderer Konstruktion geplant und errichtet werden. Pfeiler können dann in Abstimmung mit der Deutschen Bahn unmittelbar neben oder im Gleisbereich vorgesehen werden.*
- *Der Umsetzungszeitpunkt für eine Brücke an dieser Stelle ist offen.*

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
Keine	
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	
Im Treuhandvermögen Bahnstadt sind für beide Geh- und Radwegbrücken 7,0 Millionen Euro eingestellt. Diese Mittel werden voraussichtlich allein für die Brücke Gneisenaustraße benötigt.	

### **Zusammenfassung der Begründung:**

Die Umsetzung der Geh- und Radwegbrücke Hauptbahnhof wird zurückgestellt. Die Planung entsprechend den bislang getroffenen Grundsatzbeschlüssen (Harfenbrücke) wird nicht weiter verfolgt, Planung und Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt bleibt mit einer Konstruktion möglich, für die keine Vorleistungen insbesondere auf der Seite Bahnstadt notwendig sind.

## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.11.2015

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.11.2015

### 3 **Geh- und Radwegbrücke über die Bahn in Höhe Hauptbahnhof - Grundsatzbeschluss**

Beschlussvorlage 0390/2015/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner eröffnet den Tagesordnungspunkt.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz merkt an, dass es gut ist, dass die Brücke nicht gebaut wird, Parallelwege sind vorhaben.

Stadtrat Rothfuß schließt sich dieser Meinung an, ergänzt aber, dass eine Verbindung grundsätzlich wichtig ist, dabei muss es sich aber nicht um eine Brücke handeln. Zu prüfen wäre, ob die vorhandenen Tunnels geeignet sind bzw. entsprechend umgebaut werden könnten. Der Höhenunterschied auf der Weststadtseite könnte über eine Treppe oder einen Lift überwunden werden.

Stadträtin Spinnler verweist auf das Vorhandensein des Querbahnsteigs, damit sei eine Querungsmöglichkeit vorhanden und spricht sich für eine Prüfung der Tunnellösung aus.

Stadtrat Gradel äußert die Auffassung, dass eine Brücke grundsätzlich ihre Berechtigung und Notwendigkeit hat, der Bahnhof und die umliegenden Bereich entwickeln sich rasant, eine Tunnellösung stellt er in Frage.

Im weiteren Verlauf stellt Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner den gemeinsamen **Sachantrag** der SPD- Gemeinderatsfraktion und der Grüne-Gemeinderatsfraktion zur Abstimmung:

Die Verwaltung wird gebeten den (Gepäck-)Tunnel von dem Güterpostamt /Bahnstadt-Seite sowie vom alten Postamt Lessingstraße zum Hauptbahnhof auf ihre Funktionsfähigkeit für den Rad-/Fußverkehr zu prüfen und die Kosten zu ermitteln. Der Zugang auf der Weststadtseite soll mit einer Treppe/Aufzug erfolgen. Darüber hinaus soll auch die Durchführung zur Bahnstadt mit Anschluss an das dort geplante Radparkhaus sowie die Ertüchtigung des sog. "Bahnexpressstunnels" geprüft werden, der die Bahnsteige unterirdisch verbindet (Richtung Mannheim). Die Deutsche Bahn als Eigentümerin sollte auch finanziell mit einbezogen werden.

**Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung**

Anschließend stellt Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung:

**Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss sowie der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates:**

*Die Geh- und Radwegbrücke Hauptbahnhof wird nicht wie bisher vorgesehen weiter verfolgt. Die Lage eines Pylons im Bereich des Widerlagers Süd zwischen den Baufeldern B1 und B2 auf der Bahnstadtseite wird bei den weiteren Planungen im Bereich des Platzes und den darunterliegenden Parkierungsgeschossen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder nicht berücksichtigt.*

*An dieser nach Rahmenplan vorgesehenen Stelle kann später eine Brücke mit anderer Konstruktion geplant und errichtet werden. Pfeiler können dann in Abstimmung mit der Deutschen Bahn unmittelbar neben oder im Gleisbereich vorgesehen werden.*

*Der Umsetzungszeitpunkt für eine Brücke an dieser Stelle ist offen.*

**Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen**

gezeichnet  
Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 02.12.2015

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 02.12.2015:

### 22 Geh- und Radwegbrücke über die Bahn in Höhe Hauptbahnhof - Grundsatzbeschluss Beschlussvorlage 0390/2015/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner informiert über den im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beschlossenen Arbeitsauftrag:

Die Verwaltung wird gebeten den (Gepäck-)Tunnel von dem Güterpostamt / Bahnstadt-Seite sowie vom alten Postamt Lessingstraße zum Hauptbahnhof auf ihre Funktionsfähigkeit für den Rad-/Fußverkehr zu prüfen und die Kosten zu ermitteln. Der Zugang auf der Weststadtseite soll mit einer Treppe/Aufzug erfolgen. Darüber hinaus soll auch die Durchführung zur Bahnstadt mit Anschluss an das dort geplante Radparkhaus sowie die Ertüchtigung des sogenannten "Bahnextpresstunnels" geprüft werden, der die Bahnsteige unterirdisch verbindet (Richtung Mannheim). Die Deutsche Bahn als Eigentümerin sollte auch finanziell mit einbezogen werden.

Mit diesem Arbeitsauftrag stellt er die Beschlussempfehlung der Verwaltung zur Abstimmung:

#### **Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses:**

*Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt folgenden Beschluss des Gemeinderates:*

- *Die Geh- und Radwegbrücke Hauptbahnhof wird nicht wie bisher vorgesehen weiter verfolgt. Die Lage eines Pylons im Bereich des Widerlagers Süd zwischen den Baufeldern B1 und B2 auf der Bahnstadtseite wird bei den weiteren Planungen im Bereich des Platzes und den darunterliegenden Parkierungsgeschossen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder nicht berücksichtigt.*
- *An dieser nach Rahmenplan vorgesehenen Stelle kann später eine Brücke mit anderer Konstruktion geplant und errichtet werden. Pfeiler können dann in Abstimmung mit der Deutschen Bahn unmittelbar neben oder im Gleisbereich vorgesehen werden.*
- *Der Umsetzungszeitpunkt für eine Brücke an dieser Stelle ist offen.*

#### **Es ergeht folgender Arbeitsauftrag:**

*Die Verwaltung wird gebeten den (Gepäck-)Tunnel von dem Güterpostamt / Bahnstadt-Seite sowie vom alten Postamt Lessingstraße zum Hauptbahnhof auf ihre Funktionsfähigkeit für den Rad-/Fußverkehr zu prüfen und die Kosten zu ermitteln. Der Zugang auf der Weststadtseite soll mit einer Treppe/Aufzug erfolgen. Darüber hinaus soll auch die*

*Durchführung zur Bahnstadt mit Anschluss an das dort geplante Radparkhaus sowie die Ertüchtigung des sogenannten "Bahnexpresstunnels" geprüft werden, der die Bahnsteige unterirdisch verbindet (Richtung Mannheim). Die Deutsche Bahn als Eigentümerin sollte auch finanziell mit einbezogen werden*

**gezeichnet**

Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit  
Arbeitsauftrag

## Sitzung des Gemeinderates vom 10.12.2015

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 10.12.2015:

### 22 **Geh- und Radwegebrücke über die Bahn in Höhe Hauptbahnhof - Grundsatzbeschluss** Beschlussvorlage 0390/2015/BV

Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt die mit dem Arbeitsauftrag ergänzte Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses vom 02.12.2015 zur Abstimmung:

#### **Beschluss des Gemeinderates:**

- *Die Geh- und Radwegbrücke Hauptbahnhof wird nicht wie bisher vorgesehen weiter verfolgt. Die Lage eines Pylons im Bereich des Widerlagers Süd zwischen den Baufeldern B1 und B2 auf der Bahnstadtseite wird bei den weiteren Planungen im Bereich des Platzes und den darunterliegenden Parkierungsgeschossen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder nicht berücksichtigt.*
- *An dieser nach Rahmenplan vorgesehenen Stelle kann später eine Brücke mit anderer Konstruktion geplant und errichtet werden. Pfeiler können dann in Abstimmung mit der Deutschen Bahn unmittelbar neben oder im Gleisbereich vorgesehen werden.*
- *Der Umsetzungszeitpunkt für eine Brücke an dieser Stelle ist offen.*

#### **Es ergeht folgender Arbeitsauftrag:**

*Die Verwaltung wird gebeten, den (Gepäck-)Tunnel von dem Güterpostamt / Bahnstadt-Seite sowie vom alten Postamt Lessingstraße zum Hauptbahnhof auf ihre Funktionsfähigkeit für den Rad-/Fußverkehr zu prüfen und die Kosten zu ermitteln. Der Zugang auf der Weststadtseite soll mit einer Treppe/Aufzug erfolgen. Darüber hinaus soll auch die Durchführung zur Bahnstadt mit Anschluss an das dort geplante Radparkhaus sowie die Ertüchtigung des sogenannten "Bahnexpressstunnels" geprüft werden, der die Bahnsteige unterirdisch verbindet (Richtung Mannheim). Die Deutsche Bahn als Eigentümerin sollte auch finanziell mit einbezogen werden*

#### **gezeichnet**

Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** beschlossen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung  
*Enthaltung 1*

## **Begründung:**

### **1. Anlass**

Die Rahmenplanung Bahnstadt benennt als ein Ziel der Entwicklung des neuen Stadtteils die Schaffung eines engmaschigen und attraktiven Netzes für Fußgänger- und Radverkehr. Die heutigen Barrieren müssen überbrückt und die Bahnstadt mit den benachbarten Stadtteilen vernetzt werden. Bereits in der Rahmenplanung 2003 wurden dafür Geh- und Radwegbrücken vorgesehen, in der Fortschreibung 2007 leicht modifiziert und in einer Machbarkeitsstudie in 2011 konkretisiert. Auf Grundlage des Gemeinderatsbeschlusses zur Drucksache 0087/2013/BV vom 23.04.2013 wurde die Vorplanung durch das Büro Schüßler-Plan begonnen. Mit Vorlage 0214/2015/BV wurde die Priorisierung der Planung und Umsetzung auf die Brücke Gneisenaustraße beschlossen.

### **2. Finanzielle Rahmenbedingungen**

Bereits mit Vorlage 0214/2015/BV, in der die Priorisierung der beiden Geh- und Radwegbrücken über die Bahn sowie Bautyp und Pylonstandort der Brücke an der Gneisenaustraße modifiziert wurden, wurde deutlich, dass die Finanzierung einer zweiten Geh- und Radwegbrücke mit den bisher vorgesehen Mitteln nicht ausreicht.

Im Wirtschaftsplan Bahnstadt der Deutschen Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (DSK) sind für beide Brücken insgesamt 7,0 Millionen Euro vorgesehen.

Ziel der Vorplanung ist, neben der konkreteren Planung der beiden Bauwerke auch die Konkretisierung der Kosten. Für die Brücke Gneisenaustraße liegen die geschätzten Kosten in Höhe von derzeit 5 Millionen Euro inklusive der bahnbedingten Kosten. Für die Brücke am Hauptbahnhof werden die Kosten auf derzeit 6,2 Millionen Euro zuzüglich anfallender Kosten durch Anpassungen an DB-Anlagen in Höhe von circa 2 Millionen Euro abgeschätzt.

Mit dem im Wirtschaftsplan Bahnstadt vorgesehenen Betrag von insgesamt 7 Millionen Euro für beide Brücken kann kein zweites Bauwerk finanziert werden.

Die Finanzierung der Brücke am Hauptbahnhof müsste bereits heute aus dem Haushalt der Stadt Heidelberg finanziert werden. Die Chance auf Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist nicht absehbar. In der Mittelfristigen Finanzplanung ist diese Brücke nicht enthalten und in Anbetracht anderer bereits fixierter Baumaßnahmen nicht darstellbar.

Die Realisierung der Brücke am Hauptbahnhof ist demnach aus finanziellen Gründen nicht absehbar.

### 3. Einbindung der Brücke in das Verkehrsnetz

Eine Verbindung für Fußgänger steht derzeit und in Zukunft über den Querbahnsteig des Empfangsgebäudes Heidelberg Hauptbahnhof zur Verfügung. Die Südseite des Hauptbahnhofs wird mit Fertigstellung der Straßenbahn in der Bahnstadt (hier vorgesehen ab 2019) durch den ÖPNV deutlich besser erschlossen als gegenwärtig.

Eine Verbindung für den Radverkehr zwischen der Bahnstadt und Bergheim rechtfertigt hier absehbar kein derartiges Bauwerk. Auf der Südseite des Hauptbahnhofs sollen ausreichend überdachte Fahrradabstellplätze geschaffen werden, die gut erreichbar sein werden (im Obergeschoss der Parkgarage zwischen den Baufeldern B1 und B2). Die Brücke bedient keine Fahrradachse in Nord-Süd-Richtung, da die Fortsetzung im Norden durch die Carl-Metz-Straße immer unattraktiv durch die Gleistrasse bleiben wird.

### 4. Kosten

Die aus dem Vergabeverfahren für Planungsleistungen der Architekten und Ingenieure nach der Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) hervorgegangene Arbeitsgemeinschaft Schüßler-Plan / Leonhardt, Andrä und Partner hat Planungsvarianten zusammenfassend dargestellt und eine grobe Kostenschätzung zu den einzelnen Brückentypen aufgestellt. Neben der Harfenbrücke wurden eine Schrägseilbrücke, eine Fachwerkbrücke und eine sogenannte Hyperschale betrachtet. Hiernach ergibt sich folgende Schätzung für die reinen Baukosten:

Tragwerk	Baukosten als Mittelwert netto in Euro mit Bandbreite +/- 30 %	zuzüglich 25% Baunebenkosten in Euro	Zwischensumme netto in Euro	Zwischensumme brutto in Euro (gerundet)*
Harfenbrücke	4.080.000	1.020.000	5.100.000	6.100.000
Pylonbrücke	3.120.000	780.000	3.900.000	4.700.000
Fachwerkbrücke	2.820.000	705.000	3.525.000	4.200.000
Hyperschale	3.000.000	750.000	3.750.000	4.500.000

\*ohne Reserve / Risiko / Bahnkosten

Für alle Brückentypen wurde in der Tabelle der von Schüßler-Plan eingeschätzte Mittelwert für das Brückenbauwerk inklusive Zufahrtsrampen dargestellt, wobei das Büro selbst zum derzeitigen Zeitpunkt für die Baukosten eine Schwankungsbreite von 30 % ansetzt.

Als teuerste Variante zeichnet sich die Harfenbrücke mit Bauwerkskosten von fast 5 Millionen Euro ab. Bei den Baunebenkosten wird aufgrund von Erfahrungswerten bei der Planung anderer Ingenieurbauwerke mit besonderem Koordinationsaufwand (hier: Bahnbelange sowie planungsrechtliche Fragen) mit einem Ansatz von 25 % kalkuliert.

Aufgrund der Querung der Bahnanlagen sind neben den vorgenannten Bau- und Baunebenkosten sowohl für die baubedingte Inanspruchnahme der Bahnanlagen als auch für dauerhaft notwendige Anpassungsmaßnahmen Entschädigungsleistungen an die Deutsche Bahn AG zu berücksichtigen.

Anpassungsmaßnahmen an einer Speiseleitung, Aufwendungen für bauseitige/ baubetriebliche Eingriffe zur Sicherung des Bahnbetriebs, die Verlegung beziehungsweise Anpassung einzelner Ver- und Entsorgungsleitungen und weitere, noch zu planende Maßnahmen verursachen weitere Kosten. Die Abstimmungen mit den diversen Betriebseinheiten der Bahn laufen, jedoch liegen für die gesamten notwendigen Maßnahmen noch keine abschließenden Kostenschätzungen vor, da diese Angaben noch einer vertiefenden Planungsaussage der Fachplaner der Bahn bedürfen.

Trotz dieser Planungsunsicherheit wird vorsorglich ein Betrag in Höhe von rund 2 Millionen Euro für diese Maßnahmen budgetiert, wobei nicht auszuschließen ist, dass mit fortschreitendem Planungsstand auch hier noch Korrekturen notwendig werden. Diese Kosten werden unabhängig vom Brückentyp in gleicher Höhe angenommen. Dieser Betrag wird aufgrund der höheren Gleisanzahl und der unmittelbaren Nähe zum Hauptbahnhof höher angenommen als bei der Brücke Gneisenaustraße.

Um die Umsetzung einer Harfenbrücke mit dem Pylon auf der Seite Bahnstadt im Bereich der Parkgarage zwischen den Baufeldern B1 und B2 auch nach Errichtung der Parkgarage zu ermöglichen, wären Vorleistungen notwendig. Diese werden von den beauftragten Ingenieurbüros überschlägig mit 800.000,- Euro netto abgeschätzt (siehe Anlage 1, Vorleistung im Bereich der gelb schraffierten Bereiche notwendig).

## 5. Weitere Vorgehensweise

Der Vorschlag der Verwaltung ist nach Abwägung der genannten Bewertungen, die Planungen für die Brücke am Hauptbahnhof nicht fortzusetzen.

Zu einem späteren Zeitpunkt kann eine Brücke am vorgesehenen Standort umgesetzt werden – jedoch nicht mit einem Pylon am bislang vorgesehenen Standort auf der Parkgarage südlich der Bahngleise.

## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen erfolgt, wie in der Drucksache 0087/2013/BV vom Gemeinderat beschlossen, im Rahmen der Ausführungsplanung.

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur <b>Begründung:</b> Durch den Bau der Brücke(n) entsteht eine deutlich verbesserte Verkehrsweegebeziehung für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Bahnstadt und den nördlich gelegenen Stadtteilen

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Bernd Stadel

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
01	Bauwerksplan Geh- und Radwegbrücke Hauptbahnhof
02	Inhaltlicher Antrag der SPD-Fraktion und Grünen-Fraktion vom 17.11.2015