

# Stadt Heidelberg

Erste Ergänzung zur Drucksache:  
**0325/2017/BV**

Datum:  
05.12.2017

Federführung:  
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:  
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:  
**Gneisenaubrücke**  
**hier: Maßnahmegenehmigung**

Erste Ergänzung zur Drucksache: 0325/2017/BV

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

<b>Gremium:</b>	<b>Sitzungstermin:</b>	<b>Behandlung:</b>
Haupt- und Finanzausschuss	06.12.2017	Ö
Gemeinderat	14.12.2017	Ö

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Haupt- und Finanzausschuss sowie der Gemeinderat nehmen die ergänzenden Informationen zur Maßnahmegenehmigung Gneisenaubrücke (Drucksache 0325/2017/BV) zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
keine	
<b>Einnahmen:</b>	
keine	
<b>Finanzierung:</b>	
keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Sitzung des Bau- und Umweltausschuss am 21.11.2017 zeigte, dass zum Thema Maßnahmegenehmigung Gneisenaubrücke noch ergänzender Informationsbedarf besteht. Diese Ergänzungsvorlage soll zur Sachverhaltsklärung beitragen.

## Begründung:

Die aktuelle Vorlage "Gneisenaubücke Maßnahmegenehmigung" (Drucksache 0325/2017/BV) schließt unmittelbar an die zuvor gefassten Beschlüsse des Gemeinderates an. In der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 21.11.2017 wurde deutlich, dass es in Bezug auf die bisherigen Beschlüsse zu dieser Brücke und den Gesamtzusammenhang mit der Weiterführung der Schnellradwegeachse nach Norden Fragen und Unsicherheiten gibt.

Diese Ergänzungsvorlage greift den Vorschlag von Herrn Stadtrat Wolfgang Lachenauer auf, die Ausgangslage und Sachverhalte so darzulegen, dass darauf aufbauend in den folgenden Beratungen im Haupt- und Finanzausschuss beziehungsweise dem Gemeinderat sachgerecht diskutiert und entschieden werden kann.

### **1. Entscheidungsgrundlage zum Bau der Gneisenaubücke:**

Grundlage für die Fuß- und Radwegebrücke Gneisenaustraße ist die beschlossene Rahmenplanung Bahnstadt, die ursprünglich drei Brücken über die Bahnleise vorsah.

Mit Drucksache 0214/2015/BV wurde die Entscheidung zur weiteren Planung der Gneisenaubücke herbeigeführt. In der Vorlage gab es umfangreiche Ausführungen unter anderem zu den finanziellen Rahmenbedingungen, dem Brückentyp, dem Pylonstandort und der Brückenlage. Auch die Auswirkungen auf eine Durchdringung der denkmalgeschützten ehemaligen Güterrampe wurden dargelegt.

Nachfolgend hierzu ein Auszug aus dem seinerzeitigen Beschluss, der vom Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss einstimmig, dem Haupt- und Finanzausschuss bei einer Gegenstimme und 1 Enthaltung sowie im Gemeinderat am 23.07.2015 bei 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung verabschiedet wurde:

- *Die Geh- und Radwegbrücke Gneisenaustraße wird prioritär weitergeplant und baulich umgesetzt.*
- *Der weiteren Planung der Geh- und Radwegbrücke Gneisenaustraße wird die Entscheidung für die Schrägseilbrücke, den nordseitigen Pylonstandort und eine geradlinige Brückenlage zu Grunde gelegt.*

Mit Informationsvorlage 0025/2017/IV wurde nochmals in den Gremien Bezirksbeirat Bergheim, Bezirksbeirat Bahnstadt, Bau- und Umweltausschuss, Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, Haupt- und Finanzausschuss und Gemeinderat am 18.05.2017 über den aktuellen Sachstand berichtet. Im Bau- und Umweltausschuss am 04.04.2017 wurde in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sämtliche Pläne online einsehbar sind.

### **2. Durchdringung der Laderampe/ Güterrampe:**

Betroffen vom Bau der Gneisenaubücke ist lediglich die ehemalige Lade-/Güterrampe, nicht das Gebäude des Güterbahnhofs an sich. Die denkmalschutzrechtliche Abstimmung erfolgt zwischen der Stadt Heidelberg, dem Regierungspräsidium Karlsruhe sowie dem Landesamt für Denkmalpflege.

Die Lade-/Güterrampe müsste auch ohne Brückenbau grundlegend saniert werden. Insbesondere der Sockel ist in sehr schlechtem Zustand und muss ersetzt werden. Vorgesehen ist ein fachgerechter Rückbau der Laderampe und die Einlagerung aller wiederverwendbaren Bauteile für den Wiederaufbau in enger Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege. Zuständig für Genehmigungen ist hierbei abschließend das Landesamt für Denkmalpflege (nicht die Stadt Heidelberg). Zuständig für den Wiederaufbau ist die Stadt Heidelberg, die Finanzierung erfolgt im städtischen Haushalt.

### **3. Mietsituation:**

Der aktuelle Mieter ist der Quirl-Verein zur Förderung der politischen und kulturellen Jugend- und Erwachsenenbildung e.V.. Dessen Untermieter ist der Emmaus-Gewerkschafts e.V. Heidelberg. Vermietet wurde einzig das Gebäude, nicht die Laderampe. Das Gebäude ist durch den Brückenbau nicht betroffen. Allerdings ist während der Einbringung der Bohrpfähle aufgrund der Lärmemissionen die Nutzung eingeschränkt beziehungsweise teilweise zeitlich nicht möglich (voraussichtlich für die Zeit von 08/2018 bis 08/2019). Die Stadt Heidelberg sucht bereits ein geeignetes Ausweichquartier. Beide Vereine wurden rechtzeitig in die beabsichtigten Baumaßnahmen eingebunden.

### **4. Planfeststellungsverfahren:**

Zuständig ist für das Planfeststellungsverfahren ist das Regierungspräsidium Karlsruhe. Hier ergaben sich bei der Bearbeitung zeitliche Verzögerungen aufgrund des mehrfachen Wechsels auf der Sachbearbeiterebene. Das Regierungspräsidium bezieht das Landesamt für Denkmalpflege in das Verfahren mit ein. Aktuell ist die geplante öffentliche Anhörung für Anfang 2018 vorgesehen; nachfolgend soll der Planfeststellungsbeschluss gefasst werden.

### **5. Zeitplan:**

Der Baubeginn ist abhängig vom Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Um die Arbeiten hiernach zügig vergeben zu können, ist eine europaweite Ausschreibung erforderlich und bereits vorbereitet. Der Baubeginn ist –in Abhängigkeit vom Planfeststellungsbeschluss- gegenwärtig für Mitte 2018 geplant.

### **6. Deutsche Bahn:**

Die Sperrpausen zum Bau der Brücke in 2018 mussten bereits im Mai 2015 vorangemeldet und seit 02.05.2017 endgültig angemeldet werden. Die finale Bestätigung seitens der Deutschen Bahn AG erfolgt erst kurz vor dem angedachten Baubeginn.

### **7. Weiterführung der Radwegeverbindung, Einbindung ins Fußwegenetz:**

Die Gneisenaubrücke ist Teil der Fahrradhauptachse vom Patrick-Henry-Village über die Bahnstadt und Bergheim in das Neuenheimer Feld. Als Weiterführung nach Norden soll die Querung über die B37, die Vangerowstraße und den Neckar erfolgen.

Die hierzu erforderliche Brücke hat mittlerweile den Status als Kandidat für ein Projekt der Internationalen Bauausstellung (IBA-Kandidat). Gemeinsam mit der IBA wird die Stadt in 2018 einen Wettbewerb durchführen, dieser besteht aus einem Ideen- und einem Realisierungsteil. Aktuell wird ein Büro mit Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbs beauftragt. Eine Aufgabe der Wettbewerbsteilnehmer wird es sein, gute Punkte für die notwendigen Anbindungen der Brücke an das Fuß- und Radwegenetz festzulegen und auszugestalten.

Für die Weiterführung nach Norden und die Neckarbrücke ist im Zuge der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Heidelberg über die Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel zu diskutieren.

Die Brücke wird mit Fertigstellung eine fußläufige Verbindung von der OEG-Haltestelle Gneisenaustraße in die Bahnstadt (beispielsweise zum Kino) ermöglichen, daher ist sie bereits im zuerst 2007 beschlossenen Rahmenplan enthalten.

### **8. Folgen einer Umplanung/ Verzögerung der Beschlussfassung:**

Jede Veränderung beziehungsweise Verzögerung zum jetzigen Zeitpunkt verhindert die Umsetzung der Brücke ab 2018, da eine Umplanung und erneute Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG sowie anderen erforderlich werden. Zudem muss voraussichtlich ein neues Planrechtsverfahren angestrebt werden. Es muss mit einer Verzögerung von 5 bis 7 Jahren gerechnet werden.

Vom Land liegt für die Jahre 2018/2019 eine verbindliche Förderzusage in Höhe von 1.750.500 € aus Fördermitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vor. Verschiebt sich die Bauzeit aufgrund Umplanung und können diese Fördermittel dadurch nicht angenommen werden, kann ein erneuter Antrag erst gestellt werden, wenn eine neue Bauzeit definiert ist (insbesondere wegen Abstimmungen mit Deutschen Bahn AG frühestens im Jahr 2022). Eine nochmalige positive Bescheidung ist hierbei ungewiss.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck