

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0136/2018/BV

Datum:
30.04.2018

Federführung:
Dezernat V, Amt für Liegenschaften und Konversion

Beteiligung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

**Konversion Kirchheim, Patton Barracks /
Heidelberg Innovation Park
Loop West
hier: Maßnahmengenehmigung**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 23. Mai 2018

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Konversionsausschuss	09.05.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	17.05.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Konversionsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat stimmt dem Ausbau des „Loop West, Abschnitt ‚Im Mörgelgewann West‘“ mit einem Kostenvolumen von 315.000 € brutto zu.

Entsprechende Mittel stehen im Treuhandvermögen Sanierung bereit.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	315.000 €
Straßenbau (brutto)	315.000 €
Einnahmen:	
Finanzierung:	315.000 €
Treuhandvermögen Sanierung	315.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Zur Erschließung des westlichen Bereichs des Heidelberg Innovation Park ist die Herstellung des sogenannten Loop West erforderlich. Maßnahmenträger sind die Stadt Heidelberg und die Entwicklungsgesellschaft Patton Barracks mbH & Co. KG.

Die Herstellung der Verkehrsflächen wird in Teilen bis zum Abschluss der angrenzenden Hochbaumaßnahmen auf eine funktionale Herrichtung beschränkt. Der stadtgestalterische Endausbau folgt nach Abschluss der angrenzenden Hochbaumaßnahmen.

Sitzung des Konversionsausschusses vom 09.05.2018

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Gemeinderates vom 17.05.2018

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen
Enthaltung 3

Begründung:

1. Ausgangslage

In der Sitzung des Gemeinderates vom 30.03.2017 (Drucksache 0071/2017/BV) wurde die Rahmenplanung „Heidelberg Innovation Park“ (Konversionsfläche Patton Barracks) beschlossen. Der Rahmenplan stellt das städtebauliche Grundgerüst für die Konversion der ehemaligen militärischen Liegenschaft „Patton Barracks“ dar und dient als Grundlage für die weiteren Planungen und die Realisierung.

Die (verkehrliche) Erschließung erfolgt über zwei flächensparende Ringerschließungen, den sogenannten Loop West und Loop Ost, die jeweils über zwei Knoten beziehungsweise Einmündungen an den Kirchheimer Weg und die Speyerer Straße leistungsfähig angebunden werden. Im Südwesten des Areals muss dabei eine neue Anbindung der Straße „Im Mörgelgewann“ an die Speyerer Straße geschaffen werden, die drei weiteren, bestehenden Anschlüsse können mit Aus- und Umbaumaßnahmen weitergenutzt werden. Zwischen beiden Ringerschließungen soll südlich des „Patton Squares“ eine Verbindung entstehen.

Das Ingenieurbüro Habermehl und Follmann wurde durch die Entwicklungsgesellschaft Patton Barracks mbH & Co. KG (EGP) mit der Vorplanung der beiden Ringerschließungen (Loop West und Ost) sowie mit den beiden Knotenpunkten an der Speyerer Straße beauftragt. Der Loop West und die Einmündung Speyerer Straße / Mörgelgewann werden dabei mit Priorität bearbeitet, da dieser Bereich die Bauvorhaben Großsporthalle, Parkhaus sowie BDC OE erschließt, die gegen Mitte / Ende 2019 in Betrieb gehen sollen. Bis zu diesem Zeitpunkt muss die verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung gesichert sein.

Die Entwurfsplanung bis hin zur Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen erfolgt durch das Tiefbauamt. Als bauvorbereitenden Maßnahmen laufen derzeit umfangreiche Rückbaumaßnahmen im Bereich des ehemaligen NATO-Motorpools. Das notwendige Bodenmanagement (Kampfmitteluntersuchung, Herstellung des Planums für den Straßenbau) sowie die Herstellung einer Baustraße im Bereich „Im Mörgelgewann“ werden als Abschluss der Rückbaumaßnahmen im Vorfeld des Straßen- und Leitungsbau durchgeführt.

2. Zuständigkeiten

Die Maßnahme „Loop West“ wird in drei Abschnitte aufgeteilt. Die Herstellung der Haupterschließung „Loop West“ (Abschnitt 1) sowie die Feinerschließung des Baubereich „B“ des Heidelberg Innovation Park (Abschnitt 2) obliegt der EGP als Erschließungsaufgabe gemäß Entwicklungsvertrag (Drucksache 0264/2017/BV). Die Herstellung der Feinerschließung beschränkt sich zunächst auf die Stichstraße entlang des geplanten Parkhauses.

Der Abschnitt „Im Mörgelgewann - West“ (Abschnitt 3) stellt eine städtische Maßnahme dar, für die mit dieser Beschlussvorlage die Maßnahmengenehmigung eingeholt wird. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über das Treuhandvermögen Sanierung. Die Maßnahmen der EGP werden informatorisch dargestellt; die Finanzierung erfolgt über den Wirtschaftsplan der Gesellschaft in Anrechnung auf den sanierungsrechtlichen Ausgleichsbetrag.

Die Gesamtmaßnahme „Loop West“ ist im zeitlichen und sachlichen Zusammenhang mit den Planungen zu den Knotenpunkten entlang der Speyerer Straße zu betrachten. Die neue Einmündung „Speyerer Straße / Im Mörgelgewann“ wird mit erster Priorität geplant und gebaut. Der Um-/Ausbau des Knotens „Speyerer Straße / Baumschulenweg“ wird später folgen. Der Knoten ist in seiner jetzigen Form funktionstüchtig und soll dann umgebaut werden, wenn finanzielle und personelle Kapazitäten zur Verfügung stehen. Mit Inbetriebnahme der Großsporthalle stehen somit zwei funktionsfähige Knotenpunkte an der Speyerer Straße zur Verfügung. Zu diesen Maßnahmen folgen separate Vorlagen zur Planung und zur baulichen Realisierung.

3. Planungsdetails der städtischen Maßnahme „Im Mörgelgewann – West“ (Abschnitt 3)

Die Hauptverkehrsachse des Loop West erstreckt sich im Planungsbereich des Tiefbauamtes über circa 460 m. Er beginnt bei Stationierung ca. 0+082,000 m und endet bei Stationierung circa 0+542,000. Die Feinerschließung zweigt bei Stationierung 0+308,851 m Richtung Westen ab. Von der Hauptverkehrsachse Loop West besteht für den Autoverkehr die Möglichkeit, mittig in die Hapterschließung des Anschlusses Loop Ost abzubiegen. Radfahrer und Fußgänger haben darüber hinaus weitere Wegevernetzungen in den Bereich Loop Ost.

Der Loop West wird, wie in Punkt 2 geschildert, in drei Planungsabschnitte unterteilt: Im Mörgelgewann-West, die Feinerschließung für den Baubereich B und die Hapterschließung Loop West.

Der Planungsabschnitt „Im Mörgelgewann-West“ erstreckt sich von Stationierung circa 0+082,000 m bis Stationierung 0+191,578 m und beinhaltet den Anschluss an den Harbigweg und Loop Ost (Süd).

- Die Fahrbahn hat im ersten Abschnitt, der an die Hapterschließung anschließt, eine Breite von 6,50 m (Begegnungsverkehr Bus/Bus). Diese wird mit einem Rundbord +3 cm zum Anschluss Harbigweg und Loop Ost abgetrennt um diese als Hauptverkehrsachse kenntlich zu machen.
- Der Gehweg am linken Fahrbahnrand (stationierungszunehmend) wird der Platzfläche der Großsporthalle zugesprochen und ist somit kein Bestandteil der Straßenplanung.
- Der Gehweg am rechten Fahrbahnrand (stationierungszunehmend) erhält im ersten Abschnitt bis zum Harbigweg bei 0+170,000 m (Länge ca. 90,00 m) eine Breite von 3,00 m.
- Die Fahrbahn im zweiten Abschnitt (Anschlüsse an angrenzende Straßen) hat eine Breite von 6,00 m.
- Die Gehwege im südlichen Anschluss erhalten eine Breite von 3,05 m und 5,45 m.

Die Gehwege werden mit Hilfe einer Bordsteinanlage, bestehend aus einem Rundbord und einer Kleinpflaster-Rinne (3-zeilig), von der Fahrbahn getrennt. Zur Grundstücksabgrenzung wird ein Tiefbord eingesetzt. Dieser wird je nach angrenzender Nutzungsfläche mit einem Versatz +3 cm oder ±0 cm eingebaut.

Die Radverkehrsführung findet auf der Fahrbahn ohne Markierung statt. Die Radhauptachse, die Patton Barracks in Nord-Süd-Richtung über die Brücke Speyerer Straße bis zum Harbigweg durchquert und die Bahnstadt / Weststadt mit Kirchheim verbindet, wird durch den östlich des Loop West angrenzenden Freiraum separat geführt.

Entwässerung

Die Fahrbahn erhält ein Dachprofil mit 2,50 % Gefälle in Richtung Bordsteinanlage. In den Ausrundungsbereichen kann es zu geringen Abweichungen kommen. Die Oberflächenentwässerung wird mit Hilfe einer dreizeiligen Granit Kleinpflaster-Rinne mit mindestens 0,5 % zu den neu geplanten Straßenabläufen geführt und an den Kanal abgeleitet. Zum Einsatz sollen kurze Beton-Straßenabläufe mit einem Aufsatz 300/500 kommen. Es werden im Bereich des Mörgelgewann insgesamt 11 Straßenabläufe benötigt.

Das Quergefälle der Gehwege wird auf 2,50 % Gefälle angesetzt.

Geplante Materialien

Bordsteine: Alle Bordsteine am Fahrbahnrand werden aus Granit hergestellt. Zur Abgrenzung Fahrbahn/Gehweg werden Rundborde 15/22 eingebaut. Die Rundborde haben eine Abstich-Höhe von 3-6 cm. Diese besteht aus 2 cm Radius und 1-4 cm Gerade. Die Tiefborde 10/30 zur Grundstücksabgrenzung werden in Beton ausgeführt.

In Querungsbereichen für Fußgänger werden 3cm-Borde mit Fase eingebaut, die die Querung für Rollstuhlfahrer und Rollatornutzer erleichtern.

Tiefborde an der Gehweghinterkante, die an eine Grünfläche oder an eine freie Fläche grenzen, werden mit einer Abstichhöhe von +3 cm eingebaut (=Klopfkante für sehbehinderte Menschen).

Tiefborde an denen eine Grenzbebauung hergestellt werden soll, werden niveaugleich (± 0 cm) eingebaut. Je nach Baufortschritt kann in diesem Fall auch auf die Tiefborde verzichtet werden.

Pflaster: Der geplante Gehweg wird in Beton-Pflaster 20/30/10 (Farbe Nummer 713, sandgestrahlt, gefaste Kanten, mit Granitvorsatz) im Läuferverband quer zur Fahrbahn versehen. Die Rinne soll aus Granit- Kleinpflaster 9/9/9 (hell- bis mittelgrau, gesägt, gestockt, fein- bis mittelkörnig) hergestellt werden.

Die Fahrbahn wird asphaltiert.

Für Abschnitte 1 und 2 (Haupterschließung Loop West und Feinerschließung Baubereich B), die von der Entwicklungsgesellschaft Patton Barracks mbH & Co. KG hergestellt werden, gelten die gleichen Planungs- und Baudetails. Die Abschnitte wurden ebenfalls vom Tiefbauamt geplant.

4. Kostenberechnung und Ausbauphasen

Kostenberechnung und Budgetvorgabe

Die aktuelle Kostenberechnung des Tiefbauamtes vom 19.04.2018 für alle drei Abschnitte der Baumaßnahme „Loop West“ unter Berücksichtigung der unter Punkt 3 genannten Materialqualitäten und eines Risikozuschlages aufgrund der aktuellen Markt- und Preisentwicklung liegt für den kompletten Straßenbau bei rund 2,4 Mio. €. Das entspricht einem Kostenkennwert von rund 240 €/m² bei einer auszubauenden Fläche von rund 10.000 m². Die Kosten für den städtischen Abschnitt „Im Mörgelgewann“ belaufen sich auf 315.000 €.

Die Budgetvorgabe gemäß Drucksache 0264/2017/BV mit der Zielsetzung einer funktionalen und wirtschaftlichen Herstellung der Erschließungsanlagen kann mit der aktuellen Kostenberechnung nicht eingehalten werden. Insgesamt ist somit trotz einer Optimierung der Baunebenkosten eine Budgetüberschreitung von rund 60 % gegenüber der Budgetvorgabe von 150 €/m² zu verzeichnen.

Die Gründe für diese Überschreitung sind vielfältig: Die Maßnahme Loop West ist die erste großflächige Erschließungsmaßnahme auf den Konversionsflächen und stellt damit den ersten „Stresstest“ für die Budgetvorgaben dar. Vor dem Hintergrund der aktuellen Markt- und Preisentwicklung sind die Budgetvorgaben (für den Bereich Patton Barracks in Höhe von 150 €/m²) dahingehend zu hinterfragen, ob diese derzeit marktgerecht sind.

Kritisch zu hinterfragen sind zudem die stadtgestalterischen Ausbau- und Ausstattungsstandards (zum Beispiel Granitborde, Rinne Granitpflaster, Pflaster mit Granitvorsatz, Anfahrtsschutz Bäume aus Granit, Unterstreifen aus Naturstein (Granit), Möblierung etc.), die ebenfalls kostensteigernd wirken. Zur Bewertung dieser Standards werden in der Ausschreibung alternative Materialien in Betonausführung abgefragt, so dass die stadtgestalterischen Forderungen auf Grundlage aktueller Ausschreibungsergebnisse bewertet werden können. Auf Grundlage der Planungswerte wird der wirtschaftliche Unterschied zwischen der Granit- und der Betonausführung auf bis zu 200.000 € geschätzt.

Ausschreibung und Ausbauphasen

Im Bereich des Loop West sind in den nächsten Jahren (mindestens bis zum Jahr 2024) auf den angrenzenden „B“-Baufeldern zahlreiche private Hochbaumaßnahmen zu erwarten, die gemäß Bebauungsplan eine Grenzbebauung vorsehen. Somit sind baulich bedingte Eingriffe in den öffentlichen Raum zu erwarten. Ein kompletter Straßenendausbau mit den endgültigen Oberflächen erscheint daher nicht sinnvoll, da die dann hergestellten Oberflächen durch die direkt angrenzenden Baumaßnahmen erheblich in Mitleidenschaft gezogen werden können.

Insofern wurde im Rahmen der Ausschreibungsvorbereitung festgelegt, dass in ausgewählten Bereichen zunächst eine funktionale Herstellung der Verkehrsflächen erfolgen soll; das heißt die Straßenflächen werden ohne Deckschicht (aber mit Asphaltbinder bis OK Straße) hergestellt; die Gehwege werden mit einer Asphalttschicht hergestellt. Vor Ort aus Betonabbruch hergestelltes RC-Material findet Verwendung.

Diese Vorgehensweise stellt sicher, dass die Verkehrsflächen verkehrssicher genutzt werden können, aber durch die anstehenden Hochbaumaßnahmen (Beschädigungen durch Baumaßnahmen, Öffnen der Oberflächen für Hausanschlüsse etc.) nicht nachhaltig beschädigt werden und wiederhergestellt werden müssen. Zudem verspricht diese Vorgehensweise auch eine rechtzeitige Fertigstellung der Erschließungsflächen mit Blick auf die avisierte Inbetriebnahme der Großsporthalle, Parkhaus und BDC OE.

Dies betrifft die Maßnahmen der EGP; der städtische Abschnitt „Im Mörgelgewann“ wird bereits komplett hergestellt (inkl. Deckschicht im Straßenbereich und Pflaster im Gehweg), da dieser Bereich nicht von späteren Hochbaumaßnahmen betroffen ist.

Die Brutto-Kosten der Maßnahme gestalten sich wie folgt:

Straßenbau:

	Stadt Heidelberg Loop West Abschnitt „Im Mörgelwann West“ im Endausbau	EGP Loop West Haupterschließung und Feinerschließung als Zwischenausbau
Baukosten	281.060 €	1.076.373 €
Baunebenkosten	8.985 €	33.102 €
Unvorhersehbares	24.955 €	110.948 €
Gesamtkosten Straßenbau -gerundet-	315.000 €	1.220.000 €

Der Kanalbau wird in einer separaten Maßnahmengenehmigung (Drucksache 0100/2018/BV) behandelt. Der Leitungsbau der Stadtwerke Heidelberg sowie etwaiger weiterer Leitungsträger erfolgt parallel.

Entsprechende Mittel für die städtische Maßnahme stehen im Treuhandvermögen Sanierung bereit.

Derzeit geplanter Baubeginn ist im August/September 2018. Die Bauzeit beträgt mit Leitungsbau circa 16 Monate.

Der Bezirksbeirat Kirchheim wurde im Zuge der Rahmenplanung „Heidelberg Innovation Park“ in der Sitzung vom 07.03.2017 über die geplante Erschließungsstruktur, aus der die Straßenplanung „Loop West“ abgeleitet wurde, informiert (Drucksache 0071/2017/IV).

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen wurde im Zuge der Planungen beteiligt.

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 1	+	Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Die Entwicklung der militärischen Konversionsflächen für die zivile Nutzung stellt die Stadt Heidelberg auch unter finanziellen Aspekten vor eine enorme Herausforderung. Dabei ist insbesondere die dauerhafte Leistungsfähigkeit des städtischen Haushaltes von Bedeutung. Modelle für Ankauf und Weitergabe der Baugrundstücke spielen hierfür eine besondere Rolle.
SL5	+	Bauland sparsam verwenden, Innen- vor Außenentwicklung
SL6	+	Flächenverbrauch senken, Flächen effektiv nutzen Begründung: Durch die zivile Umsetzung der bisher militärisch genutzten Flächen und Areale können die Baulandpotentiale im Innenbereich stärker genutzt werden

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Hans-Jürgen Heiß

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Lageplan mit Abschnittsbildung