

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0 411/2020/BV**

Datum:  
24.11.2020

Federführung:  
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:  
Dezernat II, Stadtplanungsamt  
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement  
Dezernat III, Landschafts- und Forstamt

Betreff:

**"Rad- und Fußverbindung über den Neckar" nach  
Realisierungswettbewerb  
hier: Wettbewerbsergebnis und weitere Beauftragung**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 19. Februar 2021

Beratungsfolge:

| Gremium:                            | Sitzungstermin: | Behandlung: | Zustimmung zur Beschlussempfehlung: | Handzeichen: |
|-------------------------------------|-----------------|-------------|-------------------------------------|--------------|
| Bezirksbeirat Bergheim              | 10.12.2020      | Ö           | ( ) ja ( ) nein ( ) ohne            |              |
| Bezirksbeirat Neuenheim             | 14.01.2021      | Ö           | ( ) ja ( ) nein ( ) ohne            |              |
| Bezirksbeirat Neuenheim             | 18.01.2021      | Ö           | ( ) ja ( ) nein ( ) ohne            |              |
| Stadtentwicklungs- und Bauausschuss | 19.01.2021      | Ö           | ( ) ja ( ) nein ( ) ohne            |              |
| Haupt- und Finanzausschuss          | 26.01.2021      | Ö           | ( ) ja ( ) nein ( ) ohne            |              |
| Gemeinderat                         | 10.02.2021      | Ö           | ( ) ja ( ) nein ( ) ohne            |              |

### Beschlussvorschlag der Verwaltung:

*Nach Anhörung der Bezirksbeiräte Bergheim und Neuenheim empfehlen der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Der Gemeinderat stimmt der Beauftragung der Planungsgruppe Schlaich Bergermann und Partner GmbH (Stuttgart/Berlin), Laboratory for Visionary Architecture Berlin GmbH (Berlin), Latz+ Partner Landschaftsarchitektur Stadtplanung (Kranzberg) mit der Planung der Rad- und Fußverbindung über den Neckar, zunächst in einem ersten Schritt mit der Leistungserbringung bis zur Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 1 – 4 HOAI) zu. Ebenso stimmt er der Beauftragung der notwendigen begleitenden Untersuchungen und Gutachten zu, sodass sich ein Gesamtkostenvolumen von 1.500.000 € brutto ergibt.*

*Die Finanzierung erfolgt im Teilhaushalt 66 bei PSP 8.66112120.700 wie folgt:*

*Im Jahr 2021 sind kassenwirksam 500.000 € sowie eine planmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 1.000.000 €, im Jahr 2022 kassenwirksam 700.000 € und im Jahr 2023 kassenwirksam 300.000 € bereit zu stellen.*

### Finanzielle Auswirkungen:

| Bezeichnung:   | Betrag in Euro:    |
|--|--------------------|
| <b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>  | <b>1.500.000 €</b> |
| <ul style="list-style-type: none"><li>einmalige Kosten Finanzhaushalt (Honorarkosten für die Leistungsphasen 1 – 4 HOAI zuzüglich begleitender Untersuchungen, Gutachten und Kosten für die Projektsteuerung)</li></ul>  | 1.500.000 €        |
| <b>Einnahmen:</b>  |                    |
| <ul style="list-style-type: none"><li>keine</li></ul> <p><u>Hinweis:</u> Ein Zuschussantrag für Planungskosten wurde im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland gestellt. Das Ergebnis ist offen.</p> |                    |
| <b>Finanzierung:</b>   | <b>1.500.000 €</b> |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Kassenwirksam im Jahr 2021 bei Teilhaushalt 66 (PSP 8.66112120.700)</li></ul>  | 500.000 €          |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Planmäßige Verpflichtungsermächtigung im Jahr 2021 bei Teilhaushalt 66 (PSP 8.66112120.700)</li></ul>  | 1.000.000 €        |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Kassenwirksam im Jahr 2022 bei Teilhaushalt 66 (PSP 8.66112120.700)</li></ul>  | 700.000 €          |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Kassenwirksam im Jahr 2023 bei Teilhaushalt 66 (PSP 8.66112120.700)</li></ul>  | 300.000 €          |
| <b>Folgekosten:</b>  |                    |
| <ul style="list-style-type: none"><li>keine</li></ul>  |                    |

### Zusammenfassung der Begründung:

Aus dem Wettbewerbsverfahren Rad- und Fußverbindung über den Neckar ist die Planungsgruppe Schlaich Bergermann und Partner GmbH (Stuttgart/Berlin), Laboratory for Visionary Architecture Berlin GmbH (Berlin), Latz+ Partner Landschaftsarchitektur Stadtplanung (Kranzberg) als 1. Preisträger hervorgegangen.

Im anschließenden Verhandlungsverfahren nach der Vergabeverordnung (VgV) konnte das Angebot der Planungsgruppe die meisten Punkte erzielen, sodass es nun mit den weiteren Planungsleistungen beauftragt werden soll.

## **Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 10.12.2020**

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

## **Sondersitzung des Bezirksbeirates Neuenheim vom 14.01.2021**

**Ergebnis:** Sitzung wurde abgesagt

# Bezirksbeirat Neuenheim: Elektronisches Verfahren vom 18.01.2021

Ergebnis der öffentlichen Beschlussfassung des Bezirksbeirates Neuenheim im elektronischen Verfahren vom 18.01.2021

## 1 „Rad- und Fußverbindung über den Neckar“ nach Realisierungswettbewerb hier: Wettbewerbsergebnis und weitere Beauftragung Beschlussvorlage 0411/2020/BV

Im Rahmen des elektronischen Verfahrens sind bis zum Stichtag 18.01.2021 folgende **Rückmeldungen** eingegangen:

**Bezirksbeirat Dr. Rubik** widerspricht der Beratung dieses Tagesordnungspunktes im elektronischen Umlaufverfahren mit folgender Begründung:

„Der Bezirksbeirat Neuenheim unterstützt – wie in der Vergangenheit mehrfach bekundet – den Bau einer Rad- und Fußverbindung zwischen Bergheim und Neuenheim, er sieht darin eine äußerst sinnvolle und prioritäre Maßnahme zur Änderung des Modal Splits in das Neuenheimer Feld und zur Umsetzung des Masterplans Klimaschutz. Ausdrücklich bedankt er sich bei seinem Mitglied Frauke Isenberg für deren umsichtiges und intensives Engagement in der Jury zum Ideenwettbewerb.“

Die dem Bezirksbeirat Neuenheim vorlegten Unterlagen (Drucksache 0411/2020/BV) enthalten eine kurze Beschlussvorlage nebst Begründung. Leider sind die Unterlagen jedoch zur umfassenden Beurteilung und zu einer umsichtigen Beschlussfassung unvollständig. Deswegen stellen sich folgende Fragen, deren Beantwortung für eine umsichtige Beschlussfassung durch den Bezirksbeirat notwendig sind:

1. Dem Bezirksbeirat wurde ausschließlich der Entwurf des 1. Preisträgers vorgelegt. Er bittet darum, auch die Entwürfe der beiden anderen Preisträger vergleichbar vorgestellt zu bekommen.
2. In der Vorlage wird auch auf das Ergebnis des Verhandlungsverfahrens und dessen Ergebnisse eingegangen.
  - a. Wir erbitten Auskunft, wer die Gewichte der vier Auftragskriterien festgelegt hat.
  - b. Es fehlen Aussagen, wie die beiden Bieter, die nach den Verhandlungsgesprächen verblieben sind, im Einzelnen genau bewertet wurden.
  - c. Wer hat diese Bewertung vorgenommen?
3. Aus einer Analyse der Bewertungsverfahren ergibt sich, dass die Gewichtung so vorgenommen wurde, dass als Ergebnis des Verhandlungsverfahrens der 3. Preisträger bei einer besten Bepunktung – jenseits des ersten Kriteriums „Wettbewerbsergebnis“ – aller anderen Kriterien maximal nur so viel Punkte erreichen

kann wie der 1. Preisträger, sofern dieser eine schlechteste Bepunktung – jenseits des ersten Kriteriums „Wettbewerbsergebnis“ – bei allen anderen Kriterien erhalten würde. Diese Gewichtung räumt dem 3. Preisträger keine Chance ein, wirklich den Auftrag zu erhalten. Der Bezirksbeirat bittet um eine Stellungnahme der Verwaltung.

4. Eine weitere Recherche ergab, dass eine Kostenprüfung bei dem 1. Preisträger eventuelle Mehrkosten von 3,4 Millionen Euro ermittelte, dies entspricht einer eventuellen Überschreitung der Vorgabe von 17 Millionen Euro um 18%. Der 3. Preisträger läge auch mit den Zusatzkosten von 0,4 Millionen Euro noch im Kostenrahmen von 17 Millionen Euro.
  - a. Wie beurteilt die Verwaltung diese eventuellen Zusatzkosten?
  - b. Sind in die jeweiligen Kostenschätzungen auch die Kosten landschaftsgestaltender Maßnahmen enthalten, etwa für die Aufpflasterung und landschaftspflegerischen Maßnahmen, auf den beiden Neckarseiten enthalten?
  - c. Wenn nein: Kann eine erste Schätzung vorgenommen werden, wie hoch diese sind oder wie hoch die Differenz zwischen beiden Preisträgern ausfällt?
5. Der 1. Preisträger sieht eine lichte Höhe auf der Neuenheimer Seite der Brücke von 4,50 Meter über der Promenade (Uferweg) vor, um die Notfallzufahrt für das Klinikum zu gewährleisten. Diese Höhe erfordert eine sehr lange Ab- beziehungsweise Zufahrtsrampe auf dem Nordufer von rund 140 Meter. Diese Rampe bringt bei Auf-/Abfahrt zum Klinikring einen Umweg von jeweils 150 Meter mit sich, von Neuenheim von rund 90 Meter. Damit einher geht ein Gefälle von 4% auf der Rampe.
  - a. Der Bezirksbeirat schlägt vor, die Notfallzufahrt bei dem 1. Preisträger anders zu führen und zwar nordwestlich an der Rampe vorbei, vergleiche Zeichnung.



Eine derartige Führung würde es erlauben, dass die Radbrücke eine geringere Höhe erreichen muss, damit würde sich auch die Rampe auf der Nordseite verkürzen und auch die Steigung geringer ausfallen.

- b. Kann die Verwaltung abschätzen, wie sich dies auf die bisher vorliegende Kostenschätzung auswirken würde?

Eine Beantwortung dieser Fragen und Anregungen erlaubt eine umsichtige Beurteilung und Beschlussfassung durch den Bezirksbeirat und eine entsprechende Empfehlung an den Gemeinderat.“

---

**Bezirksbeirätin Claus** widerspricht der Beratung dieses Tagesordnungspunktes im elektronischen Umlaufverfahren mit folgender Begründung:

„Zu dem vorliegenden Plan (Anlage 01 zur Drucksache 0411/2020/BV) habe ich folgende Fragen:

Zwischen der Vangerowstraße und dem Neckar, das ist der Abschnitt zwischen den Punkten 6 und 7 gemäß dem Plan in der Anlage 01 zur Drucksache 0411/2020/BV, wird die Brücke in einer Höhe von 4,50 Meter geführt.

1. Wie breit ist die Brücke in diesem Bereich?
2. Wem gehören die Grundstücke, über die die Brücke in diesem Abschnitt zwischen den Punkten 6-7 gebaut wird?
3. Reicht der verfügbare Platz zwischen dem Gebäude Vangerowstraße 22 (Hals-Nasen-Ohren-Praxis von Dr. Schug) und dem östlich davon gelegenen Vangerowstraße 20 (ehemaliges IBM-Gebäude), um die geplante Rad-/Fußbrücke zu bauen und gleichzeitig alle gesetzlichen Vorgaben des Baurechtes vor allem hinsichtlich der vorgegebenen Abstände zu Grundstücksgrenzen einzuhalten?
4. Wird es aufgrund der Abmessungen der Brücke erforderlich sein, eine Baulast für das Grundstück Vangerowstraße 22 und / oder das östlich davon gelegene Grundstück Vangerowstraße 20 (ehemaliges IBM-Gebäude) einzutragen?
5. Wurde für den Fall, dass für den Bau der Brücke ein privates Grundstück mit einer Baulast belegt werden muss, das Einverständnis des Eigentümers / der Eigentümer eingeholt beziehungsweise eine Risikoabschätzung vorgenommen für den Fall, dass der/die Grundstückseigentümer nicht bereit sind, die Zustimmung zu geben?

Das Risiko kann

- a) in einer deutlichen zeitlichen Verzögerung bestehen, wenn der Eigentümer den Rechtsweg beschreitet,

- b) in einer erheblichen Kostenerhöhung und
- c) wenn im "worst-case" einer Enteignung im öffentlichen Interesse gerichtlich nicht stattgegeben wird, weil die zwingende Notwendigkeit dieser Rad-/ Fußbrücke über den Neckar nicht ausreichend begründet werden kann. Zu diesem Ergebnis könnte ein Gericht kommen, weil nachweislich die dazu bestehende Alternative, nämlich eine Rad-/Fußwegverbindung über den Neckar mit dem neuen Wehr, das in einer Entfernung von 50 Meter weiter westlich gebaut wird, nicht ausreichend von der Stadt Heidelberg geprüft wurde, sondern von vornherein abgelehnt, obwohl das Wasser- und Schifffahrtsamt ausdrücklich seine Bereitschaft dazu mehrfach erklärt hatte.

Am 04.04.2017 wurde im Gemeinderat von Dr. Arnulf Weiler-Lorentz zum Tagesordnungspunkt „Radverbindung Nord-Süd-Achse, Neckarquerung“ ein Sachantrag folgenden Inhalts gestellt: „Der Gemeinderat möge beschließen: Im Beschluss des Bezirksbeirates wird der Absatz 6 ersetzt durch: „Im Rahmen der vorgesehenen Machbarkeitsstudie werden die zu erwartenden Kosten für Investitionen für die Varianten 2 und 3 inklusive Anrampfung transparent dargelegt. Die jährlichen Folgekosten werden über die Lebenszeit des jeweiligen Bauwerks dargestellt.“ Es wird ein Absatz 7 angefügt: „Es wird dargestellt, ob die Eigentumsverhältnisse an den Brückenköpfen ein zügiges Umsetzen eines eigenen Brückenbauwerkes zulassen, insbesondere ob die Eigentümer – soweit die benötigten Grundstücke nicht im Eigentum der Stadt sind – Zusagen für einen Verkauf gemacht haben und ob die Angrenzer auf nachbarschaftsrechtliche Einsprüche verzichten würden.“

Hierzu würde die Machbarkeitsstudie interessieren und die Beantwortung der obigen Fragen.

Zur Beschlussvorlage konkret:

Auf Seite 3.3 unter Punkt 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Es fehlt der deutliche Hinweis, dass es aufgrund der Betroffenheit eines privaten Grundstückseigentümers ein erhebliches Risiko gibt. Dieses Risiko besteht nicht nur hinsichtlich des Zeitplanes zur Realisierung, sondern der möglicherweise fehlenden Zustimmung überhaupt (siehe oben).

Um zu verhindern, dass die unbefriedigende Situation der Radfahrer in dieser Zeit bestehen bleibt, bitte ich um die Ergreifung von Ersatzmaßnahmen:

- Ertüchtigung der Mittermaier Straße über die Ernst Walz-Brücke
- Als Interimslösung könnte eine Verbindung über Czernybrücke - Emil Maier Straße - Ernst-Walz-Brücke eine Möglichkeit darstellen.

Fragen zu Anbindung an Fuß-/ Radwegnetz am Südkopf, im Bereich des Großen Ochsenkopf:

Aus dem Lageplan der Anlage 01 zur Drucksache 0411/2020/BV ist nicht erkennbar, wie die Situation am Südkopf der Brücke im Bereich des Großen Ochsenkopfes ist.

Deshalb bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

- Bleibt der Schwarze Weg in seiner heutigen Lage bestehen und wie soll die Anbindung an den Schwarzen Weg erfolgen?
- Wird immer noch der Ausbau der Gneisenaustraße zu einem Autobahnvollanschluss geplant? Wenn ja, wie weit sind dazu die Planungen fortgeschritten, welche belastbaren Aussagen gibt es dazu?
- Wurden die Mieter in den Häusern Gneisenaustraße 10 und 12 über die aktuellen Planungen, die den Abriss der Häuser erfordern werden, bereits informiert?

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen:

Die Stadt teilt mit, dass der Beirat von Menschen mit Behinderung im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingebunden war.

- In welcher Form ist diese Gruppe beteiligt worden?
- Gibt es eine Stellungnahme des Beirats und wie sieht diese aus?“

-----

**Bezirksbeirat Schaller** widerspricht der Beratung dieses Tagesordnungspunktes im elektronischen Umlaufverfahren mit folgender Begründung:

„Zu dem vorliegenden Plan der Rad- und Fußverbindung über den Neckar habe ich folgende Fragen und Bedenken:

1. Nordufer:
  - Welche lichte Höhe ist vorgesehen zur Querung des Uferwegs an der Nordseite?
  - Wenn eine Höhe von 4,50 Meter geplant ist, teile ich die schon von Frieder Rubik geäußerten Bedenken bezüglich der Länge und Steigung der Rampe.
  - Für welche Fahrzeuge muss eine Notdurchfahrt von wo nach wo gewährleistet sein?
  - Kann der Durchfahrtsweg für Notfälle verlegt werden, so dass die Brücke über dem Uferweg abgesenkt werden und so die Rampe verkürzt werden kann?

## 2. Beleuchtung

Ausbaubeschreibung:

„Eine funktionale Beleuchtung ist in den beiderseitigen Handlauf integriert. Sitzbänke ... werden nachts dezent von unten angestrahlt.“

Bei dieser Form der Beleuchtung unter Kopfhöhe habe ich schwerwiegende Bedenken, dass vor allem für Radfahrer erhebliche Blendwirkung entstehen kann, die zu schweren Unfällen führen kann.

- Wurden DIN-Normen und Sicherheitsvorschriften bezüglich Beleuchtung bereits geprüft?
- Wie kann eine durchgehende Beleuchtung über Kopfhöhe (größer als 2 Meter) installiert werden?

Ich bitte um Beantwortung der Fragen und um Berücksichtigung der Bedenken in der weiteren Detailplanung.“

---

**Bezirksbeirätin Isenberg** widerspricht für Bündnis 90 / Die Grünen der Beratung dieses Tagesordnungspunktes im elektronischen Umlaufverfahren mit folgender Begründung:

„Wie schon in der Vergangenheit mehrfach geäußert, unterstützen wir Grüne im Bezirksbeirat Neuenheim den Bau der Rad- und Fußverbindung zwischen Bergheim und Neuenheim voll und ganz. Bezogen auf die aktuellen Beratungen möchten wir insbesondere das ausführliche Juryverfahren des Realisierungswettbewerbs loben, über welches nun ein adäquater Siegerentwurf präsentiert und dem Bezirksbeirat vorgelegt wurde.

Dieser Siegerentwurf gefällt uns insgesamt sehr gut und erfüllt viele unserer Anforderungen an eine gute und sinnvolle Brückenverbindung zwischen Bergheim und Neuenheim. Deshalb folgen wir der vorgelegten Beschlussvorlage und stimmen der Beauftragung des 1. Preisträgers (Planungsgruppe Schlaich Bergermann und Partner GmbH) für die Planung der Brücke zu.

Wir hoffen auf eine schnellstmögliche Umsetzung, die durch keinerlei weitere Verzögerungen behindert wird.

Bezüglich der bisher kursierenden Wortmeldungen aus dem Neuenheimer Bezirksbeirat interessieren wir uns für die folgenden beiden Fragestellungen ganz besonders:

1. Bezüglich einer eventuellen Kostenüberschreitung des 1. Preisträgers: Wie beurteilt die Verwaltung diese eventuellen Zusatzkosten? Welche Maßnahmen sind in den berechneten Kosten enthalten, welche nicht?
2. Bezüglich der Notfallzufahrt über die Promenade: Diese Notfallzufahrt führt anscheinend dazu, dass die Brücke am Nordufer vergleichsweise hoch ist. Lässt sich die Zufahrt daher anders führen, um so die nötige Brückenhöhe an dieser Stelle reduzieren zu können? Wir bitten darum, dies im weiteren Verfahren zu prüfen und die Problematik im Blick zu behalten.“

---

**Bezirksbeirätin Schneider-Göbbert und Bezirksbeirat Klassen** widersprechen für die SPD der Beratung dieses Tagesordnungspunktes im elektronischen Umlaufverfahren mit folgender Begründung:

„Schon seit Jahren forderten wir eine bessere Rad-Fußwege-Verbindung für den Campus und die Unikliniken im Neuenheimer Feld. Die vorgestellten Brückenvorschläge können hier eine sinnvolle Lösung sein. Speziell der 1. und der 3. Platz des Wettbewerbs überzeugen. Es bleiben aber noch Fragen

- Wieso endet der Entwurf von Schlaich Bergermann Partner 4,5 Meter über dem Niveau des Nordufers in Neuenheim?
- Wie kommt es zu den vorhergesagten Mehrkosten?
- Wieso ist der Entwurf von Schlaich Bergermann Partner trotz der erwarteten Mehrkosten nicht von Platz 1 genommen worden wegen Überschreitung der Kostengrenze?
- Gibt es schon Pläne für eine radfreundliche Verkehrsführung in der Gneisenaustraße?

Solange die Brücke von Schlaich / Bergermann Partner unnötige 4,50 Meter zu hoch in Neuenheim ankommt empfehlen wir diesem Plan nicht zuzustimmen. Es ist nicht verständlich warum Radfahrer jeden Tag auf beiden Seiten zusammen 9 Höhenmeter zusätzlich bewältigen sollen. Die Mindesthöhe über der Schiffahrtsstraße kann auch mit einem fast ebenerdigen Anschluss in Neuenheim erreicht werden. Durch die geringere Gesamthöhe der Brücke würden auch die Kosten gesenkt.

Da wir für eine schnelle Realisierung der Brücke sind sollte entweder Schlaich Bergermann Partner nachbessern und fast ebenerdig auf der Neuenheimer Seite ankommen oder wie von der Radfahrer Initiative gefordert der 3. Preisträger Mayr Ludescher Partner mit der Realisierung beauftragt werden.“

Somit wird **festgestellt**, dass die **Beschlussfassung der Vorlage im elektronischen Umlaufverfahren** durch Widerspruch **abgelehnt** ist.

**gezeichnet**  
Isolde Greßler  
Vorsitzende

**Ergebnis:** im Umlaufverfahren durch Widerspruch abgelehnt

## Beschlussfassung im elektronischen Verfahren des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 19.01.2021

Beschlussfassung im elektronischen Verfahren des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 19.01.2021

- 3 "Rad- und Fußverbindung über den Neckar" nach Realisierungswettbewerb hier: Wettbewerbsergebnis und weitere Beauftragung**  
Beschlussvorlage 0411/2020/BV ist beigelegt.

Im Rahmen des elektronischen Verfahrens wurden bis zum gesetzten Fristende **Widersprüche** eingelegt von:

- Stadträtin Marggraf (am 18.01.2021)
- Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz (am 18.01.202)
- Stadtrat Bartesch (am 18.01.2021) mit folgender Begründung:

Die Lockdownpolitik aller anderen Parteien hat auch Heidelberg in eine schwere finanzielle Krise gestürzt. Auch bei guter Kassenlage bin ich gegen diese Brücke, Heidelberg braucht eine echte 5. Neckarquerung und keine teure Kleinbrücke nur für Rad- und Fußverkehr. Da jetzt dutzende Millionen fehlen sollte dieses Projekt auf jeden Fall gestoppt werden.

- SPD-Fraktion (am 19.01.2021)
- Fraktion B'90/Die Grünen (am 19.01.2021)

Des Weiteren sind folgende **Sachanträge** eingegangen:

- Sachantrag der Fraktion Die Linke (vergleiche auch Anlage 02 zur Drucksache 0411/2020/BV):

**Das Brücken- Konzept des 3. Preisträgers Mayr-Ludescher wird mit den weiteren Planungsleistungen beauftragt.**

**Begründung:**

Nach den Ergebnissen der Vorprüfung (Stadt Heidelberg, IBA, Planungswettbewerb Fuß- und Radwegbrücke über den Neckar, Bericht der Vorprüfung 2. Stufe, Stand 1.7.2020) würde der erste Preisträger den Kostenrahmen von 17 Millionen Euro nicht einhalten. Dem Bericht nach sind Mehrkosten von ca. 3 Millionen Euro zu erwarten. Die Einhaltung des Kostenrahmens ist dem 3. Preisträger, Mayr Ludescher Partner Beratende Ingenieure GmbH, dem Bericht nach gelungen und liegt damit rund 3 Millionen Euro preiswerter.

In Zeiten knapper Kassen durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind Mehrausgaben von rund 3 Mio. Euro kaum darstellbar. Zudem hätte das von der Jury als 1. Preisträger ausgewählte Konzept für den Fahrrad- und Fußverkehr wie für das Neuenheimer Neckarufer auch Nachteile. Die Brücke wäre am Neuenheimer Ufer 2,60 m höher als die Ernst-Walz-Brücke. Sie erfordert deshalb große Rampenanlagen, die zu Umwegen für den Radverkehr und zu Toträumen unter den Rampen führen würden. Der 3. Preisträger vermeidet diese Probleme, er kommt am Nordufer ohne Rampen aus und hat eine um 3,20 m geringere Höhe als der 1. Preisträger.

- Sachantrag der Grün-Alternativen Liste (vergleiche auch Anlage 03 zur Drucksache 0411/2020/BV):

Die Verwaltung wird gebeten, die Kriterien für die Entscheidung in diesem Wettbewerb deutlicher offen zu legen. Darüber hinaus bitten wir um eine Information über insbesondere den dritten Preisträger, der bei gleicher Aufgabenerfüllung, offenkundig weit deutlicher im gesetzten finanziellen Rahmen bleibt.

- Sachantrag der SPD-Fraktion (vergleiche auch Anlage 04 zur Drucksache 0411/2020/BV):

Die SPD-Fraktion begrüßt den Bau der Fuß- und Radbrücke über den Neckar ausdrücklich als Projekt des Klimaschutzes und der Verbesserung von Verkehrswegen in Heidelberg. Zu dem vorgestellten Siegerentwurf sehen wir jedoch noch Änderungsbedarf. Daher beantragen wir:

1. Anpassung der Brückenabfahrt auf ein deutlich geringeres Niveau zur Verbesserung des Nutzungskomforts
2. Änderung der geplanten Streckenführung des Notfall-Rettungsweges an der Nordabfahrt der Fahrradbrücke

**Begründung:**

Im Bereich des Nordufers soll laut Planung die Abfahrtsstrecke ab Mitte des Neckarufers erhöht werden, um die geplante Führung von Rettungswagen als Notfallweg bei Staus in der Kirschnerstraße in Richtung Universitätsklinikum zu gewährleisten. Die Wegführung unter der Brücke hindurch bedingt jedoch eine Brückenhöhe, die für Radfahrer\*innen nach Süden wenig komfortabel ist.

Eine Führung des Rettungsweges entlang der Gebäude der Marsilius-Arkaden zum Ufer nördlich der Brückenabfahrt (siehe Skizze des UPI-Institutes) gäbe mehr Planungsfreiheit bezüglich der Brückenhöhe, könnte Baukosten verringern und würde den Ruhebereich für Student\*innen und Passant\*innen verschonen. Die Fuß- und Fahrradbrücke über den Neckar ist eine neue attraktive Verkehrsstrecke für den Nord-Südverkehr zum Universitätsklinikum, die den umweltfreundlichen Fahrradverkehr fördern wird. Hohe Priorität sollte dabei eine möglichst hohe Nutzer\*innenfreundlichkeit haben.

Da somit Widersprüche vorliegen, wird **festgestellt**, dass bei dieser **Vorlage** im elektronischen Umlaufverfahren **keine Zustimmung zur Beschlussempfehlung** erfolgt ist.

**gezeichnet**  
Jürgen Odszuck  
Erster Bürgermeister

**Ergebnis:** im Umlaufverfahren durch Widerspruch abgelehnt

## Beschlussfassung im elektronischen Verfahren des Haupt- und Finanzausschusses vom 26.01.2021

Ergebnis der öffentlichen Beschlussfassung des Haupt- und Finanzausschusses im elektronischen Verfahren vom 26.01.2021

### 7 „Rad- und Fußverbindung über den Neckar“ nach Realisierungswettbewerb hier: Wettbewerbsergebnis und weitere Beauftragung Beschlussvorlage 0411/2020/BV

Im Rahmen des elektronischen Verfahrens sind bis zum Stichtag 26.01.2021 folgende **Rückmeldungen** eingegangen:

Stadträtin Winter-Horn widerspricht der abschließenden Beratung im elektronischen Umlaufverfahren mit folgender Begründung:

„Die zahlreichen Fragen und Anmerkungen aus dem Bezirksbeirat Neuenheim zeigen, dass bei diesem Tagesordnungspunkt vor einer Beschlussfassung noch erheblicher Klärungsbedarf besteht.“

Die SPD Fraktion widerspricht der abschließenden Beratung im elektronischen Umlaufverfahren mit folgender Begründung:

„Aufgrund der aktuellen Antragslage und dem bereits für die Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses erfolgten Widerspruchs reichen wir für diesen Tagesordnungspunkt auch im elektronischen Umlaufverfahren des Haupt- und Finanzausschusses einen Widerspruch ein.“

Stadträtin Stolz widerspricht der abschließenden Beratung im elektronischen Umlaufverfahren mit folgender Begründung:

„Diskussionsbedarf:

In den Fachgremien gestellte Fragen müssen beantwortet und dort (und in angemessener Art und Weise in der Öffentlichkeit) diskutiert werden bevor der Haupt- und Finanzausschuss entscheiden kann.“

Somit wird **festgestellt**, dass die **Beschlussfassung der Vorlage** im elektronischen Umlaufverfahren durch Widerspruch **abgelehnt** ist.

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** im Umlaufverfahren durch Widerspruch abgelehnt

## Digitale Beratung der Themen des Haupt- und Finanzausschusses am 28.01.2021

Ergebnis der digitalen Beratung der Themen des Haupt- und Finanzausschusses am 28.01.2021

### 7 „Rad- und Fußverbindung über den Neckar“ nach Realisierungswettbewerb hier: Wettbewerbsergebnis und weitere Beauftragung Beschlussvorlage 0411/2020/BV

Erster Bürgermeister Odszuck geht auf die im Umlaufverfahren schriftlich dargelegten Widersprüche ein. Er hebt dabei hervor, dass man sich noch in einer frühen Planungsphase befinde und Änderungen – wie beispielsweise die Höhe der Brücke – im weiteren Verfahren noch angepasst werden können. Hierzu könne noch eine inhaltliche Beratung im Fachausschuss (Stadtentwicklungs- und Bauausschuss) folgen.

In einer kurzen Aussprache melden sich Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Stolz, Stadträtin Winter-Horn und Stadtrat Grädler zu Wort.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner und Erster Bürgermeister Odszuck gehen auf die Anmerkungen der Stadträtinnen und Stadträte ein und beantworten die Fragen.

Erster Bürgermeister Odszuck erläutert, dass die Inanspruchnahme eines privaten Grundstücks auf der Südseite eine bereits durch den Gemeinderat beschlossene Planungsgrundlage für alle Wettbewerbsbeiträge gewesen sei. Erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens könne die rechtliche Sicherung abschließend geklärt werden. Auch eine verlässliche Risikoeinschätzung bezüglich der Kosten könne aufgrund der Unschärfe in dieser Planungsphase noch nicht getroffen werden.

Am Ende der Aussprache kündigt Stadträtin Stolz an, dass sie sich bei einer Abstimmung enthalte.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster ist der Meinung, dass man heute keine Empfehlung aussprechen sollte, sondern die Vorlage ohne Beschlussempfehlung in den Gemeinderat geben solle.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt fest, dass somit die **Widersprüche bestehen bleiben** und die Vorlage **ohne Beschlussempfehlung in den Gemeinderat** geht. Die **Beschlussfassung der Vorlage im elektronischen Umlaufverfahren** ist weiterhin **abgelehnt**.

gezeichnet  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** im Umlaufverfahren durch Widerspruch abgelehnt

## Sitzung des Gemeinderates vom 10.02.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 10.02.2021

### 5 Rad- und Fußverbindung über den Neckar nach Realisierungswettbewerb hier: Wettbewerbsergebnis und weitere Beauftragung Beschlussvorlage 0411/2020/BV

Es liegen Sachanträge der GAL, Die PARTEI und der Grünen-Fraktion (Anlagen 05, 06 und 08 zur Drucksache 0411/2020/BV) vor.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner erklärt zu Beginn, bei der digitalen Beratung des Haupt- und Finanzausschusses am 28.01.2021 habe Erster Bürgermeister Odszuck bereits darauf hingewiesen, dass man sich noch in einer frühen Planungsphase befinde und Änderungen – wie beispielsweise die Höhe der Brücke – im weiteren Verfahren noch angepasst werden könnten.

Weiter führt er aus, die heute eingereichten Sachanträge würden sich unter anderem auch auf die Höhe der Brücke beziehen. Er schlägt daher vor, die Beschlussfassung dahingehend zu ändern, die Höhe der Brücke und die Rettungszufahrt am Nordufer anzupassen.

Danach stellt Stadtrat Leuzinger seinen Sachantrag (Anlage 06 zur Drucksache 0411/2020/BV) und begründet diesen:

Es wird keine Brücke gebaut. Dank – nach der Landtagswahl – flächendeckend verfügbarem Zeppelinlinienverkehr, kann der Neckar problemlos an jeder beliebigen Stelle überquert werden. Zudem fordert Die PARTEI Heidelberg den Neckar einfach zuzubetonieren oder dauerhaft einzufrieren. Eine Brücke erübrigt sich somit.

Anschließend meldet sich Stadtrat Rothfuß, stellt den Sachantrag seiner Fraktion (Anlage 08 zur Drucksache 0411/2020/BV) und begründet diesen.

Die grüne Fraktion beantragt folgendes:

- a) Die Rettungszufahrt wird nordwestlich (also nicht entlang des Neckars) geführt.
- b) Die Höhe der Brücke am Nordufer soll durch den Wegfall der Rettungszufahrt reduziert werden und zwar so weit, dass die ebenerdige Führung des Fuß- und Radverkehrs unterhalb der Brücke weiterhin gut möglich ist.

Stadtrat Pfeiffer erklärt, bereits im Umlaufverfahren des Bezirksbeirates Neuenheim seien viele Fragen, unter anderem zum Thema Kosten, gestellt worden. Diese seien erst zur heutigen Sitzung beantwortet worden (siehe Anlage 07 zur Drucksache 0411/2020/BV). Für ihn sei dies nicht ausreichend, um heute eine fundierte Entscheidung treffen zu können. Er stellt daher folgenden **Geschäftsordnungsantrag**:

Der Tagesordnungspunkt soll in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität beziehungsweise den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss zurückverwiesen werden.

Erster Bürgermeister Odszuck entschuldigt sich für das späte Vorliegen der Antworten. Weiter führt er aus, generell seien die Kostenaussagen mit Vorsicht zu genießen (Stichwort: Kostenunschärfe). Die Annahme der Kostensteigerung beim Entwurf vom Büro Schlaich Bergermann und Partner habe jedoch durch den Bieter entkräftet werden können. Auch durch eine Absenkung der Brücke am nördlichen Ufer und somit Verkürzung der Rampe (Sachantrag der Grünen-Fraktion) würden Kosten eingespart.

Abschließend betont er zum Verfahren, man könne heute nicht einfach beschließen, einen anderen Preisträger mit dem Bau der Brücke zu beauftragen. Man könne lediglich darüber entscheiden, ob das Verfahren weitergeführt werde. Wenn man sich dagegen ausspreche, sei das Verfahren abgelehnt und man müsste ein neues Verfahren starten. Dies sei jedoch nicht im Sinne der Verwaltung, weshalb er darum bitte, dem Verfahren heute zuzustimmen.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Kutsch, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Dr. Meißner, Stadträtin Dr. Schenk, Stadtrat Dr. Lutzmann und Stadtrat Michelsburg

In der Aussprache wird deutlich, dass ein Teil des Gemeinderates der Beauftragung der Planung heute zustimmen könne. Ein anderer Teil befürworte jedoch eine Rückverweisung in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, um die noch offenen Fragen zu klären.

Erster Bürgermeister Odszuck erklärt, wichtig sei ihm heute eine Zustimmung zum Verfahren, damit die grundsätzlichen Planungen weiterlaufen könnten. Die noch offenen Fragen könne man gerne im Fachausschuss diskutieren. Der richtige Fachausschuss für dieses Thema sei jedoch nicht der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität, sondern der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss. Hier könne man im Rahmen einer Informationsvorlage auch mögliche Anträge seitens des Gemeinderates einbringen und beraten.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner ruft zur Abstimmung über die Anträge auf.

Stadtrat Michelsburg bringt daraufhin noch den **Antrag** der SPD-Fraktion (Anlage 04 zur Drucksache 0411/2020/BV) ein:

Die SPD-Fraktion begrüßt den Bau der Fuß- und Radbrücke über den Neckar ausdrücklich als Projekt des Klimaschutzes und der Verbesserung von Verkehrswegen in Heidelberg. Zu dem vorgestellten Siegerentwurf sehen wir jedoch noch Änderungsbedarf. Daher beantragen wir:

1. Anpassung der Brückenabfahrt auf ein deutlich geringeres Niveau zur Verbesserung des Nutzungskomforts
2. Änderung der geplanten Streckenführung des Notfall-Rettungsweges an der Nordabfahrt der Fahrradbrücke

Es folgt eine kurze Diskussion über die weitere Vorgehensweise bezüglich der Abstimmung der Anträge, woraufhin Stadtrat Rothfuß um eine **Sitzungsunterbrechung** bittet.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner **unterbricht** daraufhin **von 18:24 bis 18:34 Uhr die Sitzung**.

**Nach Wiederaufnahme der Sitzung** teilt Stadtrat Michelsburg mit, in der Sitzungsunterbrechung habe man sich auf folgenden gemeinsamen **Antrag** geeinigt:

1. Die Anpassung der Brückenabfahrt wird zur Verbesserung des Nutzungskomforts auf das vom Wasser- und Schifffahrtsamt vorgegebene Mindestniveau gesenkt.
2. Änderung der geplanten Streckenführung des Notfall-Rettungsweges an der Nordabfahrt der Fahrradbrücke dahingehend, dass dieser nicht unter der Brücke verläuft.

Bevor Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner über diesen Antrag abstimmen lässt, **zieht** Stadtrat Pfeiffer seinen **Geschäftsordnungsantrag** auf **Rückverweisung zurück**.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner lässt sodann über den von Stadtrat Michelsburg gestellten **Antrag** abstimmen.

**Abstimmungsergebnis: mehrheitlich beschlossen bei 6 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen**

Daraus ergibt sich folgender

**Beschluss des Gemeinderates (Änderungen fett markiert):**

*Der Gemeinderat stimmt der Beauftragung der Planungsgruppe Schlaich Bergermann und Partner GmbH (Stuttgart/Berlin), Laboratory for Visionary Architecture Berlin GmbH (Berlin), Latz+ Partner Landschaftsarchitektur Stadtplanung (Kranzberg) mit der Planung der Rad- und Fußverbindung über den Neckar, zunächst in einem ersten Schritt mit der Leistungserbringung bis zur Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 1 – 4 HOAI) **mit folgenden Änderungen** zu:*

- 1. **Die Anpassung der Brückenabfahrt wird zur Verbesserung des Nutzungskomforts auf das vom Wasser- und Schifffahrtsamt vorgegebene Mindestniveau gesenkt.***
- 2. **Änderung der geplanten Streckenführung des Notfall-Rettungsweges an der Nordabfahrt der Fahrradbrücke dahingehend, dass dieser nicht unter der Brücke verläuft.***

*Ebenso stimmt er der Beauftragung der notwendigen begleitenden Untersuchungen und Gutachten zu, sodass sich ein Gesamtkostenvolumen von 1.500.000 € brutto ergibt.*

*Die Finanzierung erfolgt im Teilhaushalt 66 bei PSP 8.66112120.700 wie folgt:*

*Im Jahr 2021 sind kassenwirksam 500.000 € sowie eine planmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 1.000.000 €, im Jahr 2022 kassenwirksam 700.000 € und im Jahr 2023 kassenwirksam 300.000 € bereit zu stellen.*

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** beschlossen mit Änderungen

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Die Stadt Heidelberg hat, in Kooperation mit der IBA Heidelberg, einen Planungswettbewerb für eine eigenständige Rad- und Fußverbindung über den Neckar ausgeschrieben (Drucksache 0231/2018/BV). Der Planungswettbewerb wurde als zweistufiges Verfahren mit einem Ideenteil (Stufe 1) und einem Realisierungsteil (Stufe 2) durchgeführt.

Die fünf prämierten Teilnehmer aus dem Ideenwettbewerb haben ihre Entwürfe im Realisierungswettbewerb konkretisiert. Hier stand vor allem die Brückenkonstruktion sowie die detaillierte landschaftsplanerische Einbindung der Zu- und Abfahrtsrampen im Fokus der Bearbeitung. Des Weiteren wurden Anforderungen zu funktionalen und gestalterischen Zusammenhängen präzisiert.

### **2. Wettbewerb**

Der Planungswettbewerb endete am 14.07.2020 mit der Preisgerichtssitzung der Stufe 2.

Das Preisgericht erkannte folgende Preise zu:

#### **1. Preis**

Schlaich Bergermann und Partner GmbH (Stuttgart/Berlin), Laboratory for Visionary Architecture Berlin GmbH (Berlin), Latz+ Partner Landschaftsarchitektur Stadtplanung (Kranzberg)

#### **2. Preis**

Ingenieurteam Bergmeister (Vahrn, Italien), J2M jeckel mayr metz architekten (München), lohrer hochrein landschaftsarchitekten und stadtplaner GmbH (München)

#### **3. Preis**

Mayr Ludescher Partner Beratende Ingenieure GmbH (Stuttgart), DKFS Architects LTD (London, Großbritannien), Prof. Jörg Stötzer Landschaftsarchitektur (Stuttgart)

Der Entwurf des 1. Preisträgers ist als Anlage 1 dieser Vorlage beigelegt.

### **3. Verhandlungsverfahren**

Im Anschluss an den Planungswettbewerb wurde nach den Bestimmungen der Vergabeverordnung (VgV) mit allen ausgezeichneten Büros ein Verhandlungsverfahren durchgeführt. Das Verfahren dient der Auswahl desjenigen Preisträgers, der mit den weiteren Planungsleistungen (zunächst Leistungsphasen 1 – 4 nach der Verordnung über die Honorare für Architekten und Ingenieure –HOAI-) beauftragt werden soll.

#### **3.1 Angebote und Verhandlungsgespräche**

Alle drei Preisträger wurden zu Verhandlungsgesprächen am 27.10.2020 eingeladen und aufgefordert, entsprechende unverbindliche Honorarangebote vorzulegen. Auftragskriterien sind neben dem Wettbewerbsergebnis auch das Entwicklungspotential des Wettbewerbsergebnisses, das Honorarangebot mit Nebenkosten sowie die Organisationsstruktur und Leistungsfähigkeit des Projektteams.

Nach den Gesprächen wurden die Büros zur Abgabe verbindlicher Angebote aufgefordert. Der 2. Preisträger hat den Termin zum Verhandlungsgespräch abgesagt.

Die beiden verbliebenen Angebote wurden fristgerecht eingereicht. Ausschlussgründe konnten nicht festgestellt werden. Die rechnerische Prüfung der Angebote der beiden Büros hat keine Veränderungen der Angebotssummen ergeben.

### **3.2 Bewertung und Vergabeempfehlung**

Die Angebote der Bieter wurden gemäß Auslobung mit vier Auftragskriterien bewertet und wie folgt gewichtet:

- Wettbewerbsergebnis der Stufe 2: 50 %
- Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit des Bauwerks / Kosten- und Terminplanung: 25 %
- Leistungsfähigkeit des Projektteams: 20 %
- Honorarangebot: 5 %

Diese Kriterien wurden jeweils getrennt für den Ingenieur, den Landschaftsarchitekt und den Architekten bewertet. Aus den Einzelbewertungen erfolgte dann eine Gesamtbewertung für die Planungsgruppe mit der Wichtung 70 % für die Wertung des Ingenieurs, 20 % für die Wertung des Landschaftsarchitekten und 10 % für die Wertung des Architekten.

Das Angebot der Planungsgruppe Schlaich Bergermann und Partner GmbH et al. hat die höchste Gesamtpunktzahl erreicht.

Die Verwaltung empfiehlt daher, die Planungsgruppe Schlaich Bergermann und Partner GmbH et al. mit den weiteren Planungsleistungen zu beauftragen.

## **4. Finanzierung**

Das Gesamtkostenvolumen der Leistungserbringung bis zur Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 1 – 4 HOAI) sowie den notwendigen begleitenden Untersuchungen und Gutachten und der Projektsteuerung beträgt 1.500.000 €.

Im Jahr 2021 sind kassenwirksam 500.000 € sowie eine planmäßige Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 1.000.000 €, im Jahr 2022 kassenwirksam 700.000 € und im Jahr 2023 kassenwirksam 300.000 € bereit zu stellen.

Mit Drucksachen Nummer 0230/2020/BV sowie 0296/2020/BV hat der Gemeinderat grundsätzliche Festlegungen über die Bereitstellung von Bauinvestitionsmitteln und deren Finanzierung im kommenden Doppelhaushalt getroffen.

Eine Realisierung dieser Aufträge in 2021/2022 ist mit einem weiteren Anstieg der Neuverschuldung verbunden, sofern es nicht gelingt, im Wege der Priorisierung anderer Maßnahmen für einen anteiligen Ausgleich zu sorgen.

Wir bitten um Zustimmung.

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

---

Drucksache:

**0411/2020/BV**

00318278.doc

...

Die Rad- und Fußverbindung über den Neckar war laut Auslobungstext barrierefrei zu planen. Der Beirat von Menschen mit Behinderung war im Rahmen der Bürgerbeteiligung eingebunden.

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

| <b>Nummer/n:<br/>(Codierung)</b> | <b>+ / -<br/>berührt:</b> | <b>Ziel/e:</b>  |
|----------------------------------|---------------------------|---|
| MO 1                             |                           | <b>Ziel/e:</b><br>Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern<br><b>Begründung:</b><br>Die Maßnahme ist eine wichtige Nord-Südverbindung im Fuß- und Radverkehrsnetz  |
| UM 2                             |                           | <b>Ziel/e:</b><br>Dauerhafter Schutz von Wasser, Boden, Luft, Natur, Landschaft und Klima<br><b>Begründung:</b><br>Maßnahme schafft Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad und trägt damit zur Reduktion von Treibhausgasen bei. |

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

**Anlagen zur Drucksache:**

| <b>Nummer:</b> | <b>Bezeichnung</b>  |
|----------------|---|
| 01             | Entwurf 1. Preisträger  |
| 02             | Sachantrag Fraktion Die Linke vom 15.01.2021  |
| 03             | Sachantrag GAL vom 18.01.2021   |
| 04             | Sachantrag SPD-Fraktion vom 19.01.2021  |
| 05             | Sachantrag der GAL vom 08.02.2021   |
| 06             | Sachantrag von Herrn Stadtrat Leuzinger vom 10.02.2021  |
| 07             | Schreiben des Ersten Bürgermeisters vom 10.02.2021  |
| 08             | Sachantrag der Fraktion Bündnis 90 Die Grünen vom 10.02.2021<br><b>(Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 10.02.2021)</b> |