

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Stadtplanungsamt
Tiefbauamt

**Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs
Fuß- und Radwegbrücke Kirchheim-
Rohrbach**
- Einleitung der Entwurfsplanung
- Außerplanmäßige Mittelbereitstellung in
Höhe von 100.000,- Euro

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Bauausschuss	12.02.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	20.02.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Bezirksbeirat Rohrbach	21.02.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	06.03.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

1) Auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses soll unverzüglich die Entwurfsplanung erarbeitet und das Genehmigungs- und das Zuschussverfahren eingeleitet werden.

2) Hierfür werden in 2008 überplanmäßige Mittel in Höhe von 100.000.- Euro bei Projektnummer 8.66110721 bereitgestellt. Die Deckung erfolgt durch Minderausgaben bei Projektnummer 8.66130711 Speyerer Straße.

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Wettbewerbsbeschreibung
A 2	Übersichtskarte
A 3	Protokoll der Preisgerichtssitzung
A 4	Wettbewerbsdokumentation (wird zur Bauausschusssitzung am 12.02.2008 nachgereicht)

I. 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:	Ziele:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr
SL 10	+	Barrierefrei Bauen
QU 2	+	Investitionen fördern, die einen gleichermaßen sozialen, ökonomischen und ökologischen Nutzen aufweisen

Begründung:
Die Fuß- und Radwegbrücke zwischen Kirchheim und Rohrbach verbessert Stadtteilvernetzung und Mobilität in den besonders stadt-, umwelt- und sozialverträglichen nichtmotorisierten Verkehrsarten. Die Brücke ist rollstuhlgerecht geplant.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)



II. Begründung:

Das Tiefbauamt und das Stadtplanungsamt haben am 26. Juni 2007 einen Realisierungswettbewerb für die Planung der Fuß- und Radwegbrücke zwischen Kirchheim und Rohrbach ausgeschrieben (siehe Anlage 1 und 2). Nach vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren wurden am 7. August die Wettbewerbsunterlagen an 20 Teilnehmer versendet. Es wurden 17 Arbeiten abgegeben. Das Preisgericht tagte am 7. November. Es empfahl einstimmig, den Verfasser des 1. Preises mit der weiteren Bearbeitung zu betrauen (Protokoll der Preisgerichtssitzung siehe Anlage 3).

In der Woche vom 12. bis 16. November 2007 wurden die Arbeiten im ehemaligen Badischen Hof in Kirchheim öffentlich ausgestellt.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs wurden zeitnah zur Jurysitzung und daher noch ohne Beschlussvorlage am 4. Dezember 2007 im Bezirksbeirat Kirchheim vorgestellt. Aus dem Sitzungsprotokoll: „Die Mitglieder des Bezirksbeirates stimmen der vorgestellten Variante des ersten Preisträgers zu.“ In der Beratungsfolge der nun vorliegenden Beschlussvorlage wurde daher auf eine nochmalige Befassung des Bezirksbeirates Kirchheim verzichtet.

Die Preisträger



1. Preis (Ansicht von Osten)

Verfasser: Weischede, Hermann und Partner, Stuttgart, in AG mit Bez & Kock Architekten, Stuttgart

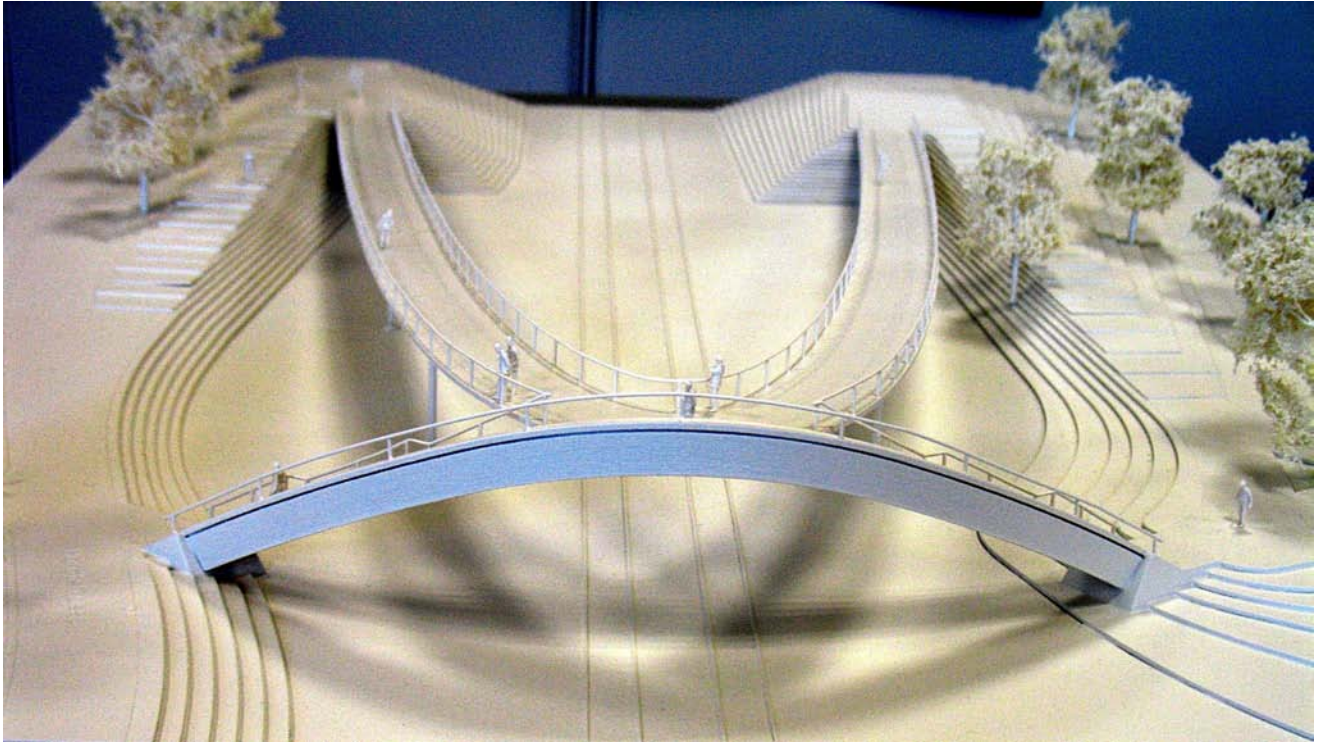
Auszug aus dem Preisgerichtsprotokoll:

In engen Serpentin, wie eine Alpenpassstraße, überwindet der Entwurf auf kürzest möglichem Weg den Höhenunterschied. Er schafft damit kurze Wege und verbraucht wenig Platz. Durch die elegante, plastische Form der in den Gelenken breiter werdenden Wege, unterstrichen durch ein überlegtes Beleuchtungskonzept entsteht ein Bauwerk, das selbstbewusst seinen eigenen Charakter demonstriert. Der Entwurf verlangt eine sorgfältige Gestaltung der Freiflächen.

Die Anschlüsse sind westlich und östlich richtig gewählt. Der Treppenweg ist sehr kurz. Die Rampen sind für Radfahrer dynamisch günstig. Die Verbreiterung an den engen Kurven schafft auch Aufenthaltspunkte. Barrierefreiheit ist gewährleistet.

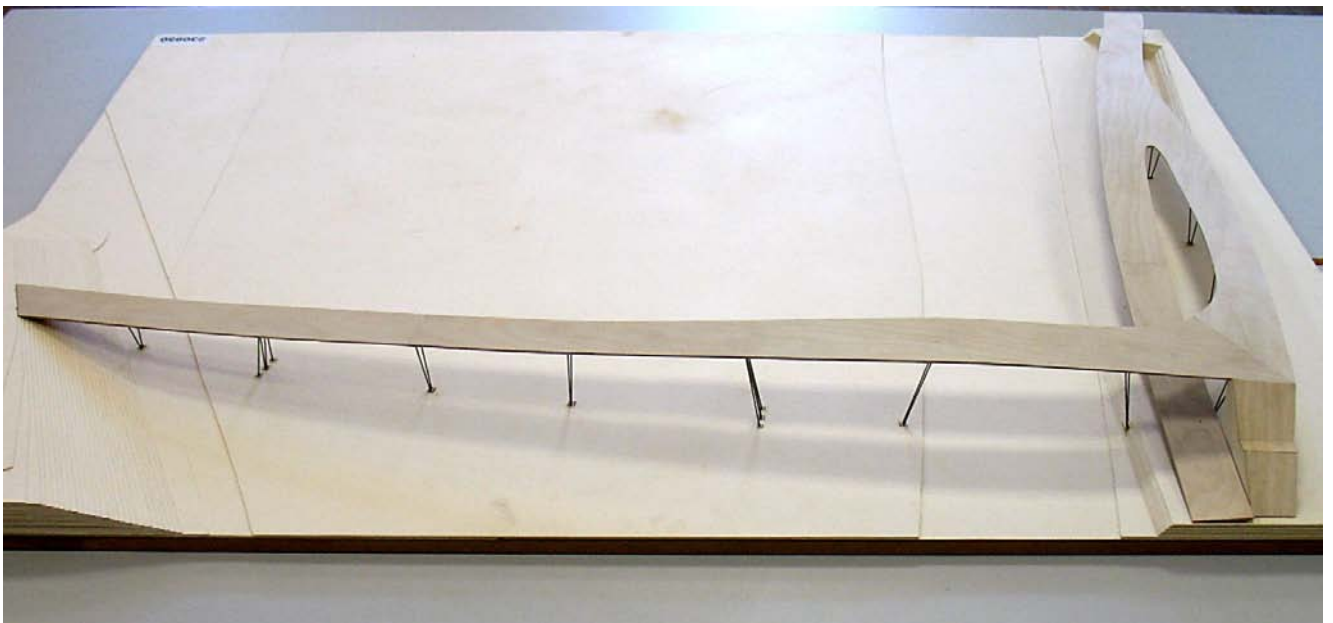
Eine schlanke Stahlbetonplatte ruht auf mittigen Stahlbetonstützen. Zu den Kanten hin wird die Tragplatte schlanker und damit eleganter. Die Gleise sollen mit einer vorgefertigten Stahlbetonplatte überspannt werden, was die Sperrzeiten kurz halten kann.

Im ganzen ein verkehrlich, gestalterisch und technisch sehr gelungener Entwurf.



2. Preis (Ansicht von Süden)

Verfasser: Peter und Lochner GmbH, Stuttgart, in AG mit asp Architekten; Stuttgart



3. Preis (Ansicht von Norden):

Verfasser: Cheret + Bozic Architekten BDA, Stuttgart, in AG mit Knippers Helbig BI, Stuttgart

Weiteres Vorgehen

Für die Brücke ist eine Genehmigung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz einzuholen. Da die Brücke Bahnflächen in Anspruch nimmt und eine Veränderung der Fahrleitung erfordert ist hier mit entsprechenden Verfahrensdauern zu rechnen. Außerdem ist ein Zuschussantrag nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu stellen. Eine Realisierung der Brücke in den Jahren 2009/2010 setzt neben der Bereitstellung der notwendigen Investitionsmittel im nächsten Haushalt voraus, dass diese Verfahrensschritte schon 2008 eingeleitet werden. Als Antragsgrundlagen sind eine Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erarbeiten.

Die Änderung der Fahrleitung kann nach Aussage der DB-Netz AG nur im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau der nördlichen Hardtstraße erfolgen. Verzögerungen in der weiteren Bearbeitung betreffen daher beide Projekte.

Die Brücke erfordert Ergänzungen im Wegenetz (siehe Anlage 2) und eine Neuordnung und Aufwertung der Grünflächen insbesondere auf Rohrbacher Seite. Auch hierfür sind die erforderlichen Planungen einzuleiten.

Auf Rohrbacher Seite befindet sich ein absiedlungswilliger Getränkegroßmarkt (Flurstück 21484/6). Das städtebauliche Konzept für die Nachfolgenutzungen wird derzeit abgestimmt. Das Brückenprojekt stellt daran den Anspruch einer übersichtlichen und attraktiven öffentlichen Wegeführung in Verlängerung von Konrad-Zuse- und Sickingenstraße (siehe Anlage 2). Eine Wegeführung entlang blinder Gebäuderückseiten ist zu vermeiden, eine Integration von Kfz-Erschließung und Fuß- und Radverkehr ist aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und der Minderung des Flächenverbrauchs anzustreben. Die Flächen der ehemaligen Straßenbrückentrasse können in die städtebauliche Konzeption einbezogen werden.

Für die weitere Planung der Fuß- und Radwegbrücke stehen im Jahr 2008 keine Haushaltsmittel zur Verfügung. Eine gesicherte Kostenschätzung ist derzeit noch nicht möglich. Ausgehend von einem Kostenrahmen von circa 2 Millionen Euro für die Brücke und von circa 1 Millionen Euro für die Anschlussbereiche lassen sich die im Jahr 2008 erforderlichen Haushaltsmittel wie folgt abschätzen:

- 50.000.- Euro für die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Brücke und
- 50.000.- Euro für die Vor- und Entwurfsplanung der Wege und Grünflächen in den Anschlussbereichen.

Es wird vorgeschlagen, dafür außerplanmäßige Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen und zur Deckung in 2008 die Maßnahme Speyerer Straße (Projektnummer 8.66130711) heranzuziehen.

gez.

Prof. Dr. Raban von der Malsburg