

**VERTRAULICH**  
bis zur Feststellung des  
schriftlichen Ergebnisses der  
letzten nicht öffentlichen  
Ausschusssitzung durch  
die/den Vorsitzende/n!

Betreff:

**Bahnstadt – Wettbewerb „Freiraum Bahnstadt West,,  
hier: Vergabe von Planungsleistungen für die  
Freiflächen Bahnstadt West  
Wettbewerb und Ergebnis des Verfahrens im Rahmen  
der Verdingungsordnung für freiberufliche  
Leistungen (VOF- Verfahren)**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	13.05.2014	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	28.05.2014	N	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	05.06.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

Der Bau- und Umweltausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgende Beschlüsse:

1. Der Gemeinderat beschließt die Weiterentwicklung und -bearbeitung des Siegerentwurfs: Im zweiphasigen Wettbewerbsverfahren „Freiraum Bahnstadt West“ erhielt die Arbeit des jungen Büros KRAFT.RAUM. Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung Krefeld mit ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum und Norbert Post- Hartmut Welters – Architekten & Stadtplaner GmbH, Dortmund den ersten Preis. Das Wettbewerbsverfahren war Teil eines Verfahrens im Rahmen der Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen (VOF- Verfahrens). In dem VOF-Verfahren insgesamt behauptete sich ebenfalls das Büro KRAFT.RAUM.
2. Der Gemeinderat stimmt der Vergabe von Planungsleistungen für die Freianlagen und die Verkehrsanlagen Phase 1-5 an das Büro KRAFT.RAUM aus Krefeld zu. Die Planungskosten betragen brutto 299.123,39 €. Das Büro arbeitet dabei zusammen mit den Büros ambrosius blanke verkehr.infrastruktur aus Bochum und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten aus Mannheim.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Baukosten Gesamt:</b>	<b>3.580.220,00 €</b>
<b>Zzgl. 19 % Mwst.</b>	<b>680.241,80 €</b>
<b>Gesamt:</b>	<b>4.260.461,80 €</b>
<b>Planungskosten brutto:</b>	<b>299.123,39 €</b>
<b>Gesamtkosten:</b>	<b>4.559.585,19 €</b>
Aufgeteilt auf die einzelnen Maßnahme betragen die Baukosten netto:	
Freianlagen Spitzes Eck, Eppelheimer Terrasse, Eppelheimer Viereck	1.266.160 €
Freianlagen Eppelheimer Dreieck	406.700 €
Verkehrsanlagen	1.907.360 €
<b>Einnahmen:</b>	
<b>Finanzierung:</b>	
Über das Treuhandvermögen der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme	
Die Kostenschätzung zur baulichen Umsetzung inklusive der Planungsleistungen bleibt innerhalb des im Wirtschaftsplan Bahnstadt gebildeten Kostenansatzes (5,04 T€)	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Der Siegerentwurf des Wettbewerbs überzeugt vor allem in den freiraumplanerischen Lösungen. Die Ideen sollen im weiteren Planungsfortschritt vertieft und konkretisiert werden, um dann letztendlich im Gleichklang mit dem Baufortschritt an der Straßenbahntrasse umgesetzt zu werden. Begründung:

## **1. Ergebnis des Wettbewerbs „Freiraum Bahnstadt West“**

Mit der zweiten Sitzung des Preisgerichts am 13.02.2014 wurde der Wettbewerb zum Freiraum Bahnstadt West abgeschlossen. Die Jury vergab drei Preise, wobei die Entscheidung und auch die Umsetzungsempfehlung eindeutig dem 1. Preis galten.

Ziel des Wettbewerbs war die Entwicklung des westlichen Bereichs der Bahnstadt unter Beachtung der bereits feststehenden Rahmenbedingungen.

Zur Sicherung einer hochwertigen Erschließung durch den ÖPNV wird die Straßenbahn in eine zentrale Lage des Stadtteils verlegt und durch die so genannte „Grüne Meile“ geführt. Die „Grüne Meile“ ist ein prägendes Element der städtebaulichen Konzeption und wird als attraktiver Straßenraum mit breiten Gehwegen, einem mittig geführtem Rasengleis und einer beidseitig durchgehenden doppelten Baumreihe hohe Gestaltqualität besitzen.

Im Bereich der Einmündung der Grünen Meile in den Langen Anger, der bis dahin durch Retentionsbecken mit permanenter Wasserführung ein prägendes Gestaltungselement besitzt, treffen zwei Gestaltungsprinzipien und Gliederungsquerschnitte aufeinander.

Über den Wettbewerb, der durch die Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (DSK) als Entwicklungstreuhänderin der Stadt Heidelberg ausgelobt worden ist, sollte die Gestaltung der öffentlichen Räume zwischen der Kumamotostraße und der alten Trasse der Eppelheimer Straße (als Realisierungsteil) geklärt werden. Darüber hinaus soll für den westlichen Teil der Bahnstadt (Ideenteil) die städtebauliche Perspektive weiterentwickelt werden.

Es galt, basierend auf einem städtebaulichen Leitbild, ein umsetzbares Erschließungs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln, das die Bahnstadtstandards für die befestigten Flächen sowie zahlreiche Anforderungen berücksichtigt.

Das zur Realisierung empfohlene Konzept überzeugte die Jury durch die Lösungen für den Freiraum. Das freiraumplanerische Konzept zeigt 3 signifikante neue Adressen im Stadtraum auf und stellt durch großzügige Fugen in Nord- Süd- Richtung den Bezug zum ländlichen Raum her.

Das Spitze Eck ist als Platzanlage mit Baumhain thematisch und nachhaltig richtig gestaltet. Der Ansatz eines Regenwassermanagements als gestalterisches, temporäres Element wird positiv bewertet.

Auf der Eppelheimer Terrasse überzeugt die Entwurfsidee der baumüberstandenen Stadtfuge durch die raumbildende Wirkung und den Wiedererkennungswert, schafft differenzierte Aufenthaltsbereiche und –angebote, wie zum Beispiel Leselounge und Kinderspiel. Der topographische Umgang mit dem nördlichen Bereich durch Schaffung eines Plateaus mit Stufenanlage bietet einen qualitativ überzeugenden Platzraum, der sich auch zur Eppelheimer Straße hin akzentuiert absetzt.

Im Südwesten, am Übergang zum Pfaffengrund, wird mit einem stimmigen Platzensemble ein angemessener Schlusspunkt bzw. auch Auftakt gesetzt. Auch der fließende Übergang der privaten und öffentlichen Freiflächen wird als gelungene Symbiose gesehen.

Notwendigkeiten der Weiterentwicklung werden vor allem bei den Themen Städtebau, Erschließung der Quartiere, Motorisierter Verkehr und auch bei den Kosten gesehen. Dennoch bietet der Entwurf alle Möglichkeiten, um diese Themenfelder in der Weiterentwicklung zu lösen.

Der bmb war in den Entwicklungsprozess einbezogen und hat an der Erarbeitung der Aufgabenstellung (Auslobung), an den Prüfungen der Wettbewerbsergebnisse und an den Preisgerichtssitzungen teilgenommen. Die Beachtung der Belange der Menschen mit Behinderung war wesentliches Prüfkriterium der angebotenen Lösungen.

## **2. Vergabe der Planungsleistungen**

Die Auswahl von Architekturbüros ist eine der wichtigsten Entscheidungen, die im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung einer Baumaßnahme zu treffen ist. Sie hat maßgeblichen Anteil am Erfolg des Bauvorhabens und dem planmäßigen Erreichen der Projektziele Qualitäten, Kosten und Termine. Die in der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) erfassten Leistungen sind daher im leistungsbezogenen Wettbewerb an fachkundige, leistungsfähige und zuverlässige Bewerber zu vergeben.

Im Rahmen der Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen sind nach einem Planungswettbewerb mit den Preisträgern Auftragsgespräche zu führen, in denen der Auftraggeber anhand von Auftragskriterien den Auftragnehmer auswählt, der die bestmögliche Leistung erwarten lässt. Neben dem Wettbewerbsergebnis fließt in die Bewertung auch die für die Planung und Umsetzung notwendige Leistungsfähigkeit der Büros ein.

Der Bewertung liegt eine Matrix zugrunde, die die Leistungsfähigkeit der Büros nach den Hauptkriterien Wettbewerbsergebnis (Wichtung 50%), Projektstruktur (Wichtung 10 %), Projektmanagement (Wichtung 10%), Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit (20 %) und Honorarangebot (10%) beurteilt.

Nach Abschluss des Wettbewerbs wurden die drei Preisträger aufgefordert ein Angebot zu unterbreiten und zu den im Rahmen eines VOF Verfahrens üblichen Verhandlungsgesprächen eingeladen. Da der dritte Preisträger kein Angebot einreichte und von einem Bietergespräch absah, musste letztendlich die Entscheidung zwischen den beiden ersten Preisträgern KRAFT:RAUM und faktorgruen fallen.

Am 11.3.2014 fanden die beiden Gespräche statt.

Die geführten Auftragsgespräche ergaben, dass das Büro KRAFT.RAUM mit seinen Partnern in der Lage ist, den Wettbewerbsentwurf bestmöglich umzusetzen. Mit 4,67 Punkten von maximal 5 erreichbaren Punkten erhielten die Verfasser die höchste Bewertung in den Vergabegesprächen. (faktorgruen 3,8 Punkte)

Durch das Wettbewerbsverfahren gemäß VOF und dem vorgegebenen Bietergespräch hat der Sieger einen Rechtsanspruch auf Beauftragung. Die DSK hat daher die Leistungsphase 1 und 2 bereits beauftragt. Die Verwaltung empfiehlt, die Leistungsphasen 3-5 jedoch stufenweise ebenfalls an KRAFT.RAUM zu vergeben.

### 3. Bauliche Umsetzung:

Die Planungen aus dem Wettbewerbsentwurf sollen modifiziert, weiterentwickelt und dann umgesetzt werden. Der Kostenrahmen aus dem Wirtschaftsplan der Bahnstadt beträgt 140 €/m<sup>2</sup> Nettobaukosten zuzüglich Beleuchtung, Nebenkosten (inkl. Planungskosten) und Mehrwertsteuer. Insgesamt betragen die Bruttobaukosten dann ca. 215 €/m<sup>2</sup>. Hinzu kommen die Planungskosten (brutto) in Höhe von 299.123,39 €.

Die Kosten für die Beleuchtung sind im Wirtschaftsplan in einem eigenen Budget verankert. Die Bahnstadtleuchte ist bestimmt und wird flächendeckend eingesetzt.

Die Umsetzung der Planung erfolgt im Bereich der Straßenbahn entsprechend dem Baufortschritt an den Gleisanlagen. Die Termine für gleisferne Bereiche werden mit der Planung festgelegt. Sinnvolle Umsetzungsabschnitte, auch abhängig von der Vermarktung der Baufelder, sind vom planenden Büro gemeinsam mit der Verwaltung zu entwickeln.

### **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:
WO 1	+	Wohnraum für alle, 8-10.000 Wohnungen mehr
AB 9	+	Bessere räumliche Zuordnung von Wohnen und Arbeiten
SL 5	+	Bauland sparsam verwenden, Innen- vor Außenentwicklung
SL 6	+	Flächenverbrauch senken, Flächen effektiv nutzen
MO 3	+	Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahnen
MO 7	+	„Stadt der kurzen Wege“ und Verkehrsvermeidung fördern

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

keine

gezeichnet

Bernd Stadel

#### **Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
01	Geltungsbereich der Baumaßnahme
02	Wettbewerbsergebnis KRAFT.RAUM