

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0390/2015/BV

Datum:
02.11.2015

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt

Betreff:

**Geh- und Radwegbrücke über die Bahn in Höhe
Hauptbahnhof - Grundsatzbeschluss**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.11.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	02.12.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	10.12.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss sowie der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates:

- *Die Geh- und Radwegbrücke Hauptbahnhof wird nicht wie bisher vorgesehen weiter verfolgt. Die Lage eines Pylons im Bereich des Widerlagers Süd zwischen den Baufeldern B1 und B2 auf der Bahnstadtseite wird bei den weiteren Planungen im Bereich des Platzes und den darunterliegenden Parkierungsgeschossen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder nicht berücksichtigt.*
- *An dieser nach Rahmenplan vorgesehenen Stelle kann später eine Brücke mit anderer Konstruktion geplant und errichtet werden. Pfeiler können dann in Abstimmung mit der Deutschen Bahn unmittelbar neben oder im Gleisbereich vorgesehen werden.*
- *Der Umsetzungszeitpunkt für eine Brücke an dieser Stelle ist offen.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Keine	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Im Treuhandvermögen Bahnstadt sind für beide Geh- und Radwegbrücken 7,0 Millionen Euro eingestellt. Diese Mittel werden voraussichtlich allein für die Brücke Gneisenaustraße benötigt.	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Umsetzung der Geh- und Radwegbrücke Hauptbahnhof wird zurückgestellt. Die Planung entsprechend den bislang getroffenen Grundsatzbeschlüssen (Harfenbrücke) wird nicht weiter verfolgt, Planung und Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt bleibt mit einer Konstruktion möglich, für die keine Vorleistungen insbesondere auf der Seite Bahnstadt notwendig sind.

Begründung:

1. Anlass

Die Rahmenplanung Bahnstadt benennt als ein Ziel der Entwicklung des neuen Stadtteils die Schaffung eines engmaschigen und attraktiven Netzes für Fußgänger- und Radverkehr. Die heutigen Barrieren müssen überbrückt und die Bahnstadt mit den benachbarten Stadtteilen vernetzt werden. Bereits in der Rahmenplanung 2003 wurden dafür Geh- und Radwegbrücken vorgesehen, in der Fortschreibung 2007 leicht modifiziert und in einer Machbarkeitsstudie in 2011 konkretisiert. Auf Grundlage des Gemeinderatsbeschlusses zur Drucksache 0087/2013/BV vom 23.04.2013 wurde die Vorplanung durch das Büro Schüßler-Plan begonnen. Mit Vorlage 0214/2015/BV wurde die Priorisierung der Planung und Umsetzung auf die Brücke Gneisenaustraße beschlossen.

2. Finanzielle Rahmenbedingungen

Bereits mit Vorlage 0214/2015/BV, in der die Priorisierung der beiden Geh- und Radwegbrücken über die Bahn sowie Bautyp und Pylonstandort der Brücke an der Gneisenaustraße modifiziert wurden, wurde deutlich, dass die Finanzierung einer zweiten Geh- und Radwegbrücke mit den bisher vorgesehen Mitteln nicht ausreicht.

Im Wirtschaftsplan Bahnstadt der Deutschen Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (DSK) sind für beide Brücken insgesamt 7,0 Millionen Euro vorgesehen.

Ziel der Vorplanung ist, neben der konkreteren Planung der beiden Bauwerke auch die Konkretisierung der Kosten. Für die Brücke Gneisenaustraße liegen die geschätzten Kosten in Höhe von derzeit 5 Millionen Euro inklusive der bahnbedingten Kosten. Für die Brücke am Hauptbahnhof werden die Kosten auf derzeit 6,2 Millionen Euro zuzüglich anfallender Kosten durch Anpassungen an DB-Anlagen in Höhe von circa 2 Millionen Euro abgeschätzt.

Mit dem im Wirtschaftsplan Bahnstadt vorgesehenen Betrag von insgesamt 7 Millionen Euro für beide Brücken kann kein zweites Bauwerk finanziert werden.

Die Finanzierung der Brücke am Hauptbahnhof müsste bereits heute aus dem Haushalt der Stadt Heidelberg finanziert werden. Die Chance auf Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist nicht absehbar. In der Mittelfristigen Finanzplanung ist diese Brücke nicht enthalten und in Anbetracht anderer bereits fixierter Baumaßnahmen nicht darstellbar.

Die Realisierung der Brücke am Hauptbahnhof ist demnach aus finanziellen Gründen nicht absehbar.

3. Einbindung der Brücke in das Verkehrsnetz

Eine Verbindung für Fußgänger steht derzeit und in Zukunft über den Querbahnsteig des Empfangsgebäudes Heidelberg Hauptbahnhof zur Verfügung. Die Südseite des Hauptbahnhofs wird mit Fertigstellung der Straßenbahn in der Bahnstadt (hier vorgesehen ab 2019) durch den ÖPNV deutlich besser erschlossen als gegenwärtig.

Eine Verbindung für den Radverkehr zwischen der Bahnstadt und Bergheim rechtfertigt hier absehbar kein derartiges Bauwerk. Auf der Südseite des Hauptbahnhofs sollen ausreichend überdachte Fahrradabstellplätze geschaffen werden, die gut erreichbar sein werden (im Obergeschoss der Parkgarage zwischen den Baufeldern B1 und B2). Die Brücke bedient keine Fahrradachse in Nord-Süd-Richtung, da die Fortsetzung im Norden durch die Carl-Metz-Straße immer unattraktiv durch die Gleistrasse bleiben wird.

4. Kosten

Die aus dem Vergabeverfahren für Planungsleistungen der Architekten und Ingenieure nach der Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) hervorgegangene Arbeitsgemeinschaft Schüßler-Plan / Leonhardt, Andrä und Partner hat Planungsvarianten zusammenfassend dargestellt und eine grobe Kostenschätzung zu den einzelnen Brückentypen aufgestellt. Neben der Harfenbrücke wurden eine Schrägseilbrücke, eine Fachwerkbrücke und eine sogenannte Hyperschale betrachtet. Hiernach ergibt sich folgende Schätzung für die reinen Baukosten:

Tragwerk	Baukosten als Mittelwert netto in Euro mit Bandbreite +/- 30 %	zuzüglich 25% Baunebenkosten in Euro	Zwischensumme netto in Euro	Zwischensumme brutto in Euro (gerundet)*
Harfenbrücke	4.080.000	1.020.000	5.100.000	6.100.000
Pylonbrücke	3.120.000	780.000	3.900.000	4.700.000
Fachwerkbrücke	2.820.000	705.000	3.525.000	4.200.000
Hyperschale	3.000.000	750.000	3.750.000	4.500.000

*ohne Reserve / Risiko / Bahnkosten

Für alle Brückentypen wurde in der Tabelle der von Schüßler-Plan eingeschätzte Mittelwert für das Brückenbauwerk inklusive Zufahrtsrampen dargestellt, wobei das Büro selbst zum derzeitigen Zeitpunkt für die Baukosten eine Schwankungsbreite von 30 % ansetzt.

Als teuerste Variante zeichnet sich die Harfenbrücke mit Bauwerkskosten von fast 5 Millionen Euro ab. Bei den Baunebenkosten wird aufgrund von Erfahrungswerten bei der Planung anderer Ingenieurbauwerke mit besonderem Koordinationsaufwand (hier: Bahnbelange sowie planungsrechtliche Fragen) mit einem Ansatz von 25 % kalkuliert.

Aufgrund der Querung der Bahnanlagen sind neben den vorgenannten Bau- und Baunebenkosten sowohl für die baubedingte Inanspruchnahme der Bahnanlagen als auch für dauerhaft notwendige Anpassungsmaßnahmen Entschädigungsleistungen an die Deutsche Bahn AG zu berücksichtigen.

Anpassungsmaßnahmen an einer Speiseleitung, Aufwendungen für bauseitige/ baubetriebliche Eingriffe zur Sicherung des Bahnbetriebs, die Verlegung beziehungsweise Anpassung einzelner Ver- und Entsorgungsleitungen und weitere, noch zu planende Maßnahmen verursachen weitere Kosten. Die Abstimmungen mit den diversen Betriebseinheiten der Bahn laufen, jedoch liegen für die gesamten notwendigen Maßnahmen noch keine abschließenden Kostenschätzungen vor, da diese Angaben noch einer vertiefenden Planungsaussage der Fachplaner der Bahn bedürfen.

Trotz dieser Planungsunsicherheit wird vorsorglich ein Betrag in Höhe von rund 2 Millionen Euro für diese Maßnahmen budgetiert, wobei nicht auszuschließen ist, dass mit fortschreitendem Planungsstand auch hier noch Korrekturen notwendig werden. Diese Kosten werden unabhängig vom Brückentyp in gleicher Höhe angenommen. Dieser Betrag wird aufgrund der höheren Gleisanzahl und der unmittelbaren Nähe zum Hauptbahnhof höher angenommen als bei der Brücke Gneisenaustraße.

Um die Umsetzung einer Harfenbrücke mit dem Pylon auf der Seite Bahnstadt im Bereich der Parkgarage zwischen den Baufeldern B1 und B2 auch nach Errichtung der Parkgarage zu ermöglichen, wären Vorleistungen notwendig. Diese werden von den beauftragten Ingenieurbüros überschlägig mit 800.000,- Euro netto abgeschätzt (siehe Anlage 1, Vorleistung im Bereich der gelb schraffierten Bereiche notwendig).

5. Weitere Vorgehensweise

Der Vorschlag der Verwaltung ist nach Abwägung der genannten Bewertungen, die Planungen für die Brücke am Hauptbahnhof nicht fortzusetzen.

Zu einem späteren Zeitpunkt kann eine Brücke am vorgesehenen Standort umgesetzt werden – jedoch nicht mit einem Pylon am bislang vorgesehenen Standort auf der Parkgarage südlich der Bahngleise.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen erfolgt, wie in der Drucksache 0087/2013/BV vom Gemeinderat beschlossen, im Rahmen der Ausführungsplanung.

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:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur Begründung: Durch den Bau der Brücke(n) entsteht eine deutlich verbesserte Verkehrswegebeziehung für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Bahnstadt und den nördlich gelegenen Stadtteilen

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Bauwerksplan Geh- und Radwegbrücke Hauptbahnhof