

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0025/2017/IV

Datum:
10.02.2017

Federführung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt

Betreff:

**Gneisenaubrücke
Hier: Sachstandsbericht**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bergheim	21.02.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Bahnstadt	14.03.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bau- und Umweltausschuss	04.04.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	05.04.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	03.05.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	18.05.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Bergheim, der Bezirksbeirat Bahnstadt, der Bau- und Umweltausschuss, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, der Haupt- und Finanzausschuss und der Gemeinderat nehmen die Informationen über den aktuellen Sachstand der Gneisenaubrücke zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Stand 2015	Stand 2017
Ausgaben / Gesamtkosten:	7.000.000 €	8.150.000 €
Einnahmen:		
Fördermittel nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)	600.000 €	2.400.000 €
Finanzierung:		
Wirtschaftsplan Treuhandvermögen Bahnstadt	7.000.000 €	8.150.000 €
Eigenfinanzierungsmittel (Ausgaben – Einnahmen)	6.400.000 €	5.750.000 €

Gemäß telefonischer Aussage des Regierungspräsidiums Karlsruhe kann derzeit mit einer Förderung in Höhe von 2.400.000 € gerechnet werden. Damit würde die Maßnahme weitaus höher gefördert als im Jahr 2015 erwartet. Im Treuhandvermögen Bahnstadt wurden lediglich 600.000 € veranschlagt. Mit einer Entscheidung hierüber wird im ersten Halbjahr 2017 gerechnet. Mit diesen zu erwartenden Mehreinnahmen könnten die Baukosten abgedeckt werden und der Anteil der Eigenfinanzierungsmittel der Maßnahme aus dem Treuhandvermögen Bahnstadt würde sich von 6.400.000 € auf 5.750.000 € reduzieren.

Zusammenfassung der Begründung:

Mit Antrag vom 18.11.2016 (DS 0095/2016/AN) beantragte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit Unterstützung der SPD-Fraktion sowie von Stadtrat Dr. Arnulf Weiler-Lorentz, Bunte Linke, über das weitere Vorgehen beziehungsweise die weiteren Planungen der Brücke Gneisenaustraße informiert zu werden, insbesondere über die Änderungen in der Entwurfsplanung, die Kostenentwicklung und die Weiterführung nach Norden.

Begründung:

Mit Antrag vom 18.11.2016 (DS 0095/2016/AN) beantragte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit Unterstützung der SPD-Fraktion sowie von Stadtrat Dr. Arnulf Weiler-Lorentz, Bunte Linke, über das weitere Vorgehen beziehungsweise die weiteren Planungen der Brücke Gneisenaustraße informiert zu werden, insbesondere über die Änderungen in der Entwurfsplanung, die Kostenentwicklung und die Weiterführung nach Norden.

Wesentliche Änderungen in der Entwurfsplanung sind im Vergleich zum Informationsstand der Vorlage „Geh- und Radwegbrücken über die Bahn in Höhe Gneisenaustraße und Hauptbahnhof“ (siehe DS 0214/2015/ BV) im Juli 2015 nicht eingetreten.

Die Stadt Heidelberg plant die Errichtung einer Geh- und Radwegbrücke über die Anlagen der Deutschen Bahn AG im Umfeld des Hauptbahnhofes Heidelberg. Diese soll der Verbindung des bestehenden Stadtteils Bergheim mit dem neuen Stadtteil Bahnstadt dienen.

Die Lage des Bauwerkes wurde mit der Konzeption der Bahnstadt entwickelt und festgelegt. So soll das geplante Brückenbauwerk die Achse der in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufenden, neu zu errichtenden Straßen aufgreifen und mit bestehenden Wegebeziehungen nördlich der Gleisanlagen verbinden. Über die Weiterführung nach Norden erfolgt gesondert eine Vorlage durch das Amt für Verkehrsmanagement im Rahmen des Antrags zur Fuß- und Radwegeverbindung von Bergheim-West ins Neuenheimer Feld (siehe DS 0098/2016/AN).

Als Standort für das Bauwerk wurde die Gneisenaustraße westlich des Hauptbahnhofes festgelegt.

Das Ergebnis der Variantendiskussion im Vorentwurf ist eine Schrägkabelbrücke in Stahlbauweise. Im Grundriss verläuft die Brücke in einer Geraden. Im Süden schließen sich zwei Trogbauwerke an (südlicher Brückenkopf), welche einerseits die Anbindung der Brücke an den öffentlichen Verkehrsraum (Eppelheimer Straße und Da-Vinci-Straße) gewährleisten und zum anderen die Zufahrt zu den Tiefgaragen der beiden benachbarten Baufelder C1 und E2 (Kino) ermöglichen. Im Norden erfolgt im Anschluss an das Brückenbauwerk die Durchdringung der Wartehalle des historischen und unter Denkmalschutz stehenden, ehemaligen OEG-Bahnhofes, sowie die verkehrliche Anbindung an die Gneisenaustraße.

Die Beschränkung der Längsneigung auf maximal 6,0 % dient der mobilitätsgerechten Ausbildung des Bauwerkes.

Da das Bauwerk als kombinierte Fuß- und Radwegbrücke konzipiert ist, beide Verkehrsarten sich jedoch möglichst restriktionsfrei auf dem Bauwerk begegnen sollen, wird die Verkehrsführung auf dem Bauwerk getrennt. Dies erfolgt durch die Anordnung eines 30 Zentimeter breiten taktilen Trennstreifens im Tiefpunkt des Querschnittes. Die Einzelbreiten der beiden Verkehrswege ergeben sich dann wie folgt:

- Radweg 3,85 Meter
- Gehweg 1,85 Meter

Eingriffe in die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG sind erforderlich, nicht jedoch in deren Oberleitungen. Die Oberleitungen der Gleise der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) hingegen müssen auf das erforderliche Mindestmaß abgesenkt werden.

Das Brückenbauwerk hat eine Gesamtlänge von 128,55 Meter.

Der Pylon des Brückenbauwerkes hat eine um 180 Grad gedrehte Y-Form und besteht aus zwei Stahlrundrohren, welche in eine Pfahlkopfplatte eingespannt werden.

Im Jahr 2015 wurde im Rahmen einer ersten Kostenannahme von einem Kostenvolumen von 7.000.000 € brutto ausgegangen (vergleiche DS 0214/2015/BV). Im Treuhandvermögen Bahnstadt stehen eben diese Mittel bereit.

Die aktuelle Kostenberechnung der Maßnahme beläuft sich auf circa 8.150.000 €. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten (netto)	4.417.000 €
Baunebenkosten (netto)	1.111.000 €
Aufwandskosten Deutsche Bahn AG (Risikobetrachtung 50 %, Eintrittswahrscheinlichkeit Worst Case)	879.000 €
Unvorhersehbares (10 % der Baukosten)	442.000 €
Summe	6.849.000 €
Zuzüglich 19 % Mehrwertsteuer	1.301.310 €
Gesamtsumme (brutto)	8.150.310 €

Die Kostensteigerung zum Jahr 2015 resultiert aus einer konkreten Kostenberechnung im Gegensatz zu einer ersten Kostenannahme in 2015 sowie einer Ausweitung der Maßnahme. In den aktuellen Kosten sind neben den reinen bauwerksbezogenen Bau- und Planungskosten unter anderem die Anbindung der Da-Vinci-Straße, die auch ohne Bau der Gneisenaubücke zu erfolgen hätte, und die Anbindung im Norden bei Bolzplatz und OEG-Haltestelle sowie Anpassungsarbeiten, Betriebserschwernde der Deutschen Bahn AG und der Rhein Neckar Verkehr GmbH (rnv) enthalten.

Es wurden Fördermittel in Höhe von 3.450.000 € nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beantragt. Telefonisch wurde durch das Regierungspräsidium Karlsruhe bestätigt, dass aufgrund der gestiegenen Baukosten der Betrag von 2.400.000 € als möglicher Förderbetrag für diese Maßnahme geführt wird, dies jedoch gegenüber der Stadt Heidelberg noch nicht schriftlich festgelegt wurde. Damit würde die Maßnahme weitaus höher gefördert als im Jahr 2015 erwartet. Im Treuhandvermögen Bahnstadt wurden lediglich 600.000 € veranschlagt. Mit diesen zu erwartenden Mehreinnahmen können die Baukosten abgedeckt werden und das Gesamtdefizit im Treuhandvermögen Bahnstadt erfährt eine Verbesserung. Mit einer Entscheidung des Regierungspräsidiums wird im ersten Quartal 2017 gerechnet.

Im Rahmen der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung werden dennoch alle Maßnahmen ergriffen, um eine weitere Reduzierung der Kosten herbei zu führen. Insbesondere werden hier die funktionalen Ausstattungsmerkmale wie Geländer und Beleuchtung et cetera betrachtet und auch günstigere Bauausführungen geprüft.

Die Entscheidung über die Realisierung der Brücke kann nach Abschluss der Planung getroffen werden. Hierzu wird die Verwaltung dann einen entsprechenden Vorschlag im Rahmen einer Maßnahmegenehmigung unterbreiten. Der Fördermittelbescheid wird zum Zeitpunkt der Erstellung der Maßnahmegenehmigung vorliegen.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderung wurde im Rahmen der Bahnstadtfestlegungen 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:
MO4		Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
		Begründung: Der Bau der Gneisenaubrücke dient der oben genannten Zielsetzung.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten: keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck