

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 27.10.2015	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Be- schlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2015/0440 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 066-100-1000 Kostenträger: 5410-11 Investitionsnummer: 08066-6197 Sachkonto: 0952010		

Betreff: Realisierung der Fuß- und Radwegebrücke über die Rheinstraße am Mozartturm
Gesamtkostenschätzung 4,1 Mio. Euro

Vorlage vom: 19.10.2015

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Magistrat stimmt der Umsetzung der Variante V0 mit nach derzeitigem Stand geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 4,1 Mio. Euro zu.
3. Nach Magistratsbeschluss können die notwendigen Anpassungen der Ausführungsplanung in Auftrag gegeben und der Zuwendungsantrag nach Finanzausgleichsgesetz (FAG) beim Land gestellt werden.
4. Zur Finanzierung der Fuß- und Radwegebrücke über die Rheinstraße stehen bei der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 0806-6197 in 2015 noch 2.495.000 Euro zu Verfügung. Für Gestaltungswettbewerb, Planung und Gutachten wurden bisher 255.000 Euro verausgabt. Im MIP 2015-2019 sind für das Haushaltsjahr 2016 noch ein Ansatz in

Höhe von 500.000 Euro und zusätzlich eine Verpflichtungsermächtigung (VE) in Höhe von 450.000 Euro kassenwirksam 2017 eingeplant.

5. Zur Gesamtfinanzierung sind bei den Beratungen zum Haushalt 2016 weitere 400.000 Euro als VE, kassenwirksam 2017, einzuplanen. Die Realisierung bedarf zwingend der GVFG-Förderung. Hierzu ist das Förderverfahren anzustreben. Sollte die Förderung am Ende nicht positiv beschieden werden, muss die finanzielle Absicherung der Maßnahme neu überdacht werden und den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt werden, bevor mit der Umsetzung begonnen wird.

Anlagen:

- Anlage-1-1-1-Variante Status quo
- Anlage-1-1-2-Kosten-Variante Status quo
- Anlage-1-2-1-Variante 0
- Anlage-1-2-2-Kosten-Variante V0
- Anlage-1-3-1-Variante V0-A
- Anlage-1-3-2-Kosten-Variante V0-A
- Anlage-1-4-1-Variante V0-B
- Anlage-1-4-2-Kosten-Variante V0-B
- Anlage-1-5-1-Variante V0-C
- Anlage-1-5-2-Kosten-Variante V0-C
- Anlage-2-1-Variante 1-Grundriss
- Anlage-2-2-Erdrampen
- Anlage-3-1-Kosten Variante V0
- Anlage-3-2-Kosten Variante Erdrampen

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☒ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 19. Oktober 2015

Werdegang

Im Rahmen eines architektonischen und städtebaulichen Wettbewerbes wurde das Thema „Fuß- und Radwegebrücke am Mozartturm“ im Jahr 2006 ausgelobt. Ziel dieser Brückenplanung war es, die stetig anwachsenden Fußgängerströme zwischen Bahnhof und Telekom-City aufzunehmen und gefahrlos und kreuzungsfrei über die Rheinstraße und die stark frequentierten benachbarten Kreuzungen zu überführen. Außerdem wird durch den Bau der Brücke eine Hauptfahrradroute sinnvoll fortgeführt. Die Kostenvorgabe der Stadt im Gestaltungswettbewerb lag bei 1,5 Mio. Euro. Die Telekom hatte hierzu aus berechtigtem Eigeninteresse eine Bezuschussung der Maßnahme und Beförderung derselben angeboten.

Die Preisgerichtsitzung fand am 03.11.2005 statt und kürte das Büro netzwerkarchitekten zum 1. Preisträger (Magistratsvorlage Nr. 2006/0281 vom 18.04.2006).

Im Zuge der Vorbereitungen wurden über mehrere Jahre schwierige Grundstücksverhandlungen mit den beiden Eigentümern der betroffenen Grundstücke südlich der Rheinstraße geführt, die schließlich zum Abschluss von zwei Vereinbarungen (in den Jahren 2013 und 2014) gemäß der vorliegenden Ausführungsplanung der netzwerkarchitekten führten. Damit wurde die rechtliche Grundlage (in Form von Dienstbarkeiten) geschaffen, um die Fuß- und Radwegebrücke zu errichten, zu unterhalten und zu betreiben. Die betroffenen Flächen nördlich der Rheinstraße sind im städtischen Besitz.

Mit der Beschlussfassung über die weitere Vorgehensweise, (Magistratsvorlage Nr. 2006/0281 vom 18.04.2006) wurde die weitere Beauftragung ausgelöst. Im Zuge der Beauftragung zeigte sich deutlich, dass sich aufgrund der langen Bearbeitungszeiträume sowohl Standards zur Errichtung von Brücken, als auch Standards zur Abwehr von Gefahren erhöht hatten. Gleichzeitig bedeutet die langfristige Bearbeitung eines solchen Großprojektes über Jahre einen stetig steigenden Baukostenindex. Die für den Förderantrag im Jahr 2012 relevante Kostenberechnung belief sich auf Gesamtprojektkosten ohne aktuelle Sicherheitsanpassungen in Höhe von 2.250.000 Euro.

Eine Hochrechnung im Zuge der Erstellung des Leistungsverzeichnisses durch das Ingenieurbüro Jenisch und Jung im Jahr 2013 wies bereits ein Kostenvolumen von 3.700.000 Euro aus. Neu in den Kosten enthalten sind der erst im Februar vom RP Darmstadt geforderte zusätzliche Anprallschutz (ca. 205.000 Euro) sowie die Kosten für die notwendige Umverlegung des Wechselfeldes (ca. 200.000 Euro) im Bereich der Straßenbahn. Diese und verschiedene andere technische Anforderungen waren seinerzeit in den Rahmenbedingungen zur Auslobung des Wettbewerbes nicht erkannt worden oder noch nicht bekannt gewesen.

Vorgehensweise

Zwischenzeitlich hat die Verwaltung unter Hinzuziehung von Spezialisten sämtliche relevanten, technischen und rechtlichen Randbedingungen eruiert und verifiziert und mit den Architekten sowie einem Ingenieurbüro zur Durchplanung auf die Probe gestellt und abgeprüft. Das daraus resultierende Kostenvolumen mit ca. 3,9 Mio. Euro (ohne Zeitfaktor-Aufschlag) hat vor dem Hintergrund der Schutzschirmdiskussion und der Konsolidierung dazu geführt, dass die Weiterbearbeitung des Vorhabens zunächst eingefroren und dem Fördergeber mitgeteilt wurde, dass ein Memorandum zur Überarbeitung der Brücke erforderlich sei, um hier konsolidierend einzugreifen. Die Förderung selbst wurde nicht zwischen den Partnern Stadt-Land-Telekom aufgegeben, jedoch für die Landeshaushalte 2015 und 2016 abgeplant. Die Absprachen mit

dem Land laufen dahingehend, dass vor dem Hintergrund der veränderten GVFG-Situation der Förderantrag spätestens 2016/2017 komplett gestellt sein und die Baumaßnahme dann zeitnah begonnen werden muss, um hier noch in die jetzige Deckung der unbedingt notwendigen Fördergelder zu kommen. Eine GVFG-Förderung für die förderfähigen Kosten der Brücke beträgt für die förderfähigen Kosten ca. 70 %. Nur so und mit dem zugesagten Zuschuss der Telekom kann die erhebliche Finanzbelastung geschultert werden.

Lösungswege - Lösungen

Im Dezernat III wurde über die oben beschriebene Situation hinaus nunmehr eine Überarbeitung der Brücke mit den seinerzeitigen Wettbewerbsarchitekten vereinbart und ihnen ein qualifiziertes Ingenieurbüro zur Seite gestellt. Die Überarbeitung des Brückenbauwerkes hat zu einer Variantenuntersuchung geführt, die in der Anlage 1 beigefügt ist. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Varianten, die zu einer vorher gedachten Kostenminimierung geführt hätten, letztendlich einen so hohen Umplanungs- und Planungsaufwand bedeuten, dass die Einsparungen zum großen Teil wieder aufgezehrt werden. Darüber hinaus ist festzustellen, dass Teilbauvarianten, wie die Unterteilung in I. und II. Bauabschnitt zu einer nicht ausreichenden Funktionsfähigkeit der Brücke führen und darüber hinaus zu Rückbau- und Weiterbaukosten führt, die das ursprüngliche Maß dann noch übersteigen. Schlussendlich wurde aus den in der Anlage 1 aufgeführten Varianten die seinerzeitige Wettbewerbssiegervariante herausgefiltert, aber um kostenintensive Details reduziert. Das bedeutet gegenüber der berechneten Ausgangsvariante eine Kostenreduzierung von ca. 200.000 – 300.000 Euro. Es wird deswegen von Seiten der Verwaltung vorgeschlagen, die Variante Status minus Einsparungspotenziale (Variante VO) einer nochmaligen Reduzierungsvariante mit Erdrampen gegenüber zu stellen. Die zusätzlich beauftragte Variante, die frei schwebenden Auffahrtsrampen in Form von Erdrampen (Variante Erdrampen), Anlage 2, umzuwandeln, ist dem Umstand geschuldet, hier noch zu einer weiteren Kosteneinsparung zu kommen. Die damit verbundene Kosteneinsparung würde das Gesamtvolumen des Bauwerks in finanzieller Hinsicht noch einmal um ca. 1 Mio. Euro senken (Anlage 3.2).

Die Variantenlösung Erdrampe ist in einem separaten Papier als Anlage 2 beigefügt. Beide vorgeschlagenen Varianten sind machbar und umsetzbar und entfalten ihre volle Funktionsfähigkeit. Die Variante mit den aufgeschütteten Erdrampen (bewehrte Erde, Böschungswinkel ca. 70°) hat jedoch einen gravierenden Nachteil, nämlich, dass der die Brücke umgebenden städtebauliche Raum komplett als Aufenthalts-, Durchgangs- und Freiraum verloren geht. Dies ist insbesondere dem Umstand geschuldet, dass die Rampen nicht linear auf die Brücke hinführen, sondern in Form von geschwungenen Ohren auf die Brücke auffahren. So sind die gesamten Innenbereiche der künftigen erdaufgeschütteten Rampe für eine Aufenthaltsqualität oder eine freiräumliche Durchlässigkeit jenseits der Straße nicht mehr benutzbar. Außerdem würde eine Ausführung der Rampen als Erdrampen eine bauliche Änderung darstellen, deren Umsetzung eine rechtliche Prüfung der Vereinbarungen mit den Eigentümern auf der Südseite durch das Rechtsamt zur Folge hätte. Sollte diese Prüfung ergeben, dass die bestehenden Vereinbarungen eine Änderung der freischwebenden Rampen in Erdrampen nicht abdeckt, wären neue Verhandlungen notwendig, was zu einer weiteren Verzögerung der Umsetzung führen könnte.

Vor dem Hintergrund der wichtigen stadträumlichen Bedeutung also, sollte die frei schwebende Rampenvariante umgesetzt und auch dem Fördergeber vorgeschlagen werden.

Die Variante der Erdaufschüttungen und der naturräumlich angepassten Erdwälle sollten jedoch als gedankliche Überlegungen für weitere Überführungsbauwerke oder Worst-case-Szenarien mitgenommen werden, da sie einen eindeutig konsolidierenden Faktor gegenüber frei schwebenden Konstruktionen bedeutet.

Fazit

Der Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung beauftragen die Verwaltung, die Variante Status minus Einsparpotenziale (Variante V0) mit Gesamtkosten in Höhe von 4,1 Mio. Euro (Anlage 3.1) weiter zu verfolgen, einen Förderantrag zu erstellen, Planreife für das Bauwerk zu erlangen und dem Fördergeber unverzüglich vorzulegen. Die Brückenbaumaßnahme muss dann in 2017 begonnen werden, um die Förderkulisse nicht zu gefährden. Darüber hinaus wird im Rahmen der Haushaltsberatungen zum Haushalt 2016 und MIP 2015 - 2019 eine Finanzierung vorgeschlagen, um gemäß den Förderrichtlinien, die sich ab 2019 im Hinblick auf GVFG verändern werden, einen Baubeginn und eine Abgabe des Förderantrages beim Land zu ermöglichen.

Vom Fördergeber wird mit Prüfung des Förderantrages und Förderbescheid eine Einnahmeposition in Höhe von ca. 2.000.000 Euro (70 % der förderfähigen Kosten) zu erwarten sein. Darüber hinaus ermächtigt der Magistrat die Verwaltung, die Planung mit der Bitte um Zuschussung an die Telekom weiterzugeben, um den von dort zugesicherten Zuschuss in die Finanzplanung des Brückenbauwerkes mit einzubeziehen.

Finanzierung

Zur Finanzierung der Fuß- und Radwegebrücke über die Rheinstraße stehen auf der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 08066-6197 in 2015 noch 2.495.000 Euro zur Verfügung. Für Gestaltungswettbewerb, Planungen und Gutachten wurden bisher 255.000 Euro verausgabt. Im MIP 2015-2019 sind für das Haushaltsjahr 2016 noch ein Ansatz in Höhe von 500.000 Euro und zusätzlich eine VE in Höhe von 450.000 Euro kassenwirksam eingeplant.

Zur Gesamtfinanzierung sind bei den Beratungen zum Haushalt 2016 weitere 400.000 Euro als VE, kassenwirksam 2017, einzuplanen.

Darmstadt, den 19.10.2015

III-66/2K-Em-Wg

Nst.: 2714

Die Dezernentin III

Der Dezernent IV

Cornelia Zuschke
Stadträtin

André Schellenberg
Stadtkämmerer