

Universitätsstadt Tübingen
Fachbereich Tiefbau
Ehmann, Tobias Telefon: 07071-204-2366
Schäfer, Ulrike Telefon: 07071-204-2489
Gesch. Z.: 911/Eh, 911/Schä,/

Vorlage 183/2021
Datum 30.06.2021

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Vorberatung im **Ortsbeirat Lustnau**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Erneuerung Bankmannsteg mit Anbindung an die zukünftige Radschnellverbindung; Baubeschluss**
Bezug: Vorlage 256/2020
Anlagen: Anlage 1: Lageplan Neubau Bankmannsteg mit Anschluss ans Radwegenetz
Anlage 2: Radwegenetz zukünftig
Anlage 3: Bankmannsteg Entwurfsplanung
Anlage 4: Bauzeitenplan

Beschlussantrag:

1. Der bestehende Bankmannsteg wird zurückgebaut und als kombinierte Rad- und Fußwegebrücke in innovativer Holzbauweise neu gebaut. Die Gesamtkosten werden mit 3,35 Mio. Euro veranschlagt.
2. Die neue Brücke dient zukünftig als Zubringer für eine Radschnellverbindung Tübingen-Reutlingen.
3. Mit dem Haushaltsplan 2022 müssen die finanziellen Mittel um 850.000 Euro verstärkt und die voraussichtlichen Fördermittel in Höhe von 680.000 Euro eingeplant werden.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm					
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	VE 2021	Plan 2022	Plan 2023	Gesamtkosten
7.541004.3202.01 Bankmannsteg, barrierefreier Umbau		Euro			
1	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	-	900.000	1.150.000	2.050.000
6	Summe Einzahlungen	0	900.000	1.150.000	2.050.000
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-1.000.000	-2.500.000	0	-2.500.000
13	Summe Auszahlungen	-1.000.000	-2.500.000	0	-2.500.000
14	Saldo aus Investitionstätigkeit	-1.000.000	-1.600.000	1.150.000	-450.000
16	Gesamtkosten der Maßnahme	-1.000.000	-2.500.000	0	-2.500.000

Die Erneuerung des Bankmannstegs wird über das PSP-Element 7.541004.3202.01 „Bankmannsteg, barrierefreier Umbau“ finanziert. Derzeit sind im Investitionsprogramm 2,5 Mio. € für die Baumaßnahme und 2,05 Mio. Euro an Fördermittel veranschlagt. Die höheren Kosten (+1.300.000 €) und die voraussichtlich höheren Fördermittel (+ 680.000 €) sind im Rahmen der Haushaltsplanung 2022 in den Haushalt aufzunehmen.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

In Verbindung mit den Anforderungen aus der Barrierefreiheit hat sich ein Ersatzneubau für den Bankmannsteg verkehrlich und gestalterisch gegenüber einer Sanierung als wirtschaftlicher erwiesen.

Ein Neubau erlaubt eine optimale Anbindung an den neuen Haltepunkt der Stadtbahn, die Haltestelle einer neuen Buslinie und kann den Neckar barrierefrei überspannen.

Nachdem die Entwurfsplanung für das neue Bauwerk erstellt und das Wasserrechtsverfahren eingeleitet wird, steht die Baureifplanung und der Baubeschluss an.

Der Baubeschluss durch das Gremium ist Voraussetzung für die weitere Bearbeitung der EFRE-Fördergelder.

2. Sachstand

2.1. Innovative Holzbauweise

Die Verwaltung hat über den Vorschlag eines barrierefreien Ersatzneubaus berichtet (Vor-

lage 256/2020). Darüber hinaus wurde die Verwaltung beauftragt, die vorgeschlagene innovative Holzbauweise aktiv weiter zu verfolgen und durch die Hochschule für Forstwirtschaft in Rottenburg wissenschaftlich begleiten zu lassen.

Die hieraus entstandene Entwurfsplanung zeigt eine sowohl im Grundriss als auch in der Ansicht geschwungene Brücke, die sich in drei Feldern über das Überschwemmungsland und den Neckar erhebt. Die sich aus dem Holz-Innovativ-Programm ergebenden Auflagen und Bedingungen wurden durch die Verwendung von Laubholz aus dem eigenen Forstwald im Auflagerbereich der Stützen mit Unterstützung und wissenschaftlicher Begleitung der Hochschule für Forstwirtschaft in Rottenburg realisiert. Darüber hinaus wurde die behördliche Begleitung durch die Landesstelle für Bautechnik des Regierungspräsidiums eingeleitet.

Das im Süden geplante Rampenbauwerk bindet die Brücke komfortabel in das Radnetzwerk ein, ohne die fußläufige Verkehrsbeziehung entlang der Bismarckstraße zu unterbrechen. Die sich in Planung befindliche Hochwasserschutzmaßnahme im Bereich des Bankmannstegs wurde bei der Höhenentwicklung der Brücke bereits berücksichtigt.

Als Laubholz soll nun Eiche zum Einsatz kommen. Die Konstruktion der Stützen ist auf die Verwendung von Eiche abgestimmt, die aus dem städtischen Wald kommen könnte.

Die Bauweise in ist von Schwankungen der Holzpreise weitgehend unabhängig. Lediglich 10% der Gesamtkosten leiten sich vom Rohstoffpreis ab.

2.2. Weiterentwicklung der Fördersituation

Nachdem im Dezember 2020 die Bereitstellung europäischer Mittel aus dem Holz-Innovativprogramm (HIP) in Höhe von 250.000 € für dieses Vorhaben mitgeteilt wurde, hat die Verwaltung die Entwurfsplanung mit Schwerpunkt auf die Anforderungen aus den Förderprogrammen weiterentwickelt und Ende März fertiggestellt. Der konkretisierte Förderantrag für die Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) beim Ministerium für ländlichen Raum wurde eingereicht. Eine Bescheidung steht noch aus.

Auf Hinweis des Regierungspräsidiums Tübingen wurden kurzfristig Ende März 2021 zusätzlich zur bereits ins Programm angemeldeten LGVFG-Förderung ergänzende Mittel aus dem Sonderprogramm Stadt & Land nachgemeldet. Die eingereichte Planung ist aus Anlage 1 ersichtlich. Wie sich dieses Vorhaben in das Radwegenetz insgesamt einfügt ist aus Anlage 2 ersichtlich.

Mit Mitteilung vom 12. Mai 2021 kam die positive Rückmeldung, dass aus LGVFG und Sonderprogramm zusammen bis zu ca. 2 Mio. € an Investitionsförderung für das Vorhaben bereitgestellt werden. Zusammen mit Planungskostenpauschalen und der Förderung aus dem EFRE ergibt sich eine mögliche Gesamtfördersumme von ca. 2,5 Mio. €. Die Baukosten für Brücke und Anschlüsse (Rampen und Wege) belaufen sich zum Zeitpunkt der abgeschlossenen Entwurfsplanung auf ca. 3,35 Mio. €. Dazu kommen insgesamt Planungskosten in Höhe von knapp 470.000 €. Aufgrund der zur Zeit hoch honorierten Planungskostenpauschalen ist davon auszugehen, dass diese die tatsächlichen Planungsaufwendungen decken werden.

Tabelle Kosteneinteilung und Fördermittel inklusive Planungskostenanteile und -zuschüsse

Bauteil	Gesamtkosten	LGVFG	EFRE	Stadt & Land
Zuwegung	1.384.000,- € (davon 180.500 Planungskosten)	Zuwendungsfähig: 2.083.000,- € davon a. investiv: 50 % = 1.041.500,- € b. PK-Psch. 15 % = 312.450 € Gesamt LGVFG= ca. 1.354.000 €*		Zuwendungsfähig: 1.011.500,- € davon: a. investiv 90 % = 910.350,- € b. PK.Psch. 20 % = 202.300 € Gesamt S&L = ca. 1.127.000 €**
Brückenbauwerk	2.424.000,- € (davon 285.500 Planungskosten)		Pauschal 250.000,-€	
Summe	3.808.000,- € (davon 466.000 Planungskosten)	ca. 2.73 Mio.,- € Gesamtfördermittel (72 %)		
Eigenanteil Stadt	1.077.000 €	entspr. 28 %		

*) Die geforderten Eigenkapitalquoten von 10 % d. Gesamtkosten nach LGVFG sowie 5 % nach dem Sonderprogramm S&L werden damit eingehalten. Es tritt keine Überförderung auf.

***) Bundesförderung (Stadt & Land) und Europäische Förderung (EFRE) schließen sich gegenseitig aus.

2.3. Bauabwicklung

Ein Baubeginn ist Anfang 2022 möglich, sofern die Zuwendungsbescheide bzw. Unbedenklichkeitserklärungen der Fördergeber vorliegen. Die Fördermittel sind bei den Fördermittelgebern in die Programme 2021/2022 eingeplant.

Durch den hohen Vorfertigungsgrad bei der Holzkonstruktion, die werkseitig erfolgen kann, können die Gründungsarbeiten und die Arbeiten für die Zuwegungen parallel laufen, so dass eine Gesamtbauzeit von weniger als einem Jahr möglich ist. Der Entwurf eines Bauzeitenplanes ist aus der Anlage 4 ersichtlich.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, die weitere Planung auf Basis der vorliegenden Entwurfsplanung zu beauftragen (Anlagen 1 und 3) und das Vorhaben im Herbst 2021 auszuschreiben und Anfang 2022 zu beginnen. Das Vorhaben lässt sich innerhalb eines knappen Jahres realisieren.

Eine Ausschreibung ist aus heutiger Sicht im Oktober 2021 möglich, vorausgesetzt die Bescheide aller Zuwendungsgeber liegen vor.

Nach den Statuten des Bundes (Sonderprogramm Stadt & Land) gilt das Vorhaben mit Ver-

öffentlichung der Ausschreibung als begonnen.

Die Nettobelastung der Stadt beträgt knapp 1,1 Mio. €.

4. Lösungsvarianten

Auf den Bau der barrierefreien Querung mittels einer neuen Holzbrücke und deren Anbindung an die angrenzende Verkehrsinfrastruktur über Rampen und Wege wird verzichtet. Stattdessen wird der bestehende Wehrsteg für etwa 1 Mio. € ertüchtigt. Fördergelder in Höhe von bis zu 2,5 Mio. € können nicht abgerufen werden.

5. Klimarelevanz

Eine merkliche Verbesserung zur Erreichung der Klimaziele ist für den Fall einer hohen Akzeptanz und Nutzung durch Radfahrende und Zufußgehende bei Umsetzung der qualifizierten Gesamtlösung zu erwarten, da diese geeignet ist erhebliche Umwege und Kurzstrecken bzw. Ersatzfahrten mit dem Kfz zu kompensieren.

6. Ergänzende Informationen