

Berichtsvorlage

zur Vorberatung im **Ortsbeirat Lustnau**

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

Betreff: Ersatzneubau Bankmannsteg; Bericht

Bezug:

Anlagen: Anlage 1: Lageplan
Anlage 2: Ansicht
Anlage 3: Schnitte

Zusammenfassung:

Eine vertiefte Überprüfung zeigt, dass ein Brückenneubau nicht nur verkehrlich sondern auch wirtschaftlich besser ist, als den ehemalige Klärwerkssteg beidseits mit Rampen zu versehen, um eine Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Die Verwaltung wird deshalb einen Ersatzneubau für den Bankmannsteg in Angriff nehmen.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm			
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Plan 2024 (ff)	Gesamtkosten
7.541004.3202.01 Bankmannsteg, barrierefreier Umbau		EUR	
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-600.000	-600.000
13	Summe Auszahlungen	-600.000	-600.000
14	Saldo aus Investitionstätigkeit	-600.000	-600.000
16	Gesamtkosten der Maßnahme	-600.000	-600.000

Mit dem Haushaltsplan 2020 wurden über das PSP-Element 7.541004.32.02.01 „Bankmannsteg, barrierefreier Umbau“ Auszahlungen in Höhe von 600.000 Euro für die Jahre 2024 ff. eingeplant. Einzahlungen durch Fördermaßnahmen wurden bislang noch nicht veranschlagt.

Die in der Vorlage bezifferten Auszahlungen und Einzahlungen sind mit dem Haushaltsplanentwurf 2021 anzumelden.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

1.1. Bauzustand

Der „Bankmannsteg“ wurde vor 25 Jahren als ehemaliger Betriebssteg des Klärwerks an die jetzige Stelle verlegt, saniert und verlängert.

Ausgangspunkt war damals ein aus Kostengründen gescheitertes Projekt einer Fuß- und Radwegbrücke an dieser Stelle, die bereits fertig geplant war.

Der damalige Stadtrat Günter Bankmann hatte die Idee den freierwährenden Betriebssteg des Klärwerks an diese Stelle zu verlegen, um somit zumindest eine fußläufige Verbindung über den Neckar an dieser Stelle zu gewährleisten.

Die ursprüngliche Stahlfachwerk-Konstruktion ist zwischenzeitlich 75 Jahre alt und weist diverse Korrosionsschäden auf, die relativ zeitnah saniert werden müssen. Eine Entrostung und Neuanstrich kann aus Gründen des Gewässerschutzes im Bestand nur mit einer Einhausung des Bestandstegs gemacht werden und ist deshalb sehr kostspielig. Die Kosten hierfür würden sich nach einer ersten Schätzung auf rund 100.000 € belaufen.

1.2. Verkehrliche Situation

Beim Bau bzw. der Verlegung des Steges wurde bewusst auf eine Barrierefreiheit verzichtet, da ansonsten das Projekt nicht finanzierbar gewesen wäre. Allerdings wurde dieser Mangel bereits bei der Einweihung heftig kritisiert. Seither steht die Zusage im Raum, dass die Verwaltung eine Barrierefreiheit mit einer beidseitigen Rampenlösung sicherstellt.

Durch das Modul 1 der Regional-Stadtbahn mit einem neuen Bahnhofspunkt „Neckaraue“ und dem deshalb entfallenden Bahnhofspunkt Lustnau wird eine Barrierefreiheit des Bankmannsteges und eine Nutzung durch den Radverkehr drängend. Zudem steht die Zusage der Verwaltung, dass mit dem Wegfall des Bahnhofspunktes Lustnau der Bankmannsteg barrierefrei umgestaltet wird.

Der neue Regional-Stadtbahn Haltepunkt, der zu einer Mobilitätschnittstelle ausgebaut werden soll, liegt in nur 500m Entfernung zum heutigen Steg. Der Steg ist die direkteste Verbindung über den Neckar etwa für PendlerInnen aus Lustnau, der Alten Weberei oder dem zukünftigen Queckareal. Die nächst gelegenen barrierefreien Brückenquerungen über den Neckar liegen in Richtung Osten in rund 700 m (Kusterdinger Straße) oder Richtung Westen in 1200 m (Stauwehr) Entfernung.

Die Verbindung über den Bankmannsteg erfährt eine zusätzliche Bedeutung für den Radverkehr, da sie neben der Erschließung des Haltepunktes Neckaraue, die Gartenstraße (u.a. Neckartalradweg) als geplante Fahrradstraße mit der potentiellen Radschnellverbindung Tübingen-Reutlingen in der Schaffhausenstraße verknüpft. Diese Trasse wurde in der Machbarkeitsstudie des Landkreises definiert. Für Radfahrende ist eine fahrradgerechte Brücke wichtig, um möglichst komfortabel und schnell auf die zukünftige Radschnellverbindung zu kommen oder umgekehrt eine direkte Verbindung z.B. Richtung Uni-Campus im Tal oder Richtung Altstadt nutzen zu können (vgl. Anlage 1).

Die Verbindung „Bankmannsteg“ ist Bestandteil in der Konzeption für Radvorrangrouten, die derzeit von der Verwaltung erarbeitet wird und wurde bereits im Radverkehrskonzept von 2010 als Lücke im Radwegenetz bemängelt.

1.3. Planerische Untersuchungen

Die Verwaltung hat bereits seit längerem eine Rampenlösung untersucht, die mit der geplanten Neckarrenaturierung in Verbindung mit einer Verbesserung des Hochwasserschutzes mitberücksichtigt und realisiert werden muss.

Es hat sich gezeigt, dass diese Lösung funktional unbefriedigend und teuer ist.

Die Kosten hierfür belaufen sich auf rund 700.000 € incl. Nebenkosten. Damit ist der Barrierefreiheit genüge getan. Allerdings dürften Radfahrende ihr Fahrrad über den Steg nur schieben, da dieser im Lichten nur 2,0 m breit ist.

Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung ein Planungsbüro mit einer Machbarkeitsstudie zu einem Brückenneubau mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m beauftragt. Die Fahrbahnbreite 5,5 m wurde gewählt, um eine Förderfähigkeit sicherzustellen und gleichzeitig der Qualität einer Radvorrangroute gerecht zu werden, die Radfahrende und Zufußgehende möglichst getrennt und somit konfliktfrei führt.

Wunsch war es, eine möglichst klimaneutrale Konstruktion aus Holz zu untersuchen. Des Weiteren wurden die Fördermöglichkeiten geprüft.

Das Ergebnis liegt nun vor.

2. Sachstand

2.1. Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Zur Herstellung einer möglichst komfortablen Anbindung verläuft der bevorzugte Entwurf aus der Machbarkeitsstudie sowohl im Grundriss als auch in der Ansicht geschwungen. Im Bereich der Bismarckstraße bleibt so ausreichend Platz für eine Anrampung in Richtung Radverkehrsanbindung erhalten (vgl. Anlage 2).

Durch den im Grundriss geschwungenen Verlauf kann der bestehende Steg bis zum Ende der Baumaßnahme als Behelfsbrücke bestehen bleiben.

Im Vorlandbereich sind jeweils Vorlandfelder ausgebildet, die das Überflutungsgebiet bei Hochwasser überspannen. Es werden zwei Pfeiler im direkten Uferbereich des Neckars platziert. Als V-Stützen reduzieren sie die Einzelspannweiten, um einen geringen Querschnitt zu erhalten.

Das Hauptträgerpaar besteht aus einem blockverleimten Brettschichtholz-Querschnitt aus heimischer Fichte, das sich in einem leichten Schwung über den Neckar erhebt. Ein wasserdichter Belag schützt das Tragwerk vor Feuchtigkeit.

Zwischen den Trägern können Leitungen geführt werden (vgl. Anlage 3).

2.2. Kostenvergleich Rampenlösung - Brückenneubau

Für die Herstellung der Barrierefreiheit mittels Rampen gibt es eine Kostenschätzung von 2016 des mit der Planung beauftragten Ingenieurbüros über damals 460.000,- € für beide Rampen incl. Mehrwertsteuer und Planungskosten. Aufgrund einer Kostenfortschreibung ist heute von Kosten in Höhe von ca. 700.000,- € incl. Mehrwertsteuer und Planungskosten auszugehen.

Für den anstehenden Korrosionsschutz gibt es von 2018 eine Kostenschätzung im Prüfbericht der einfachen Bauwerksprüfung von 75.000,- € netto. Mit Mehrwertsteuer und Baunebenkosten ergeben sich Stand 2020 Kosten von ca. 100.000,- € brutto.

Für den Erhalt des bestehenden Bauwerks ergibt sich somit eine geschätzte Summe von ca. 800.000,- € für ein für die zukünftigen Anforderungen wenig geeignetes Bauwerk.

Für ein neues Bauwerk beläuft sich die Kostenschätzung des für die Machbarkeitsstudie beauftragten Ingenieurbüros auf 1,75 Mio. € Nettobaukosten. Mit Baunebenkosten und Mehrwertsteuer ergeben sich damit ca. 2,5 Mio. € Bruttobaukosten.

2.3. Fördermöglichkeiten

Die Verwaltung hat die Fördermöglichkeiten für einen Brückenneubau geprüft.

Möglichkeit 1 - Radverkehrsförderung nach LGVFG

Die Verwaltung hat die Fördermöglichkeiten nach dem LGVFG beim Regierungspräsidium abgefragt. Eine Radwegeverbindung über den Bankmannsteg ist als Teil einer Radvorrangstrecke einschließlich der Anrampungen nach LGVFG förderfähig, was vorliegend der Fall ist bzw. so sein soll.

Die Maßnahme wurde im Programm angemeldet.

Derzeit können aufgrund der „Corona-Lage“ bis zu 75% der zuwendungsfähigen Investitionskosten gefördert werden. Unter normalen Umständen beträgt der max. Fördersatz hier 50%. Zugleich werden Aufwendungen für die Planung aktuell mit einem pauschalierten Planungskosten-Zuschlag von 15% anstelle der sonst üblichen 10% der Investitionskosten anerkannt (Stichwort „Corona-Bonus“).

Beides soll sicherstellen, dass geplante Vorhaben zeitnah umgesetzt werden. Ausgehend von förderfähigen Investitionskosten von ca. 2,1 Mio. € könnten bis zu 1,8 Mio. € an Landesmitteln eingeworben werden.

Möglichkeit 2 - Ergänzungsförderung aus Mitteln des EFRE (MLR):

Das Sonderprogramm EFRE („Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung“) fördert bis zu 25% der Kosten des reinen Bauwerks, also der Brücke, sofern diese in innovativer Holzbauweise klimaschutzfördernde und konstruktive Alleinstellungsmerkmale aufweist und von einer Jury ins Programm aufgenommen wird.

Das mit europäischen Haushaltsmitteln finanzierte Sonderprogramm legt seinen Schwerpunkt auf die Innovationswirkung des CO₂-neutralen Werkstoffs Holz. Die Verwendung von Holz im Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus soll beispielhaft gefördert werden.

Der konstruktive Ingenieurbau wird derzeit noch von den Materialien Beton und Stahl dominiert. Die reinen Bauwerkskosten im Sinne des EFRE betragen hier ca. 1,6 Mio. €, so dass im Erfolgsfall eine ergänzende Förderung von ca. 400.000,- € möglich ist.

Maximale Gesamtförderung

Da das Sonderprogramm EFRE mit dem LGVFG kombinierbar ist, stehen in der Summe also bis zu maximal 2,2 Mio. € an Fördermitteln in Aussicht. Der städtische Eigenanteil könnte

dann lediglich noch etwas über 10% der Gesamtkosten und die Förderquote damit rund 90% betragen.

Die Verwaltung hat deshalb vorsorglich den Antrag für die Aufnahme in das genannte EFRE-Programm gestellt. Die vorliegende Machbarkeitsstudie wird einer Jury am 6. November 2020 vorgestellt.

Die Entscheidung über die Aufnahme in das Programm soll bis Jahresende 2020 fallen.

3. **Vorgehen der Verwaltung**

Unter Ausschöpfung der Fördermöglichkeiten für einen Brückenneubau in Holzbauweise stellt sich die Erhaltung und Sanierung des bestehenden Bankmannstegs als unwirtschaftlich dar.

Die Verwaltung sieht die mögliche Förderung als Chance, eine gute verkehrliche Lösung, die beispielhaft und gestalterisch ansprechend ist, zu realisieren. Sie wird einen Brückenneubau mit einer möglichen Förderung von bis zu 90% der Kosten im Haushaltsplanentwurf 2021 veranschlagen. Demgegenüber stehen bei der Nullvariante mit Erhalt des Steges und dem Bau von Rampen Gesamtkosten von rund 800.000,- € (Sanierung des Steges und Anbau von Rampen).

Die Verwaltung wird deshalb einen Förderantrag nach dem LGVFG stellen und die Realisierung eines Ersatzneubaus angehen.

4. **Lösungsvarianten**

- a. Sollte ein Ersatzneubau nach LGVFG nicht förderfähig sein, würde sich die Frage einer Rampenlösung am bestehenden Steg wieder neu stellen. Bei dieser Lösung bleibt dann festzuhalten, dass rein formalrechtlich Fahrräder nur geschoben werden dürften.
- b. Bei einer nur 50%-Förderung nach LGVFG wäre ein Neubau der Brücke mit einer Nettobelastung des städtischen Haushaltes Investitionskosten in Höhe von rund 1,4 Mio. € im Vergleich zu den 800.000,- € für eine schlechte Lösung in einer Lebenszeitbetrachtung günstiger.

5. **Klimarelevanz**

Die mögliche Förderung nach dem EFRE im Sonderprogramm Holz-Innovativ-Programm (HIP 2014-2020) des Landwirtschaftsministeriums (MLR) zielt auf die klimaschonenden Auswirkungen einer Holzbrücke (ca. 1.600 kg CO₂-eq/t):

Dazu kommen noch

- Steigerung Modal-Split Rad-/Fußverkehr durch Erschließung des nahen RSB-Halts Neckaraue
- Rückgang der Treibhausgasemissionen um 8 Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr (es werden ca. 200 qm an heimischem Holz verbaut)
- CO₂-negativer Materialeinsatz und Ersatz primärenergieintensiver Werkstoffe wie Beton (ca. 800 MJ/t bzw. 130 kg CO₂-eq/t) oder Baustahl (1.100 kg CO₂-eq/t)

6. Sonstige Hinweise

Die Stadtwerke würden eine neue Brücke für die Verlegung einer Fernwärmeleitung verwenden, um eine Wärmeschiene „Gartenstraße bis Äulestraße“ mit einer Wärmeschiene „Bismarckstraße“ kostengünstig zu realisieren.