

Universitätsstadt Tübingen
Fachbereich Tiefbau
Schäfer, Ulrike Telefon: 2489
Weißer, Heike Telefon: 2266
Gesch. Z.: 91/

Vorlage 132/2023
Datum 28.06.2023

Beschlussvorlage

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

Betreff: **Erneuerung Bankmannsteg als Rad- und Fußbrücke Lustnau, modifizierter Baubeschluss**
Bezug: Vorlage 183/2021 Erneuerung Bankmannsteg mit Anbindung an die zukünftige Radschnellverbindung; Baubeschluss

Anlagen: Anlage 1 Visualisierung Brücke
Anlage 2 Tabelle Kosten Förderung
Anlage 3 Bauablaufplan
Anlage 4 Verkehrsführung

Beschlussantrag:

Die Erneuerung des Bankmannstegs als Rad- und Fußbrücke Lustnau soll zu Gesamtkosten von 4,7 Mio. € entsprechend der vorliegenden Planung umgesetzt werden.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm							
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Bisher finanziert	Plan 2023	VE 2023	Plan 2024	Plan 2025	Gesamtkosten
7.541004.3202.01 Bankmannsteg, barrierefreier Umbau		EUR					
1	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	800.000	1.400.000	0	1.400.000	0	3.600.000
6	Summe Einzahlungen	800.000	1.400.000	0	1.400.000	0	3.600.000
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-1.749.270	-800.000	-3.700.000	-2.200.000	-1.500.000	-6.249.270
13	Summe Auszahlungen	-1.749.270	-800.000	-3.700.000	-2.200.000	-1.500.000	-6.249.270
14	Saldo aus Investitionstätigkeit	-949.270	600.000	-3.700.000	-800.000	-1.500.000	-2.649.270
16	Gesamtkosten der Maßnahme	-1.749.270	-800.000	-3.700.000	-2.200.000	-1.500.000	-6.249.270

Der Bau der Rad- und Fußbrücke Lustnau wird über das PSP-Element 7.541004.3202.01 „Bankmannsteg, barrierefreier Umbau“ finanziert.

Die aktuellen Gesamtbaukosten für das Brückenbauwerk liegen bei ca. 4,7 Mio. €. Die ca. 25 % höheren Kosten im Vergleich zum Baubeschluss 2021 sind im Wesentlichen eine Folge der zeitlichen Verzögerung. Der Baupreisindex ist seither von 125,7 ebenfalls um ca. 25 % auf 157,2 Punkte angestiegen.

Mit Erhalt von Fördermitteln in Höhe von 2,9 bis 3,35 Mio. € liegt die Nettobelastung des städtischen Haushalts bei ca. 1,35 bis 1,8 Mio. €.

Für die Entscheidung über den Bau ist es maßgeblich, ob und in welchem Umfang Fördermittel fließen. Diese sind bislang nur anvisiert. Mit einer verbindlichen Zusage rechnet die Verwaltung bis zur Vorberatung im Planungsausschuss, spätestens aber bis zur Entscheidung im Gemeinderat.

Baubeschluss 2021	Gesamtkosten	3,8 Mio. €
	Fördermittel	2,7 Mio. €
	Städt. Anteil	1,1 Mio. €
Aktuelle Kostenberechnung	Gesamtkosten	4,7 Mio. €
	Fördermittel	2,9-3,35 Mio. €
	Städt. Anteil	1,35-1,8 Mio. €

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die als „Bankmannsteg“ bekannte Neckarbrücke ist in die Jahre gekommen und sanierungsbedürftig. Aufgrund der Verlegung des Bahnhofpunkts bei Lustnau wird eine adäquate Querung des Neckars für Radfahrende und zu Fußgehende an dieser Stelle noch wichtiger. Auch für Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung bedeutet die barrierefreie Gestaltung der Brücke eine wesentliche Verbesserung, zumal es sich um eine wesentliche Verbindung zwischen dem Ortsteil Lustnau und einem wichtigen Ort des Präventionssportes liegt.

Die Verwaltung möchte die seit dem Baubeschluss aus 2021 veränderten Kosten- und Fördermittelsituation für das Projekt darstellen und sicherstellen, dass die Umsetzung der Maßnahme weiterhin vom Gemeinderat unterstützt wird.

2. Sachstand

Aufgrund der zeitlichen Verzögerung des Ersatzneubaus des „Bankmannstegs“ als Rad- und Fußbrücke Lustnau ist mittlerweile eine neue Kosten- und Fördermittelsituation eingetreten.

Die Kostensteigerung ergibt sich aus einer allgemeinen Baupreissteigerung, sowie zusätzlichen Nebenkosten, die im Baubeschluss von 2021 zu niedrig angesetzt waren. Die dort genannten Planungskosten beliefen sich lediglich auf die geschätzten Planungsleistungen von Objekt-, Tragwerksplanung und Verkehrsanlagen. Weitere erforderliche Planerhonorare für Einzelobjekte wie Lichtsignalanlagen, Elektroplanung für Brückenheizung und Beleuchtung und Stützmauern sowie weitere Gutachten wie ein erweitertes Baugrundgutachten, oder die Errechnung des Retentionsausgleichs und sonstige Leistungen wie Prüffingenieur, Sicherheits- und Gefahren Koordination, Kampfmittelsondierung und Bauwerksprüfung sind nun in der aktuellen Aufstellung berücksichtigt.

Das beim Baubeschluss 2021 vorgesehene Förderprogramm „Holz Innovativ Programm“ ist inzwischen ausgelaufen und wird deshalb nicht mehr herangezogen. Die Verwaltung nimmt stattdessen das mit einer höheren Förderquote dotierte Förderprogramm „Stadt & Land“ für das gesamte Bauwerk in Anspruch.

Der Ausführungszeitraum der Parallelmaßnahmen „Flusspark Neckaraue“ und „Hochwasserschutz“ ist ebenfalls für die Jahre 2023 / 2024 vorgesehen. Die Maßnahmen sind aufeinander abgestimmt.

Im Zuge dieses Neubaus wird auch der Verkehrsbereich Bismarckstraße umgestaltet. Die Verwaltung wird in der Sitzung hierauf detaillierter eingehen.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor das Vorhaben entsprechend der vorliegenden Planung umzusetzen und noch im Juli 2023 auszuschreiben. So kann mit einer Vergabe im Oktober und einem Baubeginn im November gerechnet werden.

Mit dieser Zeitschiene ist gewährleistet, dass die Laufzeiten der beantragten Förderprogramme eingehalten werden, und mit den angrenzenden Baumaßnahmen keine gegenseitigen Behinderungen entstehen.

4. Lösungsvarianten

Auf den Neubau einer barrierefreien Querung des Neckars bei Lustnau mittels einer neuen Holzbrücke wird verzichtet. Der vorhandene Steg muss dann für den weiteren langfristigen Gebrauch für gut 1 Mio. € saniert werden. Hierfür können keine Fördermittel herangezogen werden.

Die Querung ist weiterhin nicht barrierefrei und für Fahrradfahrende gesperrt. Die Lücke in der Radschnellverbindung Tübingen-Reutlingen wird nicht geschlossen.

5. Klimarelevanz

Eine Bauweise aus Holzwerkstoff bringt im Vergleich zu einer herkömmlichen Bauweise Vorteile in Bezug auf die CO₂ Bilanz.

Die vorgeschlagene Lösung einer barrierefreien Brücke stellt eine deutliche Verbesserung der der Infrastruktur für Radfahrende und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen dar. Sie ist deshalb geeignet Kurzstecken mit dem Auto zu kompensieren und ist somit als Klimafreundlich zu bewerten.

6. Ergänzende Informationen
