

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0157/2014/BV

Datum:
26.05.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Mobilitätsnetz Heidelberg Teilprojekt
Erneuerung der Brücke Eppelheimer Straße
über die Autobahn BAB A5**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Pfaffengrund	03.06.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	17.09.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	09.10.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Pfaffengrund sowie der Stadtentwicklung- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Erneuerung der Brücke Eppelheimer Straße über die Autobahn BAB A5 wird mit folgendem Querschnitt (siehe Kapitel 3 bzw. Anlage 1 zur Drucksache 0157/2014/BV) hergestellt:
 - beidseitigem Gehweg (Breite 2,5 m)- und fahrbahnbegleitenden Radfahrstreifen (Breite 1,85 m)
 - Kfz-Streifen einstreifig je Richtung (Breite 3,25 m)
 - besonderem Bahnkörper (Breite vsl. 7,1 m).
2. Die weitere Prüfung von Varianten des Bauablaufs zur Aufrechterhaltung des Verkehrs (mit der Folge längerer Bauzeit und voraussichtlicher Mehrkosten) wird beschlossen.
3. Der städtische Anteil an den Planungskosten beträgt variantenunabhängig voraussichtlich rund 260.000 €. Die Kosten für die HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 betragen voraussichtlich 93.000 € und fließen im Jahr 2014 ab. Die Kosten für die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 betragen voraussichtlich 167.000 € und fließen im Jahr 2015 ab. Unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit sind dafür Mittel im Jahr 2015 im Doppelhaushalt 2015/2016 vorzusehen. Die Kosten für die HOAI-Leistungsphasen 5 bis 9 sind derzeit noch unbekannt.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Planungskosten der HOAI-Leistungsphasen 1 – 4 insgesamt	260.000 €
Planungskosten der HOAI-Leistungsphasen 1 und 2	93.000 €
Planungskosten der HOAI-Leistungsphasen 3 und 4	167.000 €
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
<ul style="list-style-type: none">• Mittel zur Finanzierung der Planungskosten der HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 stehen im Teilhaushalt des Amtes 81 unter Kostenstelle 8100P319 (Mobilitätsnetz) im Jahr 2014 zur Verfügung.	93.000 €
<ul style="list-style-type: none">• Die Mittel zur Finanzierung der Planungskosten der HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 müssen unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit in den Doppelhaushalt 2015/2016 eingestellt werden.	167.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Das Überführungsbauwerk der Eppelheimer Straße (ehemals L 543) aus dem Jahr 1936 über die Bundesautobahn A5 muss aufgrund des sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn mittelfristig erneuert werden. Aus diesem Anlass haben die Städte Heidelberg und Eppelheim sowie die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH im Rahmen des Mobilitätsnetzes Überlegungen zu einer neuen Querschnittsgestaltung der überführten Verkehrswege angestellt. Die Verkürzung des eingleisigen Abschnittes führt zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit der Straßenbahnstrecke und zu einem besseren Betriebsablauf. Künftig sollen Geh- und Radwege beidseitig über die Brücke geführt werden. Somit wird nicht nur eine Verbesserung für alle motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer geschaffen, sondern auch eine Beschleunigung des Straßenbahnbetriebes möglich.

Begründung:

1. Ausgangssituation

Bereits in den 80er Jahren gab es Überlegungen die Autobahn A5 im Bereich Heidelberg sechsstreifig auszubauen. In diesem Zusammenhang sind bereits Überlegungen angestellt worden, die Brücke in der Eppelheimer Straße mit einem großzügigeren Querschnitt wiederherzustellen (beidseitig kombinierte Geh- und Radwege, Straßenbahntrasse eingleisig). Die Umsetzung der zuvor genannten Planung wurde nicht vollzogen, so dass sich Anfang der 90er Jahre aus den betriebstechnischen Bewertungen der Ansatz, den Ersatzneubau der Brücke zweigleisig auszubauen, entwickelte. Im Zuge des Gesamtprojekts „Mobilitätsnetz Heidelberg“ ist eine Realisierung des Projekts möglich. Vorhabenträger sind die Stadt Heidelberg und die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB). Die Bauherrenfunktion obliegt der rnv. Das Gesamtprojekt Mobilitätsnetz wurde vom Gemeinderat am 14. März 2013 beschlossen (vgl. BV 0082/2013).

Das Bauwerk liegt in der Baulast der Stadt Heidelberg, die Unterhaltung erfolgt durch den Eigentümer, die Bundesrepublik Deutschland.

2. Bestandsanalyse

2.1. Baulicher Zustand

Die Dauerhaftigkeit der Brücke ist in kritischem Zustand. Die Ergebnisse der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 „Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung“ (RI-EBW-PRÜF) dokumentieren dies. Auf der Bewertungsskala von 1 (sehr gut) bis 4 (ungenügend) beträgt die zuletzt im Jahr 2010 bei einer Hauptprüfung festgestellte Note 3,4 (kritisch).

2.2. Verkehrliche Situation

Die in das Gesamtprojekt „Mobilitätsnetz Heidelberg“ eingegliederte Teilmaßnahme ist zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), dessen Beschleunigung in Form von Fahrzeitverkürzung pro Umlauf und der Fahrplanstabilisierung vorgesehen. Die Führung der Straßenbahn ist heute eingleisig auf Fahrbahnniveau angelegt, was zu betrieblichen Nachteilen (Fahrzeitverlängerung, Konfliktpunkte zwischen MIV und ÖV u.a.) führt. Der Rad- und Fußgängerverkehr wird auf ca. 2 m breiten Gehwegen gemeinsam abgewickelt. Ein eigenes Angebot für den Radverkehr besteht nicht.

3. Planung

Für die Planung der Brücke und Verkehrsanlagen ist das Büro Krebs und Kiefer (KuK) aus Darmstadt durch die Rhein Neckar Verkehr GmbH (rnv, Bauherrenfunktion) beauftragt. Das Ingenieurbüro KuK erarbeitet derzeit die verschiedenen Varianten der Bauabläufe und wird im Zuge dessen die Kosten für jede Variante ermitteln.

Es ist folgender Querschnitt vorgesehen (siehe Anlage 1 zur Drucksache 0157/2014/BV):

- zweigleisige Führung der Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper mit einer Breite von voraussichtlich 7,1 m.

- beidseitig angelegte Gehwege mit einer Breite von 2,5 m gemäß den „Leitlinien Kinderfreundliche Verkehrsplanung“ (Schülerverkehr zwischen Eppelheim und Pfaffengrund) plus beidseitig je 0,25 m Absturzsicherung (Geländer)
- Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau mit einer Breite von 1,85 m gemäß den „Empfehlungen Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010)
- zwei 3,25 m breite Fahrspuren (einstreifig je Richtung) gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06)
- beidseitig passive Schutzeinrichtungen (0,5 m plus Sicherheitsabstand zum Fahrbahnrand von 0,5 m) gemäß den „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS 2009)

Die geplante Gesamtbreite der Brücke beträgt damit 24,80 m.

Die Brücke wird in gleicher Lage wie im Bestand wiederhergestellt. Die Rampenbereiche (Anschlussbereiche) der Brücke werden auf die neue Querschnittsbreite der Brücke bis zu den nächsten Knotenpunkten (in Heidelberg Knoten Kranichweg/ Kurpfalzring, in Eppelheim Knoten Hildastraße) angepasst.

Ein Gutachten zu Schall- und Erschütterungen wird derzeit angefertigt und voraussichtlich Ende Juli 2014 vorliegen.

Die Straßenbahngleise werden weitgehend als besonderer Bahnkörper geführt.

4. Varianten des Bauablaufs, Prüfung der Aufrechterhaltung des Verkehrs über die Autobahn A5

Mit den Projektbeteiligten und dem Ingenieurbüro KuK werden verschiedene Varianten bezüglich des Bauablaufs zur Aufrechterhaltung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), Fußgänger- und Radverkehrs untersucht. Die Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauphase führt voraussichtlich zu einer verlängerten Bauzeit und Mehrkosten. Die entstehenden Mehrkosten sind im GVFG-Bundesprogramm nicht förderfähig.

Die Umleitung bei Vollsperrung für den motorisierten Verkehr würde über die bestehende Infrastruktur (Kurpfalzring/ Henkel-Teroson-Straße, Friedrich-Schott-Straße) für beide Richtungen und großräumig über die B 535, die K 9702 Grenzhöfer Weg und die K 9707 Stückerweg erfolgen.

Möglichkeiten zur Erhaltung der Querungsverbindung sind:

Fuß- und Radverkehr: dem nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer kann eine Querung ermöglicht werden. Dies kann mittels einer Behelfsbrücke in einfacher Ausführungsart, die ausschließlich zur Nutzung für Radfahrer und Fußgänger dient oder im gesonderten Bauablauf (Teilabbruch, Teilquerschubverfahren) erreicht werden.

Autoverkehr: a) Während der Bauzeit wird der Kfz-, Rad- entweder einstreifig in je eine Richtung (und Fußverkehr in beide Richtungen) mittels Lichtsignalregelung oder im Einrichtungsverkehr/ Einbahnstraße geführt. (mittels Hilfsbrücke oder gesondertem Bauablauf, siehe zuvor).

Autoverkehr: b) Während der Bauzeit wird der Kfz-, Rad- und Fußverkehr in beide Richtungen aufrechterhalten (mittels Hilfsbrücke oder gesondertem Bauablauf, siehe zuvor).

Straßenbahnverkehr: Über die dargestellten Lösungen mit Einsatz von Hilfsbrücken kann die Straßenbahn nicht geführt werden. Hier ist der Einsatz von Bussen im Schienenersatzverkehr vorgesehen. Ob die Straßenbahn, bei einem gesonderten Bauablauf für einen längeren Zeitraum, über die Autobahn geführt werden kann, wird untersucht.

Bei der Betrachtung des Bauablaufs und der damit verbundenen Sperrungen sind weitere Baumaßnahmen im Straßennetz zu betrachten. Nach Information des Regierungspräsidiums Karlsruhe wird in den kommenden Jahren die Überführung der Autobahn A 656 über die Gleisanlagen Mannheim-Friedrichsfeld und der Ersatzneubau der Überführung der Autobahn A5 über die L 637, Umgehungsstraße Wieblingen, neu gebaut. Der Rhein-Neckar-Kreis plant die Erneuerung des Stückerwegs südlich der Stadt Eppelheim. Die Bauzeit der hier diskutierten Überführung ist mit der Bauzeit dieser bislang bekannten Maßnahmen abzustimmen.

Fazit

Wenn die Aufrechterhaltung des Verkehrs über die Autobahn A5 während des Bauvorhabens ermöglicht werden soll, ist mit einer verlängerten Bauzeit und Mehrkosten zu rechnen.

Die Errichtung einer Behelfsbrücke zur Querung für Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr hätte eine verlängerte Bauzeit und Mehrkosten zur Folge. Bei einer kleineren Behelfsbrücke ausschließlich für den Fußgänger- und Radverkehr mindern sich Bauzeit und die Mehrkosten. Ein besonderer Bauablauf führt ebenfalls zu einer längeren Bauzeit und Mehrkosten.

Die vom Regierungspräsidium Karlsruhe favorisierte und für die Stadt Eppelheim sowie die rnv akzeptable komplette Unterbrechung bringt die größten Nachteile für alle Verkehrsteilnehmer: über die Bauzeit von voraussichtlich 17 Monaten ist die Querungsverbindung vollständig gesperrt. Die daraus resultierenden „Mehrkilometer“ sind für die Kfz-Fahrer und insbesondere Radfahrer und Fußgänger nicht verhältnismäßig.

5. Kosten / Finanzierung

Die Kostenaufteilung (kommunaler Anteil) für die Planungskosten der HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 für das Gesamtprojekt „Erneuerung der Brücke Eppelheimer Straße über die Autobahn A5“ beträgt für die Stadt Heidelberg 65%, der Anteil von 35% wird von der HSB getragen. Die HSB ist an der Planung beteiligt und übernimmt als Eigentümerin die Schieneninfrastruktur nach Fertigstellung und deshalb anteilig Planungskosten. Die Kostenaufteilung der weiteren Planungskosten der HOAI-Leistungsphasen 5 bis 9 etc. erfolgt im Rahmen der Baukosten zwischen den Projektbeteiligten.

Die Aufteilung der Baukosten zwischen Stadt Heidelberg und HSB erfolgt nach dem geltenden Straßennutzungsvertrag, der Straßenkreuzungsrichtlinie (StraKR) sowie ggf. nach einer ergänzenden Kostenteilungsvereinbarung zwischen dem Anteil Straßenbahn und dem Anteil Straße/ Gehweg über die Querschnittsbreite.

Der Teil Straßenbahn mit Folgemaßnahmen ist Bestandteil des „Mobilitätsnetzes Heidelberg“. Ein Fördermittelantrag für dieses Teilprojekt wird von der HSB in Bezug auf den bestehenden Rahmenantrag zum GVFG-Bundesprogramm eingereicht.

Für den Teil Straße/ Gehweg gibt es drei Finanzierungsträger:

a) Die Aufteilung der Baukosten für die Bundesrepublik Deutschland und die Stadt Heidelberg wird nach § 12 Abs. 3 Nr. 2 Fernstraßengesetz geregelt. Dort heißt es sinngemäß: „... die

dadurch entstehenden Kosten fallen den beteiligten Trägern der Straßenbaulast zur Last, und zwar im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste nach der Änderung“. Hier wird bereits der geplante sechsstreifige Ausbau der Autobahn A5 berücksichtigt.

b) Für den verbleibenden städtischen Anteil wird ein Fördermittelantrag beim Land Baden-Württemberg eingereicht. Die Förderung nach dem Landes-GVFG beträgt derzeit maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten und wird als Festbetrag gewährt.

Die Stadt Eppelheim ist an allen Planungsgesprächen beteiligt. Der auf die Stadt Eppelheim bzw. den Landkreis Rhein-Neckar entfallende Kostenanteil für die Straßenbaumaßnahme wird im Zuge der Planung festgestellt und vereinbart.

Die Stadt Eppelheim hat einer bauzeitlichen Vollsperrung zugestimmt, so dass die Stadt Heidelberg ggf. die Mehrkosten für einen Bauablauf mit Aufrechterhaltung des Verkehrs alleine tragen muss.

Die Mehrkosten können nach ersten Abschätzungen im jetzigen Planungsstand bei Gesamtbaukosten von 10,3 Mio. Euro (Brücke und Rampen Straßenbahn, Fahrbahn, Gehweg) bis 1,3 Mio. Euro betragen. Die genannten Kosten beziehen sich auf den Bereich bis Rampenende (ca. 150 m) in Richtung Knotenpunkt Kurpfalzring/ Kranichweg und bis Rampenende (ca. 60,0 m) in Richtung Hildastraße (Eppelheim).

Die Maßnahmenträgerin (HSB) ist dafür verantwortlich, dass die ÖPNV-Maßnahme im GVFG-Bundesprogramm in Form des Schlussverwendungsnachweises fristgerecht vor Ende 2019 abgerechnet ist. Hierzu wird darauf hingewiesen, dass jede Bauzeitverlängerung und damit verspätete Einreichung des Schlussverwendungsnachweises, fördermittelschädlich wird. In diesem Fall müsste die Stadt Heidelberg die ausfallenden Fördermittel eigenständig übernehmen. Dies gilt sowohl für den Anteil Straßenbahn als auch den Anteil Straße sowie die Kosten der Behelfsbrücke.

Daher ist unbedingt darauf zu drängen, dass der Planungs- und Bauablauf sehr stringent und gut überwacht durchgeführt wird. Es ist zu beachten, dass nur solche Varianten des Bauablaufes gewählt werden können, die einen Schlussverwendungsnachweis zum GVFG zeitlich sicher ermöglichen. Als Bauende ist damit spätestens das 4. Quartal 2018 vorzusehen.

6. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird im Herbst 2014 mögliche Varianten des Bauablaufs mit finanziellen und zeitlichen Auswirkungen darstellen und zum Beschluss vorlegen.

Der Antrag der rnv auf Planfeststellung soll Ende dieses Jahres beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingereicht werden. Mit einem Planfeststellungsbeschluss kann 1. bis 2. Quartal 2016 gerechnet werden. Der frühestmögliche Baubeginn dieser Maßnahme ist abhängig von der Planfeststellung und den notwendigen Fördermittelzusagen.

Die Abgabe des Antrags auf Förderung nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGFVG) für die Straßenbaumaßnahme ist im 4. Quartal 2014 vorgesehen, die Abgabe des Antrags zum GVFG-Bundesprogramm für den Straßenbahnanteil erfolgt parallel.

Informationen für die Bürger zum Sachstand der Planung werden im ersten Schritt auf der Internetseite www.mobinetz.de veröffentlicht.

Weitere Sachinformationen (Ergebnis Schall- und Lärmgutachten, Beleuchtung, Fahrleitungsmasten, Grünflächen, Kraftverkehrsaufkommen u.a.) werden den Gremien nach Beendigung der Planungsphase Entwurf und Abstimmungen mit Projektbeteiligten voraussichtlich im Herbst mitgeteilt und zur Entscheidung vorgelegt.

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: Erweiterung Querschnitt, Herstellung Zweigleisigkeit Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wird ausgebaut und die bestehende Verkehrsinfrastruktur dadurch verbessert.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine.

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
01	Regelquerschnitt Brücke zur Drucksache 0157/2014/BV
02	Lageplan Brücke zur Drucksache 0157/2014/BV