

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0217/2013/BV

Datum:
27.05.2013

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

**Neubau einer Südbrücke über die A 5 zwischen
Heidelberg und Eppelheim
- Finanzierungsbeteiligung der Stadt Heidelberg**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 21. Oktober 2013

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	06.06.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	13.06.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	26.06.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	11.09.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	25.09.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	09.10.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat, sich an den nicht durch den Bund übernommenen und von der Stadt Eppelheim zu tragenden Kosten für das neue Brückenbauwerk in Höhe von 397.000 € zur Hälfte zu beteiligen, also mit einem Betrag in Höhe von 198.500 €. Der Betrag ist im Haushaltsplan 2015 planmäßig zu veranschlagen.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
	198.500
Einnahmen:	
Finanzierung:	
• Zusätzliche Veranschlagung ab 2015	198.500

Zusammenfassung der Begründung:

Die Mehrkosten für die von den Städten Heidelberg und Eppelheim gewünschte Radwegführung werden vom Bund nicht übernommen. Mit Blick auf die dort verlaufenden Radwegrouten und die Tatsache, dass der Radweg im Zuge der neuen Brücke von vielen Heidelberger Schulkindern, die das Schulzentrum in Eppelheim besuchen, genutzt wird, erscheint eine hälftige Kostenteilung der nicht durch den Bund getragenen Kosten zwischen den Städten Heidelberg und Eppelheim als sachgerecht.

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.06.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.06.2013

21 **Neubau einer Südbrücke über die A 5 zwischen Heidelberg und Eppelheim - Finanzierungsbeteiligung der Stadt Heidelberg**

Beschlussvorlage 0217/2013/BV

Stadtrat Michalski erläutert, man befürchte bei einem schwerlasttauglichen Ausbau der Brücke von 5 Metern Fahrbahnbreite eine Zunahme des Verkehrs und der Belastung für die Anwohner. Eine Fahrbahnbreite von 3,50 Meter sei für einen Wirtschaftsweg ausreichend, dieser habe auch vorher in dieser Breite bestanden.

Im Namen der SPD-Fraktion bringt Stadtrat Michalski folgenden **Antrag** ein:

Der Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg wird gebeten, sich beim Regierungspräsidium Karlsruhe für die ursprüngliche Brückenbreite von 3,50 Meter einzusetzen.

Wir bitten den Oberbürgermeister weiterhin, einen Vertreter des Regierungspräsidiums Karlsruhe in den nächsten Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss einzuladen, um über die Pläne zu diskutieren.

Eine Brückenbreite von 5 Meter, die darüber hinaus noch schwerlasttauglich ist, widerspricht dem Charakter als Wirtschaftsweg zwischen Eppelheim und Pfaffengrund an dieser Stelle und wäre mit erheblichen Belastungen für die Anwohner verbunden.

Die Pläne für den Rad- und Fußgängerverkehr begrüßen wir.

Der Antrag sei als Bitte formuliert, da klar sei, dass der Stadt Heidelberg kein Mitspracherecht zustehe. In Zeiten der Bürgerbeteiligung hoffe er jedoch, dass das Regierungspräsidium (RP) auf die Bedenken der Stadt Heidelberg eingehe.

Oberbürgermeister Dr. Würzner erläutert, er habe das RP bereits hinsichtlich der Straßenbreite angeschrieben, daher sei der erste Teil des Antrages bereits erledigt.

Das RP habe seine Bitte mit Schreiben vom 29.05.2013 (Anlage 01 zur Drucksache 0217/2013/BV liegt als Tischvorlage vor) wie folgt beantwortet:

„Für die Überführung des landwirtschaftlichen Verbindungswegs, der eine Breite 4 Metern aufweist, ist im Bauwerksbereich richtlinienkonform eine Breite von 5 Metern zwischen den Schrammborden erforderlich. Eine von dieser Regelbreite abweichende geringere Breite von nur 3,50 Meter wäre nicht ausreichend, um eine Benutzung der Überführung durch überbreite landwirtschaftliche Maschinen (zum Beispiel Mähdrescher) zu ermöglichen. Somit könnte mit einer Fahrbahnbreite von lediglich 3,50 Meter die angestrebte Verkehrsfunktion nicht vollständig erfüllt werden.“

Stadtrat Rothfuß spricht sich ebenfalls für eine Verweisung in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss unter Zuziehung eines Vertreters des RP aus. Er geht kurz auf die Historie der Angelegenheit ein. Zunächst sei vom RP eine Brückenbreite von 6 Meter (4,50 Meter Fahrbahn, 1,50 Meter Geh- und Radweg) vorgesehen gewesen. Der Gemeinderat Heidelberg habe gebeten, den Fahrbahnquerschnitt zu ändern und die Gesamtbreite auf 6,50 Meter (3,50 Meter Fahrbahn, 3 Meter Geh- und Radweg) zu erhöhen, dies seien lediglich 50 Zentimeter mehr als vom RP vorgeschlagen. Danach erhöht das RP in einem neuen Vorschlag die Brückenbreite von sich aus auf 8,50 Meter (5 Meter Fahrbahn, 3,50 Meter Geh- und Radweg). Dies seien 2 Meter mehr als von der Stadt beantragt. Er verstehe daher nicht, warum die Mehrkosten von den Städten Eppelheim und Heidelberg getragen werden sollen. Möglicherweise könnte man auch prüfen, ob es Fördergelder für den Bau der Brücke gebe, da es sich um eine überregionale Fahrrad-Route handle.

Stadträtin Spinnler ergänzt, bisher würden die überbreiten landwirtschaftlichen Maschinen über den Stückerweg ausweichen. Dies sei durchaus eine Alternative, die beibehalten werden könne.

Aufgrund dieser Diskussion formuliert Oberbürgermeister Dr. Würzner folgenden **Geschäftsordnungsantrag:**

Verweisung des Tagesordnungspunktes in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und dortige Zuziehung von Herrn Klaus-Dieter Lang vom Regierungspräsidium Karlsruhe, um im Fachausschuss nochmals über die angedachten Pläne zu diskutieren.

Dieser Antrag wird von einer ausreichenden Anzahl von Mitgliedern des Haupt- und Finanzausschusses unterstützt.

Der Tagesordnungspunkt ist somit in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss verwiesen.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: verwiesen in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss

Sitzung des Gemeinderates vom 13.06.2013

Ergebnis: vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 26.06.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 26.06.2013

11 Neubau einer Südbrücke über die A 5 zwischen Heidelberg und Eppelheim - Finanzierungsbeteiligung der Stadt Heidelberg Beschlussvorlage 0217/2013/BV

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner informiert über das Schreiben des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 25.06.2013. Er rät dazu, das in dem Schreiben vorgeschlagene Gespräch zwischen dem Regierungspräsidium, der Stadt Heidelberg und der Stadt Eppelheim abzuwarten, bevor erneut über den Punkt beraten wird. Dem wird nicht widersprochen.

Er setzt daraufhin den Tagesordnungspunkt vor Eintritt in die Tagesordnung ab.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 11.09.2013

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 11.09.2013

1.1 **Neubau einer Südbrücke über die A 5 zwischen Heidelberg und Eppelheim - Finanzierungsbeteiligung der Stadt Heidelberg**

Beschlussvorlage 0217/2013/BV

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner ruft den Tagesordnungspunkt auf und schlägt einen kurzen Einführungsvortrag der Vertreter des Regierungspräsidiums vor. Anschließend erläutert Herr Protz, Regierungspräsidium (RP) Karlsruhe, die Sachlage aus Sicht des RP. Wirtschafts-, Geh- und Radweg sollen nun in einem Brückenbauwerk realisiert werden. Es handle sich um einen Hauptwirtschaftsweg, bei dem nach den geltenden Vorschriften der Radverkehr auf derselben Trasse geführt werde. Ein separater Gehweg könne nach den geltenden Vorschriften hergestellt werden. Ein separater Radweg sei dagegen nicht vorgesehen. Er sei baulich machbar, jedoch nicht zu Lasten des Landes. Die Mehrkosten in Höhe von ca. 400.000 € müssten von kommunaler Seite getragen werden.

In der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Herr Stadtrat Michalski, Herr Stadtrat Rothfuß, Herr Stadtrat Holschuh, Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Frau Stadträtin Spinnler, Frau Dr. Ziegler, Beirat für Menschen mit Behinderung, Frau Stadträtin Hommelhoff, Herr Stadtrat Gund

Im Wesentlichen werden folgenden Punkte angesprochen:

- Die standardisierte Abhandlung der Angelegenheit beim Regierungspräsidium wird kritisiert. Gewollt sei lediglich der zuvor vorhandene schmale Wirtschaftsweg. Eine Ausnahmeregelung wird gefordert.
- Mit dem Bau einer Fahrbahn in der vom Regierungspräsidium vorgesehenen Breite von 5 Metern werden Schleichverkehre im Pfaffengrund befürchtet.
- Es müsse geprüft werden, ob es sich rechtlich tatsächlich um einen Neubau mit all den damit verbundenen Vorgaben handle, da die Brückenrampen noch vorhanden seien.
- Das zulässige Gewicht bei unterschiedlicher Fahrbahnbreite wird diskutiert.
- Die Ziele der Grünen seien die Herstellung eines sicheren Radweges, das Verhindern von Schleichverkehren und das Vermeiden von Mehrkosten für die Stadt Heidelberg
- Es wird erfragt, ob es Spielräume hinsichtlich der Fahrbahn- und Radwegbreiten gebe, insbesondere, ob das RP die gesamte Brücke finanziere, wenn man die für den Radweg erforderliche Breite an der Fahrbahnbreite abziehe und dem Gehweg zuschlage und ob eine Gesamtbreite für Geh- und Radweg von 2 Metern ausreichend sei.
- Es wird erfragt, ob es möglich sei, auf der Fahrbahn einen Radstreifen abzuzeichnen.
- Nach dem für die Brücke vorgesehenen Belag wird gefragt.
- Der Radweg werde insbesondere von Schülern aus dem Pfaffengrund, die mit dem Rad nach Eppelheim pendeln, frequentiert. In diesem Zusammenhang wird über Sicherheitsaspekte diskutiert. Insbesondere das vorgesehene

Ganztagschulmodell erfordere einen sicheren Radweg, da der Schulweg häufig im Dunkeln zurückgelegt werden müsse. Eine Beteiligung Heidelbergs an den Mehrkosten sei daher erforderlich.

Herr Protz und Herr Lang, RP Karlsruhe, stellen klar, dass von einer Fahrbahnbreite von 5 Metern für einen Hauptwirtschaftsweg nicht abgewichen werden könne. Auch die vorgeschriebene Breite für den Neubau eines Geh- und Radweges müsse eingehalten werden. Dies seien Sicherheitsvorgaben. Es gebe keine Spielräume! Es gebe nur den Spielraum, auf den separaten Radweg zu verzichten.

Die befürchteten Schleichverkehre müssten durch geeignete Maßnahmen bei den Zuläufen zur Brücke unterbunden werden. Das zulässige Gewicht sei nicht von der Fahrbahnbreite abhängig. Herr Protz erklärt, Geh- und Radweg würden aus aufgerautem, beschichtetem Beton, die Fahrbahn aus Asphalt hergestellt.

Herr Kuch, Amt für Verkehrsmanagement, ergänzt, die bestehende Begrenzung auf 2,5 Tonnen nehme den landwirtschaftlichen Verkehr aus.

Herr Thewalt, Amt für Verkehrsmanagement, erläutert, die Radwege vor und nach der Brücke seien durch Buschwerk von der Straße getrennt. Dadurch sei weder die Fahrbahn für die Radfahrer noch der Radweg für die Kraftfahrer einsehbar und das Auffahren auf die Brücke ohne separaten Radweg sehr gefährlich. Auch mit einem abgezeichneten Radstreifen sei das Queren der Fahrbahn erforderlich. Zudem würde dadurch die Fahrbahn zu schmal. Ca. 150 Schüler aus dem Pfaffengrund seien betroffen. Die Verwaltung empfehle daher, den Radverkehr auf einem separaten Radweg über die Brücke zu führen.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner betont, die Frage nach der Sicherheit der Radfahrer sei von entscheidender Bedeutung. Da es keine Spielräume hinsichtlich der Trassenbreiten gebe, müsse Heidelberg entscheiden, ob es für einen separaten, sicheren Radweg die Mehrkosten tragen wolle. Eppelheim werde die Mehrkosten von ca. 400.000 € nicht alleine tragen. Die AG-Rad empfehle ebenfalls den separaten Radweg und die damit verbundene Beteiligung an den Mehrkosten.

Anschließend stellt Herr Stadtrat Holschuh folgenden **Antrag zur Geschäftsordnung**:

Die Vorlage wird ohne Beschlussfassung an den Haupt- und Finanzausschuss weitergegeben.

Herr Holschuh begründet den Antrag damit, dass man in den Fraktionen die vorgebrachten Argumente nochmals diskutieren könne.

Der Antrag wird von einer ausreichenden Zahl von Gemeinderäten unterstützt. Dem Antrag wird nicht widersprochen.

Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner plädiert aus Gründen der Sicherheit für die Radfahrer, insbesondere die Schulkinder, ausdrücklich für eine Kostenbeteiligung.

Beratungsergebnis des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss gibt die Drucksache ohne Beschlussempfehlung an den Haupt- und Finanzausschuss weiter.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: ohne Beschlussempfehlung behandelt

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 25.09.2013

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Gemeinderates vom 09.10.2013

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen
Enthaltung 1

Begründung:

Nachdem die Südbrücke über die Bundesautobahn A 5 zwischen Heidelberg-Pfaffengrund und Eppelheim am 7. April 2012 durch einen Baggertransport zerstört wurde und abgerissen werden musste, konnten die Städte Heidelberg und Eppelheim beim zuständigen Regierungspräsidium Karlsruhe erreichen, dass als Interimslösung eine Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer installiert wird. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat die Behelfsbrücke in Rekordzeit geplant und realisiert. Bereits am 3. Juni 2012 stand wieder eine sichere Verbindung für den Fuß- und Radverkehr, darunter viele Schulkinder zur Verfügung.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hatte im Juli 2012 mitgeteilt, dass der Bund die kompletten Kosten für den Wiederaufbau der Brücke übernimmt, wenn er sich im Rahmen der alten „Funktionen“ als Brücke für einen Wirtschaftsweg und Geh-/Radweg bewegt. Aus Sicht des Regierungspräsidiums Karlsruhe war dies eine Brücke mit einer Fahrbahnbreite von 4,5 Metern und einem Gehweg auf der Nordseite mit einer Breite von 1,5 Metern. Der Radverkehr sollte auf der Fahrbahn mitgeführt werden. **Die Kosten für darüber hinausgehende Querschnitte und Anforderungen müssten von den Städten Heidelberg und Eppelheim getragen werden.**

Die Städte Heidelberg und Eppelheim waren der Auffassung, dass mit Blick auf den sehr starken Radverkehr, auch durch Schulkinder und die Tatsache, dass sowohl die regionale Radverkehrsrouten „Kurpfalzroute“ als auch die überregionale Radverkehrsrouten „Paneuropa-Radweg“ über diese Brücke geführt werden, ein deutlich besseres, separates Radverkehrsangebot auf der Nordseite der Brücke erforderlich ist. Zudem soll vermieden werden, dass der Radverkehr in Richtung Heidelberg die Fahrbahn vor und nach der Brücke queren muss.

Mit der Informationsvorlage 0161/2012/IV wurde über den Sachstand informiert. Hier wurde insbesondere über den Wunsch der Städte Eppelheim und Heidelberg informiert, auf der Nordseite der Brücke einen kombinierten Geh- und Radweg in einer Breite von 3,0 m anzulegen. Dies war auch innerhalb der Arbeitsgruppe Rad abgestimmt. Der Beirat für Menschen mit Behinderung stimmte dem ebenfalls zu.

Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat in seiner Sitzung vom 25.10.2012 beschlossen, die Fahrbahnbreite für den Autoverkehr im Zuge der neuen Brücke auf 3,5 Meter festzulegen und einen 3,0 Meter breiten separaten Radweg auf der Nordseite der Brücke vorzusehen. Hierüber wurde das Regierungspräsidium Karlsruhe informiert.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat in der Planung dem Wunsch der Städte Heidelberg und Eppelheim nach einem besseren Angebot für den Radverkehr entsprochen und sieht nun einen gemeinsamen 3,5 Meter breiten Geh- und Radweg auf der Nordseite der Brücke vor. Die Fahrbahnbreite wurde mit 5,0 Metern geplant.

Die neue Brücke liegt auf Eppelheimer Gemarkung. Die Planungshoheit liegt beim Regierungspräsidium Karlsruhe.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat der Stadt Eppelheim mittlerweile den Entwurf einer „Vereinbarung über die Planung, den Bau und die Unterhaltung des Ersatzbauwerkes im Zuge eines Wirtschaftsweges über die Bundesautobahn A 5“ vorgelegt, welche auch die Kostentragung regelt. Die Vereinbarung erfolgt zwischen dem Bund und der Stadt Eppelheim, da das neue Brückenbauwerk ausschließlich auf Eppelheimer Gemarkung geplant ist. Die Vereinbarung ist als Anlage beigefügt.

Für das neue Brückenbauwerk entstehen Kosten in Höhe von 1.937.000 €. Diese Kosten sollen anteilig zwischen Bund und Stadt Eppelheim geteilt werden. Der Anteil der Stadt Eppelheim vom 397.000 € ergibt sich aus der von den Städten Heidelberg und Eppelheim gewünschten Kappenverbreiterung für einen gemeinsamen Geh- und Radweg.

Mit Blick auf die genannten Radwegrouten und die Tatsache, dass der Radweg im Zuge der neuen Brücke von vielen Heidelberger Schulkindern, die das Schulzentrum in Eppelheim besuchen, genutzt wird, erscheint eine hälftige Kostenteilung der nicht durch den Bund getragenen Kosten als sachgerecht. Auf die Stadt Heidelberg entfallen demnach Kosten in Höhe von voraussichtlich 198.500 €. Eine entsprechende Vereinbarung ist mit der Stadt Eppelheim zu treffen. In der Finanzplanung der Stadt Heidelberg ist die Maßnahme bisher nicht vorgesehen. Die endgültigen Kosten ergeben sich aus der Schlussabrechnung, die vom Bund aufgestellt wird. Mit der Anforderung der Beträge ist ab dem Jahr 2015 zu rechnen. Entsprechend ist der Betrag im Haushaltsplan 2015 planmäßig bereit zu stellen

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:
MO 1		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Maßnahme dient in erster Linie der Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs.
MO 4		Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Schreiben des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 29.05.2013 (Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien!)
A 02	Erste Ergänzung zur Drucksache vom 16.08.2013
A 03	Anfrage Stadtrat Rothfuß Südbrücke Eppelheim (Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien!)
A 04	Antwortschreiben Rothfuß mit Anlagen (Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien!)
A 05	Präsentation Regierungspräsidium Karlsruhe im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 11.09.2013