

Gremium	Sitzung am	Behandlung
Gemeinderat	21.12.2015	öffentlich

Beschlussvorlage öffentlich Nr. 15/170	
Tagesordnungspunkt:	
Neubau der BAB-Brücke und zweigleisiger Straßenbahnausbau	
Verantwortungszentrum: VZ 60	

Beschlussvorschlag:

Die Bauverwaltung empfiehlt dem Gemeinderat

1. der Durchführung „Neubau eines Überführungsbauwerk (Rampe + Brücke + Rampe) über die Bundesautobahn 5 zwischen Heidelberg und Eppelheim“ verbunden mit dem Bau einer Geh- und Radwegunterführung unter der Rampe/Brückenauffahrt sowie den Ausbau der Kreuzung Hildastraße/Mozartstraße zu einem Kreisverkehrsplatz mit einem finanziellen Anteil für die Stadt Eppelheim in Höhe von insgesamt 1.794.000 EUR und
2. dem damit verbundenen Abschluss einer Kostenteilungsvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg, der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung – vertreten durch das Land Baden-Württemberg (Auftragsverwaltung) dieses vertreten durch das Regierungspräsidium Karlsruhe und der Stadt Eppelheim

zuzustimmen.

Sachverhalt:

Aktueller Stand der Planung

Der Gemeinderat hat bereits grundsätzlich der Planung der Brücke sowie der weiteren Prüfung von Varianten des Bauablaufs zugestimmt. Bei der weiteren Planung wurde der Querschnitt verändert.

Es ist nunmehr folgender, verringerter Querschnitt der Brücke vorgesehen (siehe Anlage)

- zweigleisige Führung der Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper mit einer Breite von voraussichtlich 6 Metern (Verringerung zur Ursprungsplanung von 7,10 Meter um 1,10 Meter)
- beidseitig angelegte Gehwege mit einer Breite von 2,5 Metern gemäß den „Leitlinien Kinderfreundliche Verkehrsplanung“ (Schülerverkehr zwischen Eppelheim und Pfaffengrund) plus beidseitig je 0,25 Meter Absturzsicherung (Geländer)
- Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau mit einer Breite von 1,85 Metern gemäß den „Empfehlungen Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010)

- zwei 3,25 Meter breite Fahrspuren (einstreifig je Richtung) gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06)

- Entfall der ursprünglich geplanten beidseitigen Sicherungselemente und Ersatz durch ein Hochbord sowie ein Geländer mit Seil.

Die geplante Gesamtbreite der Brücke beträgt damit 21,70 Meter (bisher 24,80 Meter).

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.

Die Straßenbahngleise werden weitgehend als besonderer Bahnkörper geführt.

An der Brückenbaumaßnahme sind das Regierungspräsidium Karlsruhe als Vertreter der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung, die Stadt Heidelberg und die Stadt Eppelheim als Träger der Straßenbaulast beteiligt.

Die Erhaltungslast des Brückenbauwerks liegt beim Regierungspräsidium Karlsruhe, das Bauwerk selbst liegt in der Baulast der Stadt Heidelberg. Die Regelung für die Baulast des auf Eppelheimer Gemarkung liegenden westlichen Widerlagers der Brücke wird zwischen der Stadt Eppelheim und der Stadt Heidelberg gesondert vereinbart.

Daneben ist für die über die Brücke führende Straßenbahn die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) im Auftrag der HSB beteiligt. Die rnv soll entsprechend der Vorgehensweise bei anderen Projekten des Mobilitätsnetzes gesamthaft mit der Planung und Durchführung der Maßnahme beauftragt werden.

Die Baumaßnahme soll ab Januar 2017 bis Mitte 2018 durchgeführt werden. Der Verkehr wird über die nördlich und südlich gelegenen Querungsmöglichkeiten über die BAB 5 umgeleitet. Für den entfallenden Straßenbahnverkehr wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Kostenteilung für Kreuzungsbauwerk:

Gegenstand der Kostenteilungsvereinbarung zwischen der Stadt Eppelheim, der Stadt Heidelberg und dem Regierungspräsidium Karlsruhe sind die Kosten des Kreuzungsbauwerkes. Die Aufteilung erfolgt gemäß § 12 Absatz 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und der Straßenkreuzungsrichtlinie (StraKR).

Das Kreuzungsbauwerk besteht aus dem Brückenbauwerk und dessen Anbindungen an die anschließenden Straßen. Das bedeutet für das Bauwerk über die BAB 5, dass es sich westlich auf der Eppelheimer Straße circa 95 Meter bis zum Rampenende Richtung Hildastraße und östlich auf der Heidelberger Seite circa 145 Meter bis zum Rampenende Richtung Knotenpunkt Kurpfalzring / Kranichweg erstreckt.

Anschließende Straßen- und Straßenbahnmaßnahmen in Heidelberg und Eppelheim sind nicht Gegenstand der Vereinbarung.

Die straßenbahnbedingten Kostenanteile entsprechend Straßenkreuzungsrichtlinie Nummer 10 Absatz 3 fallen zunächst der Stadt Heidelberg und der Stadt Eppelheim als Träger der Straßenbaulast derjenigen Straße, in der der Gleiskörper liegt, alleine zur Last. Die Stadt Eppelheim rechnet dann auf der Grundlage des Straßenbenutzungsvertrages mit der HSB den von dort zu tragenden Anteil ab.

Enthalten sind dabei lediglich die der Teilungsmasse zuzuordnenden Baukosten.

Die Baunebenkosten werden von der Stadt Heidelberg und der Stadt Eppelheim getragen. Hierüber ist eine gesonderte Vereinbarung zu schließen.

Kosten für Anschlussbereiche:

Weiterhin kommen für die Stadt Eppelheim noch Kosten für die Errichtung einer Geh- und Radwegeunterführung sowie die Kosten für die Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Haupt-, Hilda-, Mozartstraße samt Anschlussarbeiten an den Altbestand der abgehenden Straßen hinzu.

Finanzielle Auswirkungen:

Anteil der Stadt Eppelheim am Kreuzungsbauwerk	1 .179.000 EUR
zu erwartende Zuschüsse für den Anteil des besonderen	
Bahnkörpers am Kreuzungsbauwerk nach GVFG	- 240.000 EUR
Geh- und Radwegeunterführung	455.000 EUR
Kreisverkehrsplatz samt Anschlußarbeiten an Altbestand	666.000 EUR
Hiervon ca. 40% Kostenanteil HSB/rnv	- 266.000 EUR
Gesamtkosten	1.794.000_EUR
	=====

Die entsprechenden Kosten sind in den Haushalten 2016, 2017 und 2018 einzuplanen.