Bürgermeisteramt Eppelheim

Auszug
aus der Niederschrift über die Sitzung des Gemeinderates vom 21.12.2015

TOP 5 Neubau der BAB-Brücke und zweigleisiger Straßenbahnausbau
Vorlage: 15/170

Bürgermeister Mörlein begrüßt **Herrn Weisenstein**, RNV.
Der Vertreter der RNV erläutert ausführlich die Vorlage.

Stadtrat Orth nimmt Stellung:

Zu dem Neubau der BAB-Brücke und dem zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn gibt es einen grundsätzlichen Beschluss des Gemeinderates.
Wir wollen diesen Beschluss auch nicht in Frage stellen. Aber es erscheint uns trotzdem wichtig, dass wir hier auch unsere Bedenken vortragen.
Das wichtigste Problem, das uns missfällt, ist die Geschwindigkeit, die jetzt für die Umsetzung der Maßnahme an den Tag gelegt wird. Seit ca. 30 Jahren wird über das Thema Ausbau der BAB 5 auf 6 Spuren, den Lärmschutz, den Abriss und Neubau der Brücke diskutiert, aber geschehen ist nichts.
Jetzt geht es um die Umsetzung des Mobilitätsnetzes und jetzt geht es sehr schnell. Zeit für alternative Lösungen oder neue Lösungen gab es nicht.
Wenn der ÖPNV ruft, dann kuschen alle ohne Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer.
Das Verkehrsproblem in Eppelheim ist eklatant. Eine enge Hauptstraße, welche die ganzen Verkehre aufnehmen soll, würde eine zukunftsfähige Planung erfordern. Die Situation in unserer Hauptstraße ist chaotisch und muss dringend überarbeitet werden. Es gilt jedoch auch, dass die Beschlüsse, die der Gemeinderat fällt, auch umgesetzt werden. Dies war in den vergangenen Jahren nicht der Fall. Dafür können jedoch die jetzigen Planer nichts.
Wir wollen uns deshalb auf die vorgelegte Planung konzentrieren:

1. Kreisel
   Der Vorteil eines Kreisels ist, dass es keine Beschränkungen gibt. Hier wird versucht, einmal der Straßenbahn Vorrang zu gewähren und gleichzeitig dem Fußgänger und Radfahrer Überquerungshilfen in Form von beampelten Fußgängerüberwegen einzuräumen. Aber je öfter der Individualverkehr angehalten wird desto mehr Rückstau bildet sich.
2. Wir fordern deshalb, dass die Fußgängerampel nach Zeiten eingestellt wird und nicht nach Bedarf.
3. Wir fordern auch, dass die Anhaltezeiten für den Individualverkehr möglichst gering ausfallen.
4. Wir möchten auch gerne anregen, dass der abfließende Verkehr in Richtung Heidelberg nicht behindert wird. D.h. richtiger Ausbau der Eppelheimer Straße im Pfaffengrund. Dies sehen wir bei der derzeitigen Planung im Pfaffengrund nicht. Wir möchten nicht, dass es uns geht wie bei dem Bau der Leonie-Wild-Brücke. Eppelheim zahlt 50% und Heidelberg und der Verkehrsträger sperren diese Straße für den Individualverkehr. Das ist ein Schildbürgerstreich. Aber

das ist ja bei der derzeitigen Landesregierung Sitte, dass der Individualverkehr behindert wird, wo es nur geht und dass es nur um den ÖPNV und die Fahrradfahrer geht.

5. Wir sind nicht gegen den ÖPNV. Denn ohne ÖPNV würden unsere Verkehre zusammenbrechen. Dies gilt auch für Eppelheim. Ohne den ÖPNV könnte niemand mehr fahren. Aber es muss ein Miteinander der Verkehre sein.
6. Ein großes Thema war für uns auch die Geh- und Radwegeunterführung. Wir sind zu dem Entschluss gekommen, dass wir diese bauen sollten. Denn wenn wir jetzt nicht zustimmen, bekommen wir diese nie mehr.
7. Bei der hier vorgelegten Planung und Finanzierung fehlt jedoch unsere Forderung nach gleichzeitiger Planung und Ausführung des Umbaus der Endhaltestelle. Dies muss dringend nachgereicht und die Finanzierung im Rahmen des Mobilitätsnetzes und der GVFG-Mittel erfolgen.
8. Dies gilt auch für die Umgestaltung unserer Hauptstraße mit der behindertengerechten Umgestaltung im Bereich Rathaus-Haltestelle.

Wir werden uns der Planung und der Umsetzung dieser Maßnahme nicht verweigern. Weil auch wir eine Verbesserung des ÖPNV wollen. Aber dabei nicht die anderen Verkehrsteilnehmer vergessen.
Die Gesamtkosten von 1.794.000 € müssen in den nächsten Jahren in unseren Haushalt eingestellt werden.
Ein weiteres Anliegen von uns ist die Verkehrsregelung während der Bauzeit. Wir wollen in den Planungsprozess eingebunden werden. Sowohl was den ÖPNV betrifft als auch den Individualverkehr mit Umleitungen etc., beendet **Stadtrat Orth** seine Ausführungen.

Stadträtin Moreira da Silva fordert dazu auf, sich den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln der Zukunft zuzuwenden und nicht in die Vergangenheit zu schauen. Von der vorgelegten Planung profitierten ihrer Ansicht nach alle Verkehrsteilnehmer. Als positiv erachtet die Stadträtin den modifizierten Querschnitt des Bauwerks, das nun mit seinen 21 Metern deutlich schmaler und angenehmer für die Anwohner sei. Es sei davon auszugehen, dass dadurch die Hänge besser begrünt werden könnten. Bedauerlich sei der Anstieg der Kosten. Eine entsprechende Frage zu den Kosten und den Zuschüssen des RNK wird von **Herrn Weisenstein** beantwortet. Der Vertreter der RNV informiert, dass noch Zuschüsse kommen werden, die den Eigenanteil senken. Ob es auch Zuschüsse für die Radwegeunterführung geben werde, kann **Herr Weisenstein** nicht sagen.
Stadträtin Moreira da Silva wird ihre Zustimmung zu dem Beschlussvorschlag erteilen, da diese Maßnahme ein Zukunftsprojekt für Eppelheim sei. Abschließend lobt die Stadträtin die gute Zusammenarbeit mit der RNV.

Nachdem der Heidelberger Gemeinderat seine Zustimmung zu dem Projekt erteilt habe, werde nun die Zustimmung des Eppelheimer Gemeinderates erwartet, beginnt **Stadträtin Schmidt** ihre Ausführungen und fährt wie folgt fort:

Wir haben bereits in vielen Sitzungen über die Planungen diskutiert.
Ein Dank geht auch an die Vertreter der RNV, die uns regelmäßig über den Stand der Planungen informiert haben.
Unsere heutigen Fragen beziehen sich deshalb weniger auf die Planungen als auf die im Raum stehenden anteiligen Kosten für die Gemeinde Eppelheim.

Zum besseren Verständnis möchte ich die bisherigen Diskussionen chronologisch darstellen:

GR-Sitzung 23.06.2014:

Zu ersten Mal wurden in einer Vorlage die möglichen Kosten für die Stadt Eppelheim erwähnt: Die Kostenaufteilung (kommunaler Anteil) für die Planungskosten 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 Stadtverwaltung Eppelheim ist an allen Planungsgesprächen beteiligt.
Der auf die Stadt Eppelheim entfallende Kostenanteil für die Straßenbaumaßnahme, Bereich Radwegeunterführung, wird im Zuge der Planung konkretisiert und vereinbart. Auf die Stadt Eppelheim entfallen dann die Mehrkosten für den genannten Radweg für das Bauwerk sowie die prozentual anfallenden Planungskosten. Die Planungskosten werden zunächst von der Stadt Heidelberg übernommen und anschließend mit der Stadt Eppelheim abgerechnet.
Von einer Kostenbeteiligung an dem Gesamtbrückenwerk war keine Rede.
In der Sitzung wurden keine Beschlüsse gefasst.

Bürgermeister Mörlein teilte mit, dass er am 22. Juli 2014 die Kostenfrage im RP ansprechen werde. ➔ Über den Verlauf des Gesprächs wurden wir bis zum heutigen Zeitpunkt nicht informiert.

GR-Sitzung am 02.03.2015:

1. Der Gemeinderat nimmt vom Brückenquerschnitt Kenntnis

2. Der Gemeinderat beschließt den Ausbau der Kreuzung Hildastraße /Hauptstraße/Mozartstraße als Kreisverkehr

   (namentliche Abstimmung: 19 ja, 2 nein, 1 Enthaltung)

3. Der Gemeinderat beschließt die Radwegeunterführung als Wellstahlprofil auszuführen

   (Abstimmung: 16 ja, 3 nein, 3 Enthaltung)

Finanzielle Auswirkungen:
Die geschätzten Projektkosten für das Kreuzungsbauwerk, sowie Fahrleitungs-, Gleisbau, Verkabelung etc. betragen

- ohne Planungserweiterung auf Seiten der Stadt Eppelheim ca. 7,01 Mio. € netto
- mit Planungserweiterung auf Seiten der Stadt Eppelheim ca. 8,29 Mio. € netto

Die anteiligen Kosten, die die Stadt Eppelheim für das Brückenbauwerk gemäß Straßenkreuzungsrichtlinie tragen muss, betragen 130.000,00 € netto.

Nach Berücksichtigung der Fördersumme i.H.v. ca. 65% belaufen sich die anteiligen Kosten auf ca. 50.000,00 € netto.
Die Kosten für die Planungserweiterung auf der Gemarkung der Stadt Eppelheim (Kreisel Hilda-/ Hauptstraße, Radwegeverbindungen, Radwegeunterführung als Wellstahlprofil) betragen 1,28 Mio. € netto.
Nach Berücksichtigung der Fördersumme i.H.v. 40% bzw. 50% belaufen sich die anteiligen Kosten auf 740.000,00 € netto.
Die Gesamtkosten, die auf die Stadt Eppelheim entfallen, betragen somit –unter Berücksichtigung einer gewährten Förderung- insgesamt circa 790.000,00 € netto.
➔Heute stehen 1.794.000 € im Raum (rd. 1 Mio. € mehr)

<u>GR-Sitzung 29.06.2015</u>:

Beschlussvorschlag:
1. Der Gemeinderat beschließt, den Auftrag zur Planung (Leistungsphasen 1 – 7) für den Umbau und Neugestaltung der Anschlussbereiche in der Hilda- und Mozartstraße an den Kreisverkehrsplatz zu einem vorläufigen Netto-Angebotspreis von 47.505,73 EUR an das IB Krebs+Kiefer aus Darmstadt, zu vergeben
2. Der Gemeinderat stimmt der außerplanmäßigen Ausgabe in Höhe von 30.000,-- EUR zu.

Für **Stadträtin Schmidt** wirft die Vorlage mehr Fragen auf als sie aufklärt. Sie rate daher, zunächst zu klären, was im großen Mobilitätsnetz passiere, bevor man im Kleinen zustimme.
Außerdem erscheinen ihr die Kosten ebenfalls sehr hoch. Während für den Kreisel etwa Kosten in Höhe von 400.000 € anfielen, beliefen sich die Anschlusskosten der Nebenstraßen auf ca. 480.000 €, rechnet **Stadträtin Schmidt** vor.
Bürgermeister Mörlein hält die 400.000 € auch für sehr hoch gegriffen.
Der Vorsitzende schlägt vor, den Punkt zurückzuziehen und nochmals mit der RNV zu verhandeln.
Der Tagesordnungspunkt wird zurückgezogen. ➔ Über die Verhandlungen in diesem Punkt wurden wir bisher ebenfalls nicht informiert.

Es war mir wichtig, darzustellen, dass der Gemeinderat bisher in keinster Weise über die tatsächlich anfallenden Kosten (speziell im Rahmen der Straßenkreuzungsrichtlinie) informiert war.

Wir sind uns bewusst, dass aufgrund der zeitlichen Vorgaben in Bezug auf das Mobilitätsnetz eine Zustimmung des Eppelheimer Gemeinderates wichtig ist, jedoch sollten uns alle Zahlen transparent dargelegt werden, so die Forderung von **Stadträtin Schmidt.**

Stadtrat Bamberger bittet zu berücksichtigen, dass der Gleiskörper so angelegt werde, dass im Notfall ein Krankenwagen darauf fahren könne und schließt eine Frage zur Lärmbelästigung an, die von **Herrn Weisenstein** dahingehend beantwortet wird, dass die Straßenbahn im Unterbau leiser geworden sei.
Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen macht **Stadtrat Bamberger** eine kritische Anmerkung zur Radwegeunterführung. Er bringt erneut seine Vermutung zum

Ausdruck, dass kein Schüler diese Unterführung nutzen werde und man sich die Kosten hierfür hätte sparen können.

Stadtrat Wiegand empört sich darüber, dass bei allen Überlegungen und Argumenten zur Umweltverträglichkeit und zum CO_2 Ausstoß niemals die Alternative Elektrobus in Betracht gezogen worden sei.
Bei der Diskussion ebenfalls ausgeblendet würden die Auswirkungen auf die Hauptstraße, da das Vorhaben vermutlich keinen Vorteil für die Hauptstraße bringen werde, weil das eigentliche Problem in der Hauptstraße die Straßenbahn sei. Weiter gehe er nicht davon aus, dass der Kreisel für einen besseren Verkehrsfluss sorgen werde. **Stadtrat Wiegand** befürchtet, dass die „Hauptstraße tot" sei, bis die Straßenbahn laufe und alle Haltestellen hergerichtet seien. Als Vergleich führt der Stadtrat den Bau der Straßenbahn in Kirchheim an.
Was die Finanzierung betreffe, vertrete er die Meinung, dass derjenige auch bezahlen sollte, der die Maßnahme haben möchte.

Stadtrat Büssecker stellt fest, dass der Gleiskörper den Plänen nach höher als 12 cm sei, was **Herr Weisenstein** einräumt. Dennoch könne ein Krankenwagen auf dem Gleiskörper über die Brücke fahren, indem er vor der Brücke im Pfaffengrund auf den Gleiskörper hinauffahre und nach der Brücke in Eppelheim wieder herunter.

Bevor es zur Abstimmung kommt, fordert **Stadtrat Orth**, die Endhaltestelle in irgendeiner Form in die Maßnahme zu integrieren.

Bürgermeister Mörlein schlägt vor als dritten Punkt in den Beschlussvorschlag aufzunehmen, dass

- ⇨ die Planung und Finanzierung der barrierefreien Umgestaltung der Haltestelle am Rathaus und an der Endhaltestelle im Rahmen des Mobilitätsnetzes und der GVFG-Mittel zu erfolgen habe.

Herr Weisenstein informiert, dass die Maßnahme nicht mehr in das Mobilitätsnetz integriert und über GVFG- Mittel finanziert werden könne. Die RNV werde die Planung aber dennoch weiter verfolgen und einen Antrag auf Bezuschussung nach dem Landes GVFG stellen.

Bürgermeister Mörlein lässt nun über den Beschlussvorschlag mit Ergänzung abstimmen.

Beschluss:

Der Gemeinderat beschließt

1. die Durchführung „Neubau eines Überführungsbauwerks (Rampe + Brücke + Rampe) über die Bundesautobahn 5 zwischen Heidelberg und Eppelheim" verbunden mit dem Bau einer Geh- und Radwegunterführung unter der Rampe/Brückenauffahrt

   s o w i e

   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 brutto

   u n d

2. den 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
3. Die Planung und Finanzierung einer barrierefreien Umgestaltung der Haltestelle am Rathaus und an der Endhaltestelle müssen von der RNV weiter verfolgt werden. Ein Antrag auf Bezuschussung nach dem Landes GVFG ist zu stellen.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	18
Gegenstimmen:	3
Enthaltung:	keine

Die Übereinstimmung dieses Auszuges mit der Niederschrift im Protokollbuch wird hiermit bestätigt.

69214 Eppelheim, 02.02.2016

i.A.

Claudia Henninger

Claudia Henninger