

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0206/2014/BV

Datum:
30.06.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Rahmenplan Bahnstadt
Änderung in der Verkehrsraumplanung gegenüber
Rahmenplanung
(Knoten Montpellierbrücke)**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	02.07.2014	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 Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgende Änderung des Rahmenplanes Bahnstadt zu beschließen:

Der Unterflieger im Zuge des Czernyrings unter der Montpellierbrücke wird beibehalten; er soll gegenläufig befahrbar eingerichtet werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Die Kosten für die Variante Knoten mit Unterflieger betragen (brutto / Kostenschätzung)	3.100.000
Einnahmen:	
Der Antrag auf Aufnahme in das Förderprogramm des Landes wird gestellt (seit Januar 2014 ist eine Antragstellung wieder möglich).	
Finanzierung:	
Für die Finanzierung des Umbaus Czernyring und des Knotens Czernyring / Montpellierbrücke sind im Treuhandvermögen der Bahnstadt Mittel eingestellt, von denen voraussichtlich 500.000 EUR für die Maßnahme zugeordnet werden können. Für die nicht im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme Bahnstadt befindlichen Flächen müssen die erforderlichen Mittel in den städtischen Haushalt (TH 66) eingestellt werden.	
Für die Variante Knoten mit Unterflieger werden im TH 66 Mittel in Höhe von 2.600.000 € benötigt.	
Die Mittel für die Variante mit Unterflieger werden voraussichtlich in den Jahren 2016 und 2017 abfließen.	1.000.000 1.600.000
500.000 € werden aus dem Treuhandvermögen Bahnstadt getragen.	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Planung des Knotenpunktes Montpellierbrücke Süd (Speyerer Straße / Czernyring) im Bereich der Bahnstadt wird gegenüber der Rahmenplanung geändert, insbesondere aufgrund der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur an diesem Kreuzungspunkt zweier städtischer Hauptachsen für den Straßenbahn-, Kraft- und Fahrradverkehr.

Begründung:

1. Bestand

Die vorgeschlagene Rahmenplanänderung bezieht sich auf den Knoten Montpellierbrücke Süd, hier treffen Czernyring und Speyerer Straße aufeinander.

Im Bestand wird die Ost-West-Fahrtrichtung des Czernyrings als Unterflieger unter der Montpellierbrücke hindurchgeführt, die Gegenrichtung wird über den Straßenzug Carl-Benz-Straße zur Hebelstraße geführt. Der Kraftverkehr in der Nord-Süd Achse wird direkt geführt. Die Straßenbahn Linie 26 quert den Knoten von Nord nach Ost und zurück. Im Zuge des Czernyrings gibt es von Ost nach West kein Angebot für den Fahrradverkehr, auf der Südwestseite nur ein eingeschränktes Angebot. Auf der Nordseite des Czernyrings ist keine Fußgängerführung vorhanden.

2. Planung nach Bahnstadt Rahmenplan 2007

Im Rahmenplan Bahnstadt 2007 war der Rückbau des Unterfliegers enthalten. Alle Verkehrsarten sollten in der gleichen Ebene unmittelbar südlich der Montpellierbrücke gekreuzt werden. Hierzu zählt der vorhandene Straßenbahnverkehr von/nach Kirchheim, die hinzukommende neue Straßenbahnstrecke von/nach Hauptbahnhof Süd, der sehr starke Kraftverkehrsstrom von Nord nach Süd entlang der Speyerer Straße (Autobahzubringer) sowie Fahrrad- und Fußverkehrsströme insbesondere von / nach Weststadt.

Anlagen und Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr sollen gegenüber dem Bestand für alle Wegebeziehungen angeboten werden.

Durch den in 2007 mit 0393/2007/BV beschlossenen Entfall der Bahnrandstraße wird eine große Zahl von Kraftfahrzeugen in Ost-West-Richtung und umgekehrt über diesen Knoten geführt.

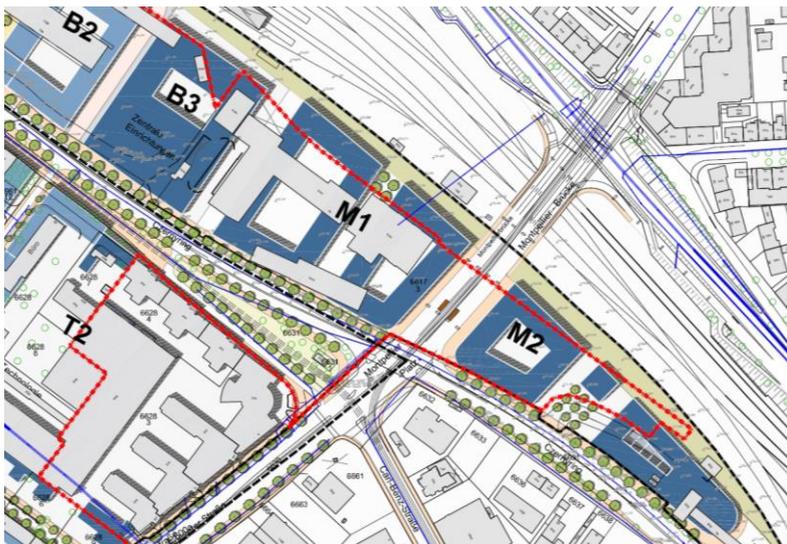


Abbildung: Ausschnitt Rahmenplan Bahnstadt aus 2007

3. Änderung Bahnstadt Rahmenplan 2007 im Bereich Czernyring / Montpellierbrücke

Die Verkehrserzeugung durch die in der Bahnstadt angebotenen Wohnungen und Arbeitsplätze sowie Parkeinrichtungen (Hbf Süd) wird im Rahmen der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 laufend nachgeführt, aufbauend auf dem 2010 neu aufgestellten Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg. Die prognostizierten steigenden Kraftverkehrsmengen legen den Erhalt des Unterfliegers nahe, um an der Oberfläche einen guten Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Kraftverkehr) erreichen zu können.

In Zukunft werden über diesen Knoten planmäßig zwei Straßenbahnlinien im 10-Minuten-Takt geführt, das sind stündlich 24 Straßenbahnzüge, die den Knoten bevorrechtigt passieren sollen. Hinzu kommen Linienbusse die ebenfalls bevorrechtigt über den Knoten geführt werden sollen.

Das Büro Habermehl und Follmann wurde mit der Untersuchung von Varianten für den Knoten Montpellierbrücke Süd beauftragt. Es wurden sieben Varianten erarbeitet, davon vier mit Entfall des Unterfliegers und drei mit Beibehalt des Unterfliegers. Die Varianten mit Entfall des Unterfliegers haben sich als nicht leistungsfähig erwiesen. Insbesondere der starke Verkehrsstrom im Zuge der Speyerer Straße kann nur mit der Qualitätsstufe F (= der Knotenpunkt ist überlastet; schlechteste Qualitätsstufe) abgewickelt werden.

Aus diesem Grund kann aus Sicht der Verwaltung nur eine Variante mit Unterflieger als verkehrliche Lösung umgesetzt werden mit folgenden Rahmenbedingungen:

- Entgegen dem heutigen Zustand ist der Unterflieger teilweise zu überdecken, die im Zuge der Bahnstadt neu zu bebauenden Baufelder M1 und M2 erhalten Vorflächen zu dem Unterflieger.
- Befahren des Unterfliegers in beide Richtungen.



Abbildung: Variante mit Unterflieger, Vorentwurf Verkehr mit Darstellung Stadträumen

In den Planungen einer **Variante ohne Unterflieger** hat sich **keine Variante** herauskristallisiert, **die die erforderliche Leistungsfähigkeit in der Abwicklung sicherstellen kann**. Dies bedeutet, dass die Auslastung am Knoten so hoch ist, dass **keine ausreichende Verkehrsqualität** mehr erreicht werden kann.



Abbildung: Variante ohne Unterflieger, Vorentwurf Verkehr mit Darstellung Stadträumen

Auswirkungen auf städtebauliche Situation

Die Beibehaltung des Unterfliegers beeinflusst jedoch die bisher gedachte **städttebauliche Situation** folgendermaßen:

- Mit Beibehaltung des Unterfliegers entstehen im Kreuzungsbereich viele kleinere Teilflächen. Es ergibt sich ein höherer Pflegeaufwand, da die Flächen schwer erreichbar sind. Diese Flächen lassen sich schwerer herstellen.
- Auch mit Unterflieger ist die Gliederung des Straßenraumes durch Bäume wichtig. Ob die schmale Grünfläche zwischen Unterflieger und Fahrbahn mit Bäumen bepflanzt werden kann, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.
- Da die Geländer im Falle des Unterfliegers Anprallkräfte aufnehmen müssen, werden die Geländer entsprechend dimensioniert sein. Wichtig ist, dass keine Leitplanke zum Einsatz kommt.
- Eine Planung ohne Unterflieger ordnet den städtischen Raum klarer. Es entstehen keine Teilflächen. Die durchgängige Gestaltung des öffentlichen Raumes wird möglich. Dagegen steht die klare räumliche und bauliche Ordnung bei der Variante ohne Unterflieger.
- Ohne Unterflieger entsteht entlang des nördlichen Czernyrings eine klare Adressbildung. Dadurch steigt die Wertigkeit und Vermarktbarkeit. Die Wege über die Flächen sind eindeutig und ohne Umwege. Es wird keine Geländer geben, die den Raum teilen und direkte Wege unterbinden. Es gibt keine Hohlräume und keine tiefergelegte Ebene.

4. Kosten

Die Kosten für die **Variante mit Unterflieger** werden geschätzt auf: 3.100.000 EUR brutto.
Die Kosten für die **Variante ohne Unterflieger** werden geschätzt auf: 2.300.000 EUR brutto.

Darin nicht enthalten sind Kosten für die Signaltechnik, die bisher nicht beziffert werden können. Enthalten in den Kosten für die Variante mit Unterflieger ist die teilweise Deckelung des Bauwerkes, die verkehrlich nicht notwendig, stadträumlich aber erforderlich ist.

Diese Angaben beruhen auf Kostenschätzungen entsprechen dem gegenwärtigen Planungsstand.

Für den Umbau des Czernyrings und des Knotens Czernyring / Montpellierbrücke sind im Treuhandvermögen der Bahnstadt Mittel enthalten, von denen voraussichtlich 500.000 EUR für die Maßnahme zugeordnet werden können. Die Grenze der Entwicklungsmaßnahme umschließt jedoch nicht vollständig den vom Umbau betroffenen Bereich (siehe auch Abbildung in Kapitel 2. Planung nach Bahnstadt Rahmenplan 2007 – rote Linie). Daher muss ein Teil der Maßnahme am Knoten über den städtischen Haushalt finanziert werden.

Unter der Voraussetzung der Mittelbewilligung ist vorgesehen, für 2016 und 2017 Gelder in den Haushalt einzustellen.

Für die Variante Knoten mit Unterflieger werden im TH 66 Mittel in Höhe von 2.600.000 € benötigt.

Die Mittel für die Variante mit Unterflieger werden voraussichtlich in den Jahren 2016 (in Höhe von 1.000.000 €) und 2017 (in Höhe von 1.600.000 €) abfließen.

5. Weitere Vorgehensweise

Derzeit wird der Vorentwurf für den Czernyring vom Bereich Hebelstraßenbrücke bis zur Czernybrücke erarbeitet. Eine wichtige Grundlage hierfür ist die Entscheidung zum weiteren Umgang mit dem Unterflieger.

Die Abwägung der Verwaltung führt zu dem Änderungsvorschlag: Die vorhandene Unterführung des Czernyrings unter der Montpellierbrücke wird beibehalten und gegenläufig befahrbar gemacht.

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	+	Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wird den neuen Gegebenheiten (Straßenbahn, höhere Verkehrsbelastung durch neue Verkehre) angepasst und leistungsfähig gestaltet.
MO 3	+	Ziel/e: Gleichwertige Erschließung aller Stadtteile vorrangig durch Straßenbahn Begründung: Die Führung der neuen Straßenbahn entlang des Czernyrings erfordert die räumliche Anpassung des Knotens zur Montpellierbrücke.
SL 11	-	Ziel/e: Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern Begründung: Aus städtebaulicher Sicht wäre es wünschenswert, den Unterflieger zukünftig zurückbauen zu können.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Der Knoten Montpellierbrücke / Czernyring / Speyerer Straße ist sehr komplex. Mit der zukünftig noch wachsenden verkehrlichen Bedeutung dieses Knotens für den ÖPNV, den Kraftverkehr und den Fuß- und Radverkehr muss eine Lösung gefunden werden, mit der der Knoten auch mit der neuen Straßenbahnführung und der Verkehrszuwächse aus der Besiedelung der Bahnstadt leistungsfähig bleibt. Das Ziel des Rahmenplanes Bahnstadt, in diesem Bereich auf den bestehenden Unterflieger zu verzichten, kann daher nicht eingehalten werden.

gezeichnet
Bernd Stadel