

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0289/2014/BV

Datum:
02.10.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Vorplanung Czernyring

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	23.10.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.11.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bezirksbeirat Bahnstadt	05.02.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	25.02.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	05.03.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Bahnstadt und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

*Der Czernyring wird zwischen Czernybrücke und Montpellierbrücke gemäß der vorgeschlagenen Variante als 2*2-Lösung umgebaut.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Kosten der Vorzugsvariante gemäß Kostenschätzung brutto	15.650.000 €
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 waren im Wirtschaftsplan der Bahnstadt ursprünglich Mittel in Höhe von 8.825.000 Euro eingestellt. Die durch die fortschreitende Entwicklung und Planung modifizierte Kostenschätzung ist über den Wirtschaftsplan entsprechend auf 15.650.000 Euro anzupassen.	15.650.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Der Czernyring als die Hauptverkehrsstraße im Norden der Bahnstadt wird aufgrund der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur zwischen Czernybrücke und Montpellierbrücke grundsätzlich vierstreifig ausgebaut. Die anderen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer) sowie die stadtgestalterischen Aspekte werden bei der vorliegenden Planung angemessen berücksichtigt.

Begründung:

1. Anlass

Durch die städtebauliche Entwicklung der Bahnstadt mit rund 5.000 Bewohnern/-innen und 7.000 Arbeitsplätzen entstehen erhebliche Quell- und Zielverkehre. Diese werden nicht nur mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, per Fahrrad, mit dem ÖPNV), sondern auch mithilfe des Autos (MIV: motorisierter Individualverkehr) abgewickelt werden. Dafür ist es erforderlich, ein hierarchisches Straßennetz aufzubauen beziehungsweise das vorhandene entsprechend anzupassen.

Der Czernyring ist und bleibt die Hauptverkehrsstraße im Norden der Bahnstadt, jedoch mit zunehmendem Verkehrsaufkommen und zusätzlichen Anbindungen an die südlichen Quartiere. Des Weiteren werden die teilweise vorhandenen Fuß- und Radverkehrsanlagen dem bereits heute vorhandenen Bedarf nicht mehr gerecht. Ferner wird durch den Bau der Straßenbahntrasse zwischen dem Anschluss an die Grüne Meile und dem Montpellierplatz sowie der Haltestelle Hauptbahnhof Süd eine bauliche Anpassung des Czernyrings erforderlich.

Darüber hinaus ist für die anstehende Vermarktung der nördlichen Baufelder eine funktionsfähige, aber auch gestalterisch ansprechende Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Hierzu zählt neben dem geplanten Umbau des Czernyrings auch die Umfahrung des Hauptbahnhofs Süd mit dem Max-Planck-Ring.

2. Erläuterung der Planung

Das Ingenieurbüro Habermehl und Follmann hat eine umfangreiche Variantenuntersuchung durchgeführt. Bereits in einem frühen Planungsprozess hat sich gezeigt, dass ein dreistreifiger Lösungsansatz aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht zielführend ist. Als Grundlage dienen Prognosedaten zum Verkehrsaufkommen aus vorhandenen Verkehrsuntersuchungen, die in Teilbereichen mittels ergänzender Zählungen und Berechnungen aktualisiert wurden.

Die vierstreifige Streckenführung wurde im Laufe des Planungsprozesses weiter verfolgt und detailliert ausgearbeitet. Neben der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit lag ein weiterer Schwerpunkt auf der Gestaltung der Rad- und Gehwege einschließlich der Führung der Radfahrer und Fußgänger an den Knotenpunkten. Berücksichtigt und geprüft wurde der vorliegende Entwurf auch in Hinblick auf eine Optimierung der Wartezeiten für Fußgänger. Ergänzend zu den Berechnungsverfahren wurde auch eine Verkehrssimulation seitens des Büros durchgeführt.

Unter Berücksichtigung der Randbedingungen war es stets Ziel der Straßenplanung, eine ausgewogene Straßenraumaufteilung zwischen Fahrbahn und den Randbereichen zu entwickeln und damit eine städtebaulich ansprechende Hauptverkehrsstraße herzustellen. Mit der nun vorliegenden Variante wird versucht, den zum Teil konkurrierenden Ansprüchen gerecht zu werden.

Die Vorzugsvariante sieht aus Gründen der Leistungsfähigkeit grundsätzlich einen vierspurigen Ausbau des Czernyrings zwischen der Czernybrücke und der Montpellierbrücke vor (2*2-Lösung), ergänzt durch Abbiegestreifen an den Knotenpunkten. Auf der Nordseite des Czernyrings ist insbesondere wegen der Verknüpfung mit dem Hauptbahnhof (Südseite) ein durchgehender Zweirichtungsradweg geplant. Auf der Südseite hingegen ist zwischen Czernybrücke und Anschluss Grüne Meile ein Einrichtungsradweg, im weiteren Verlauf bis zur Speyerer Straße ebenfalls ein Zweirichtungsradweg vorgesehen. Letzterer ist durch die hohe

Trennwirkung für den Radfahrer durch Straße und Straßenbahn in diesem Abschnitt, dessen Breite rund 25 m beträgt, begründet.

Es ist vorgesehen, die Radfahrer entlang des Czernyrings auf Radwegen zu führen. Dies hängt mit der höheren Verkehrsbelastung in diesem Abschnitt gegenüber anderen Hauptverkehrsstraßen zusammen. Die beidseitig zwischen Radweg und Bebauung anzulegenden Gehwege sollen nicht nur der Fortbewegung in Längsrichtung dienen, sondern auch das kurzzeitige Verweilen ermöglichen.

Eine gestalterische Aufwertung erfährt der geplante Straßenraum zudem durch die durchgehende Baumreihe auf der Nordseite. Die Straßenbahn, aus der Grünen Meile kommend, verläuft in Richtung Montpellierbrücke in Seitenlage auf der Südseite des Czernyrings zwischen Fahrbahn und Radweg.

Die verkehrliche Erschließung der südlich vom Czernyring gelegenen Quartiere erfolgt über Grüne Meile, Max-Jarecki-Straße und Einsteinstraße, der nördlichen Baufelder über die beiden Anschlüsse des Max-Planck-Rings. Alle Knotenpunkte sind signalisiert. Fußgängerquerungen sind vor der Abzweigung in die Eppelheimer Straße beziehungsweise auf die Czernybrücke, am Knoten Grüne Meile / Max-Planck-Ring-West, am Knoten Einsteinstraße / Max-Planck-Ring-Ost und in Höhe der Speyerer Straße vorgesehen. Darüber hinaus ist im Bereich der Haltestelle Hauptbahnhof Süd eine Querung für Fußgänger und Radfahrer zum Bahnhofsvorplatz Süd in der Planung berücksichtigt. Kreuzende sowie in den Czernyring nach links einbiegende Radfahrer können in aller Regel gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr die Fahrbahn benutzen.

Exemplarisch sei der Querschnitt AQ-02 westlich des Anschlusses der Grünen Meile dargestellt. Von Süd nach Nord betrachtet erhält dieser folgende Elemente:

- Gehweg (2,75 m),
- Einrichtungsradweg (1,60 m),
- Sicherheitsstreifen einschließlich Leuchten (0,90 m),
- fünf Fahrstreifen (je 3,25 m),
- Baumreihe mit Parkständen (2,10 m),
- Sicherheitsstreifen einschließlich Leuchten (0,75 m),
- Zweirichtungsradweg (3,25 m),
- Gehweg (2,75 m).

Im Bereich der Bäume wird der Sicherheitsstreifen (0,75 m) zum Zweirichtungsradweg für die Ausbildung der Baumscheiben komplett in Anspruch genommen, da dieser lediglich im Bereich der Parkstände als solcher erforderlich ist. Die unterschiedliche Breite der Sicherheitsstreifen ist in den erforderlichen, sich jedoch unterscheidenden Sicherheitsabständen zwischen festen Einbauten (hier: Leuchten) und fließendem Verkehr beziehungsweise ruhendem Verkehr (parkende Fahrzeuge) begründet. Gegenüber der Rahmenplanung führt die vorliegende Planung zu einer leichten Verschiebung der Baufeldgrenzen auf beiden Straßenseiten.

Bereichs mit 3.000.000 Euro ist in der Beschlussvorlage 0206/2014/BV aufgeführt, der am 02.07.2014 im SEVA bereits als Empfehlung für den Gemeinderat – die Sitzung findet am 09.10.2014 statt – zugestimmt wurde.

Im Einzelnen entstehen Kosten für:

Streckenzug Czernyring (mit Czernyplatz)	7.750.000 Euro
Max Planck-Ring	3.400.000 Euro
Platz am Wasserturm	1.430.000 Euro
Knoten Montpellierbrücke (ohne städtischen Anteil)	2.750.000 Euro
Kampfmittelräumung	320.000 Euro

Diese Angaben beruhen auf Kostenschätzungen entsprechend dem gegenwärtigen Planungsstand.

Für den Umbau des Czernyrings waren im Treuhandvermögen der Bahnstadt ursprünglich Mittel in Höhe von 8.825.000 Euro eingestellt, die der Maßnahme zugeordnet werden können. Mit fortschreitender Entwicklung und Planung soll der Ansatz im Wirtschaftsplan entsprechend auf 15.650.000 Euro angepasst werden. Die Finanzierung des Differenzbetrages in Höhe von 6.825.000 Euro ist Gegenstand der Wirtschaftsplanberatung Bahnstadt im November 2014 und der Beratungen zur Aufstellung des Haushaltes 2015/2016.

Auf Grundlage von Gesprächen mit dem Fördermittelgeber wird eine grundsätzliche Förderfähigkeit der geplanten Maßnahme vorausgesetzt. Die Mittel beim Land sind begrenzt und die Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nur bis zum Jahr 2019 möglich. Daher ist auch in Anbetracht der Förderfähigkeit der Beginn der Baumaßnahme in 2016 vorgesehen. Die Durchführung der Straßenbaumaßnahme erfolgt in engster Abstimmung mit der vorgesehenen Maßnahme zum Bau der im östlichen Streckenabschnitt parallel verlaufenden Straßenbahn. Sollte die Schließung der Finanzierungslücke durch GVFG-Zuschüsse nicht möglich sein, ist ein Ausgleich durch den städtischen Haushalt erforderlich.

4. Weitere Vorgehensweise / Offene Punkte

Die vorgestellte Dimensionierung des Czernyrings ist aufgrund der verkehrlichen Bedürfnisse im vorliegenden Vorentwurf dargestellt.

Aufgrund parallel laufender Planungen sind derzeit für angrenzende Bereiche noch folgende Punkte offen, die im weiteren Verlauf der Planung zu Anpassungen führen können:

- Die Planung des Czernyrings hängt für den Abschnitt Wasserturm bis Montpellierbrücke eng mit der Planung der Straßenbahntrasse zusammen. Die mit dieser Vorlage erwähnte Verschiebung der Straßenbahntrasse nach Norden ist bereits in den Vorentwurf Czernyring eingeflossen. Sie hat Auswirkungen auf die nördlichen Baufelder, die im weiteren Verlauf der Planung noch genauer betrachtet und erläutert werden.
- Im Rahmen der Vermarktung des Baufeldes C3 ist eine zusätzliche verkehrliche Erschließung am Czernyring (rechts rein, rechts raus) vorzusehen.

- Im Zusammenhang mit dem Wettbewerb für die Baufelder B1 und B2 ist zu entscheiden, ob die voraussichtliche Reduzierung der Baufelder durch die Gleisverschiebung mittels einer Reduzierung der Verkehrsfläche des Max-Planck-Rings teilweise kompensiert werden kann.
- Bedingt durch die Gleisverschiebung und die damit einhergehende Änderung der Baufelder ist eine Optimierung der Gehweg- und Grünstreifenbreiten auf der Nordseite zwischen den Baufeldern B1 und M1 zu prüfen.

Die Vorzugsvariante sieht eine leistungsfähige Hauptverkehrsstraße vor, bei der die Interessen aller Verkehrsteilnehmer sowie stadtgestalterische Aspekte angemessen berücksichtigt werden.

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 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wird den neuen Gegebenheiten (Straßenbahn, höhere Verkehrsbelastung durch neue Verkehre) angepasst und leistungsfähig gestaltet.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Lageplan Vorzugsvariante
02	Vortrag
03	Präsentation Habermehl und Fohlmann Czernyring 19.11.2014
04	Erste Ergänzung zur Drucksache: 0289/2014/BV (Die Anlage 2 zur Ergänzung steht auf Grund ihres Umfangs in den Informationssystemen zur Verfügung. Zusätzlich ist eine CD mit dieser Anlage beigelegt.)
05	Vorstellung Czernyring 05.02.2015
06	Vorschlag Dr Berschin