

Stadt Heidelberg

Erste Ergänzung zur Drucksache:
0289/2014/BV

Datum:
05.03.2015

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:
Vorplanung Czernyring - Querung Hauptbahnhof Süd

Zweite Ergänzung zur Drucksache: 0289/2014/BV

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:
Gemeinderat	05.03.2015	Ö

Zusammenfassung der Information:

Der Gemeinderat nimmt die ergänzende Information zur Querung Hauptbahnhof Süd zur Kenntnis und beschließt, die geplante Fahrbahnbreite von 3,25 auf 3,0 m zu reduzieren.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Keine	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Der Wegfall des Linksabbiegers in die Max-Jarecki-Straße kann nicht empfohlen werden. Die Reduzierung der geplanten Fahrbahnbreite von 3,25 m auf 3,0 m kann erfolgen.

Begründung:

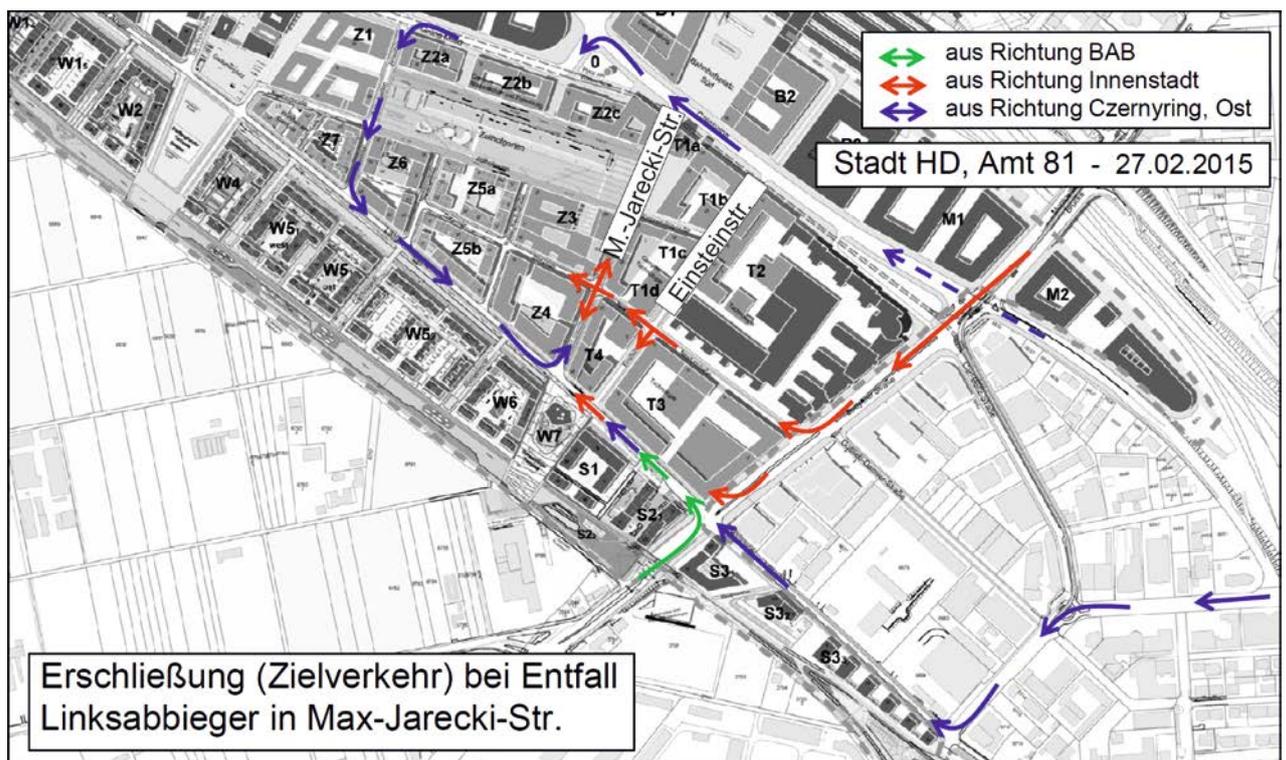
Aus dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss heraus wurden folgende weitere Informationen abgefragt, die die Verwaltung hiermit für die Entscheidung im Gemeinderat beantworten möchten. Beide Sachverhalte beziehen sich darauf, die Querung von der Bahnstadt zum Hauptbahnhof Süd für die Fußgänger gegenüber der Planung im Vorentwurf zu verbessern.

1. Wegfall des Linksabbiegers Max-Jarecki-Straße

Mit dem Wegfall des Linksabbiegers in die Max-Jarecki-Straße würde eine der fünf geplanten Fahrspuren in diesem Bereich wegfallen und damit die Querungsdistanz für die Fußgänger verkürzen.

Bewertung als Linksabbieger ohne Ersatz (kompletter Wegfall):

Die Fahrzeuge, die von der Montpellierbrücke oder vom östlichen Czeryring kommend in die Bahnstadt fahren wollen, können andere Wege nehmen. Diese Wege sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Durch die Wegnahme der direkten Erreichbarkeit der östlichen Bahnstadt entstehen Umwegfahrten (über Knoten Wasserturm in die Grüne Meile und folgend), die quartiersinterne Straßen zusätzlich belasten beziehungsweise muss der Autofahrer sich schon sehr früh für einen Weg entscheiden, was ein Nachteil für Ortsunkunde ist.



Bewertung als Linksabbieger verschoben auf den Knoten Einsteinstraße:

Bei einer beabsichtigten Umlaufzeit von 75 Sekunden ist die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Einsteinstraße/ Czeryring nicht mehr gewährleistet (QSV = F).

Bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden ist der Knotenpunkt Einsteinstraße/ Czernyring inklusive Linksabbiegespur noch leistungsfähig (QSV = D). Allerdings müssen hierbei in Fahrtrichtung Montpellierbrücke die Grünzeiten der Geradeaus-Richtung deutlich reduziert werden, sodass mit einer Beeinträchtigung der Koordinierung zu rechnen ist. Die Aufstellfläche für den Linksabbieger (Czernyring -> Einsteinstraße) kann mit circa 60 Meter abgeschätzt werden. Bei einem Knotenpunktabstand von 110 m zwischen 'Schere' und Einsteinstraße bleiben demnach noch circa 50 m für Spurwechsellvorgänge. Eine Verflechtung über drei Spuren innerhalb von 50 m ist bei der angenommenen Belastung in der Hauptrichtung aus Sicherheitsgründen als sehr kritisch zu bewerten und daher aus fachlicher Sicht ausgeschlossen.

Sollten die zusätzlichen Linksabbieger über den Knotenpunkt Czernyring/ Grüne Meile geführt werden, so ist auch an diesem Knotenpunkt bei einer Umlaufzeit von 75 Sekunden keine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben.

2. Reduzierung der Fahrstreifenbreite von 3,25 m auf 3,0 m

Die Reduzierung der Fahrstreifenbreite von 3,25 m auf 3,0 m kann erfolgen.

Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, Ausgabe 2006) als maßgebendes Regelwerk lässt für vierstreifige Fahrbahnen ohne Mittelstreifen Fahrbahnbreiten von 13,00 m (= 4 x 3,25 m) und 12,00 m (4 x 3,00 m) zu.

Die Knotenstromzählungen an der Czernybrücke vom 03.04.2014 zeigen, dass der Schwerlastverkehr auf dem Czerny-Ring aktuell etwa 3,2 % beträgt. Auch wenn der Schwerlastverkehr nach den bundesweiten Verkehrsprognosen weitaus stärker anwächst als der Pkw-Verkehr, ist zu erwarten, dass der Schwerverkehrsanteil auch im Prognosejahr 2025 noch unter 5 % liegen wird.

Damit erscheint es vertretbar, von der Regelbreite für Fahrstreifen von 3,25 m auf 3,00 m abzuweichen. Verkehrssicherheitsdefizite sollten dabei nicht entstehen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Ergänzungsvorlage wirkt sich nicht grundsätzlich auf die erfolgte Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderung aus.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

Siehe Beschlussvorlage

gezeichnet
Bernd Stadel