

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0220/2017/BV**

Datum:  
01.06.2017

Federführung:  
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:  
Dezernat II, Geschäftsstelle Bahnstadt

Betreff:

**Bahnstadt:  
Umbau des Czernyrings zwischen Czernybrücke und  
Montpellierbrücke  
Hier: Maßnahmegenehmigung und Bereitstellung  
einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 27. Juli 2017

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	28.06.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Bau- und Umweltausschuss	04.07.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	12.07.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	25.07.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Bezirksbeirat Bahnstadt, der Bau- und Umweltausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

*Der Gemeinderat stimmt dem Umbau des Czernyrings zwischen Czernybrücke und Montpellierbrücke mit einem Kostenvolumen von insgesamt 17.381.000 € sowie der Bereitstellung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 606.000 € zu. Die Deckung erfolgt wie folgt:*

- *Treuhandvermögen Bahnstadt: 13.675.000 €*
- *Teilhaushalt 66 unter PSP 8.66111610.700 1.000.000 €  
(kassenwirksam)*
- *Teilhaushalt 66 unter PSP 8.66111610.700 2.100.000 € Verpflichtungsermächtigung*
- *Überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung 606.000 €  
2017 bei PSP 8.40431510.700 Hölderlin-Gymnasium*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	<b>17.381.000 €</b>
<b>Einnahmen:</b>	<b>4.200.000 €</b>
Beantragte Fördermittel nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) in Treuhandvermögen Bahnstadt	
<b>Finanzierung:</b>	<b>17.381.000 €</b>
Treuhandvermögen Bahnstadt	13.675.000 €
Teilhaushalt 66 unter PSP 8.66111610.700 kassenwirksam	1.000.000 €
Teilhaushalt 66 unter PSP 8.66111610.700 Verpflichtungsermächtigung	2.100.000 €
Überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung 2017 bei PSP 8.40431510.700 Hölderlin-Gymnasium	606.000 €

**Zusammenfassung der Begründung:**

Im Zuge des fortschreitenden Ausbaus der Bahnstadt kann nun der Umbau des Czernyrings zwischen Czernybrücke und Montpellierbrücke erfolgen.

## Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 28.06.2017

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 28.06.2017

- 4** **Bahnstadt:**  
**Umbau des Czernyrings zwischen Czernybrücke und Montpellierbrücke**  
**Hier: Maßnahmegenehmigung und Bereitstellung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung**  
Beschlussvorlage 0220/2017/BV

Zu diesem Tagesordnungspunkt stellt die stellvertretende Vorsitzende Magin Herr Bollmann und Herrn Kusche vom Tiefbauamt vor. Diese stehen für Fragen aus dem Gremium zur Verfügung.

Zunächst erkundigt sich Bezirksbeirätin Prof. Dr. Burwinkel nach der Lage der künftigen Parkplätze, welche in der Vorlage genannt werden.

Herr Bollmann erklärt, dass diese im westlichen Bereich in Richtung Bahnhof verortet werden sollen.

Daraufhin möchte Bezirksbeirätin Prof. Dr. Burwinkel wissen, ob es dort die Möglichkeit gäbe, Ladestationen für Elektroautos zu installieren.

Herr Bollmann wird diese Anregung an das zuständige Amt für Verkehrsmanagement weitergeben.

Als nächstes äußert sich Bezirksbeirat Dr. Berschin bezüglich des Umbaus des Czernyrings. Seines Wissens nach werde dies die teuerste Straße im Heidelberger Stadtgebiet. Die Bewohner der Bahnstadt stünden dieser zentralen Spange, die von überregionaler Bedeutung sei, zwar mehrheitlich positiv gegenüber, allerdings hätte man davon ausgehen können, dass man für die extrem hohen Investitionskosten eine wesentliche bessere Leistung bekomme. Nach wie vor beinhalte die Straße seiner Meinung nach zu viele Ampeln; Stop-and-Go-Verkehr werde durch Fehlen einer Grünen Welle an der Tagesordnung sein und Fußgänger werden an der Ampel seiner Meinung nach sehr lange warten müssen, um die Straße in Richtung Hauptbahnhof zu queren. Man kreierte eine „Monsterstraße“ mit einer Trennwirkung; dies sei seiner Auffassung nach nicht wünschenswert. Durch eine schmälere Straßengestaltung mit integrierten Kreisverkehren und weniger Abbiegespuren hätte das Projekt im Vorfeld noch redimensioniert werden können.

Bezirksbeirat Dr. Barz stellt fest, dass die Beschlusslage zum Umbau des Czernyrings klar sei. Der Gemeinderat habe den vorliegenden Plänen zugestimmt, nun sei daran nichts mehr zu ändern. Dennoch lege auch er Wert darauf, dass an die nachfolgenden Gremien weitergegeben werde, dass man im Bezirksbeirat Bahnstadt mit der vorauszu- sehenden Schneisenwirkung sowie der extremen Kostensteigerung der Maßnahme nicht einverstanden sei.

Bezirksbeirätin Prof. Dr. Burwinkel stimmt dem zu. Sie zeigt sich enttäuscht, dass Wünsche aus dem Bezirksbeirat, zum Beispiel der Wunsch nach zügigen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, bei den endgültigen Planungen keine oder zu wenig Berücksichtigung gefunden hätten.

Stadtteilvereinsvorsitzender Bartmann merkt an, der Bezirksbeirat Bahnstadt habe sich in Bezug auf zusätzliche Ausgaben kooperativ gezeigt und zugestimmt, zwei zunächst geplante Brücken einzusparen. Auch beim Ausbau von Plätzen in der Bahnstadt würden nun einfachere Lösungen umgesetzt, um das Bahnstadtdefizit im Rahmen zu halten. Dennoch würden für den Umbau des Czernyrings, bei dem es sich um eine überregionale Straße handle und weniger um eine Baumaßnahme zur Erschließung des neuen Stadtteils extrem hohe Kosten entstehen, die wiederum der Bahnstadt angelastet würden. Dies bedauere er. Beim Blick auf Kosten und Defizite müsste hier differenziert werden.

Herr Schmidt sagt zu, diese Aussagen weiterzugeben. Allerdings weist er darauf hin, dass es bei der heutigen Beschlussfassung lediglich noch um die Ausführungsmodalitäten gehe.

Abschließend lässt Frau Magin über den **Beschlussvorschlag der Verwaltung** abstimmen:

**Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 4:4:1 Stimmen**

**gezeichnet**

Angelika Magin

Stellvertretende Vorsitzende

**Ergebnis:** abgelehnt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung  
*Ja 4 Nein 4 Enthaltung 1*

## **Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 04.07.2017**

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung  
*Ja 08 Nein 04 Enthaltung 00*

## **Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 12.07.2017**

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung  
*Ja 10 Nein 6 Enthaltung 0*

## **Sitzung des Gemeinderates vom 25.07.2017**

**Ergebnis:** beschlossen  
*Ja 28 Nein 14*

## **Begründung:**

### **I. Anlass**

Der Gemeinderat hat am 05.03.2015 (siehe auch DS 0289/2014/BV) beschlossen, den Czernyring zwischen Czernybrücke und Montpellierbrücke gemäß der vorgeschlagenen Variante als 2\*2-Lösung umzubauen. Die Fahrspur soll auf eine Breite von 3 Meter begrenzt und ergänzend die erweiterte Knotenlösung für den Knoten Czernybrücke (zwei Linksabbieger in die Eppelheimer Straße) in der weiteren Planung verfolgt werden.

Mit Beschluss des Gemeinderats vom 28.04.2016 (DS 0067/2016/BV) wurde in einem ersten Schritt im Zusammenhang mit dem Umbau des Czernyrings dem Neubau von Stützwänden sowie der Verlegung und der Neuordnung von Kanälen zugestimmt. Mit Beschluss des Gemeinderats vom 27.10.2016 (DS 0331/2016/BV) wurden weiterhin bereits der Ausbau des Czernyplatzes sowie der Galileistraße zwischen Grüne Meile und Eppelheimer Straße/ Czernyring beschlossen.

In einem weiteren Schritt soll nun der Straßenbau erfolgen. (Siehe Darstellung Anlage 1)

Grundlage und Ausgangspunkt für den Ausbau des Czernyrings ist die Verlängerung der Straßenbahntrasse vom Gadamerplatz bis zur Montpellierbrücke im Rahmen des Mobilitätsnetzes sowie die aktuelle und künftige Bedeutung dieses Straßenraumes für gesamtstädtische Verkehrsfunktionen bzw. die Erschließung der entlang des Czernyrings im Zuge der Bahnstadtentwicklung entstehenden enormen Baumassen.

Der Czernyring selbst hat eine maßgebende Verbindungsfunktion insbesondere im innerstädtischen Netz, nimmt aber durch die räumliche Nähe zu den Autobahnanschlüssen der A 5 sowie A 656 ebenso regionale und überregionale Verkehre auf. Die Umgestaltung bildet etwa den nördlichen Abschluss der Bahnstadt.

Im geplanten Straßennetz bildet der Czernyring auf der Südseite des Hauptbahnhofes eine Querverbindung zwischen zwei stadteinwärts führenden Haupttrouten, die im Westen über die Czernybrücke und im Osten über die Montpellierbrücke verlaufen. Die Brücken dienen jeweils zur Überquerung der Gleisanlagen des Hauptbahnhofes Heidelberg und sind daher unumgängliche „Nadelöhre“ in Richtung Innenstadt.

Ferner hat der Czernyring eine große Bedeutung für die Erschließung der angrenzenden Baufelder; hier sind in erster Linie das künftige Konferenzzentrum sowie die Baufelder B1 und B2 am Hauptbahnhof zu benennen, deren Realisierung durch die Gustav-Zech-Stiftung in absehbarer Zeit zu erwarten ist.

Der Hauptbahnhof wird über den künftigen Max-Planck-Ring von der Südseite her angebunden beziehungsweise erschlossen werden.

Die nördlich und südlich gelegenen Baufelder am Czernyring werden im Zuge der Bahnstadt komplett neu strukturiert, so dass hier erhebliche Neuverkehre aufgenommen werden müssen. Im Zuge der Bahnhofsumfahrt ist die Anlage einer Tiefgarage für den Kundenverkehr des Hauptbahnhofes geplant, auch hieraus ergeben sich neu zu berücksichtigende Verkehrsabläufe.

Somit ist der Czernyring ein Teil der wichtigsten Querverbindung südlich des Hauptbahnhofes zwischen den stadteinwärts führenden Verkehrswegen (Eppelheimer Straße L 543, Speyerer Straße) und aufgrund der Anschlussbildung in Richtung Römerstraße sowie zur B 3 (Kirchheim), die die zwei weiteren Haupteinfallsstraßen aus dem Süden darstellen.

Der Anschluss in Richtung Römerstraße und B 3 erfolgt dann durch eine Folgemaßnahme, in der die Schere Ost zur abschließenden Funktionsfähigkeit neu an den Czernyring auf der Ostseite der Montpellierbrücke angeschlossen wird – die Planung hierfür steht derzeit aber noch aus.

Eine weitere Folgemaßnahme ist die Anbindung des Max-Planck-Rings (zukünftige Bahnhofsumfahrt) und die Neuanlage eines Bahnhofplatz Süd mit zentralem Anlauf der Fernbusse – auch hierfür wird die Planung aktuell noch erstellt.

Vorhabenträger der Maßnahme ist die Stadt Heidelberg, vertreten durch die DSK GmbH, die als treuhänderischer Vertreter eingesetzt ist.

## **II. Beschreibung der Maßnahme**

Der diese Planung umfassende Abschnitt des Czernyrings erstreckt sich von der Czernybrücke im Westen (Anschluss an die Eppelheimer Straße) über etwa 900 Meter bis hin zur Montpellierbrücke im Osten (Anschluss an die L600a, Speyerer Straße). Der Streckenzug beinhaltet mehrere Knotenpunkte, zum Beispiel Grüne Meile, Max-Jarecki-Straße und Einsteinstraße.

Alle Knotenpunkte werden aufgrund der Verkehrsmengen als lichtsignal-geregelte Knotenpunkte ausgeführt. Einzig die Zufahrt zum geplanten „Underfly“ unter dem Knotenpunkt am Fuße der Montpellierbrücke hindurch wird als „Heidelberger Schere“ ausgeführt und nicht durch Lichtzeichen geregelt. Der „Underfly“ ist bereits im Bestand vorhanden, wird aber im Zuge der Planung modifiziert und der bestehende Einrichtungsverkehr wird in Zukunft für beide Fahrtrichtungen genutzt.

Der angesprochene Underfly erreicht an der „Schere Ost“ wieder das Ausgangsniveau, die Planung für den Anschlussbereich wird aktuell erstellt. Dieser Abschnitt wird nach Fertigstellung der Planung als weiterer Abschnitt der „Stadtteilverbindung südliche Querspange Heidelberg“ zur Herstellung der durchgängigen Funktionsfähigkeit erforderlich werden.

Die Umgestaltung des Czernyrings stellt einen wichtigen Teil des Projekts Bahnstadt und der Verbindung der Stadtteile West- und Südstadt mit dem Stadtteil Pfaffengrund sowie deren Anschluss an die B 37 / A 656 über die Anschlussstelle Rittel dar. Ohne eine Anpassung an die neuen Verkehrsverhältnisse wäre die Anbindung der Bahnstadt an das bestehende Netz nicht möglich, die bestehende Infrastruktur kann die entstehenden Verkehre nicht aufnehmen, insbesondere die Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr entsprechen in keiner Weise dem heutigen Standard und sind erheblich unterdimensioniert. Zudem kommt dem Czernyring besonders auch im Radwegenetz unter anderem durch die direkte Anbindung an den Bahnhof eine wesentliche höhere Bedeutung zu, so dass dafür die Verkehrswege entsprechend angepasst beziehungsweise überhaupt erst geschaffen werden müssen.

Der Czernyring soll in Zukunft eine Hauptroute im innerstädtischen Radverkehrsnetz darstellen und eine Verbindungs- beziehungsweise Verteilerfunktion in alle Richtungen einnehmen.

### **Allgemeine Merkmale des Straßenbaus:**

- Die Fahrbahnbreite beträgt durchgängig 3,00 Meter.
- Es entsteht ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn mit 0,90 Meter zur Anordnung der Straßenleuchten sowie Verkehrszeichen.
- Die geplanten Parkstände erhalten eine Breite von 2,10 Meter, angepasst an die heutigen Fahrzeugbreiten.
- Der Sicherheitsstreifen zwischen Parken und Radwegen beträgt 0,75 Meter (Längsparken).

- Auf etwa 600 Metern Länge entsteht ein Zweirichtungsradweg auf der Nordseite sowie auf etwa 300 Metern auf der Südseite, Breite 3,25 Meter, im Einrichtungsverkehr 2,00 Meter.
- Der Ausbau der Gehwegbreite erfolgt mit 2,75 Meter.
- Alle Knotenpunkte sind mittels Lichtsignalanlage geregelt.
- Für Radfahrer in der Hauptrichtung ist auch indirektes Abbiegen möglich.
- Für Fußgänger ist jede Beziehung/Querung möglich.

Bestandteil der Planung ist die Anpassung des Underfly. Dafür wird die bestehende, innere Begrenzungsstützmauer saniert und die äußere Wand neu gebaut. Außerdem wird im Zuge dieser Anpassungen eine Rahmenkonstruktion umgesetzt, durch die eine kleine Platzfläche an der Montpellierbrücke entsteht.

Die vorliegende Planung wird von der Planung einer Haltestelle für die Straßenbahn sowie der Planung einer neuen Straßenbahntrasse berührt beziehungsweise gekreuzt. Die Haltestelle wurde in das Lichtsignalanlagen-Konzept integriert und es besteht sowohl vor als auch nach der Haltestelle eine mittels Lichtsignalanlage geregelte Querungsmöglichkeit.

Die barrierefreie Anbindung erfolgt nach dem „Konzept Heidelberger Standard Blindenleitsystem an lichtsignalisierten Querungen“, der auf der „DIN 32984:2011-10“ und „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ von 2011 (H BVA) basiert und mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen und dem Badischen Blinden- und Sehbehindertenverein abgestimmt ist.

Auf der freien Strecke ist die Straßenbahnplanung auf einer Länge von circa 430 Metern im Parallelverlauf zu berücksichtigen. Die einzuhaltenden Mindestabstände wurden entsprechend planerisch berücksichtigt.

Außerdem werden drei Bushaltestellen für den Schienenersatzverkehr geplant. Diese werden ebenfalls barrierefrei angeschlossen.

Es ist vorgesehen, die Maßnahme in fünf Bauabschnitten umzusetzen.

### **III. Bauzeit:**

Die Bauzeit für den Straßenbau orientiert sich am Gleisbau der RNV-Trasse, der in 2018 erfolgen wird; vorlaufend, begleitend und nachlaufend werden die künftigen Verkehrswege hergestellt; dieser anspruchsvolle Zeitplan setzt voraus, dass die europaweite Ausschreibung im Herbst 2017 erfolgt. Der Baubeginn der Straßenbaumaßnahme ist für Ende 2017/Anfang 2018 geplant, die vorgesehene Bauzeit beträgt etwa 18 Monate.

### **IV. Verkehrsführung während der Bauzeit**

Die Durchführung der Maßnahme erfolgt unter Aufrechterhaltung des Durchgangsverkehrs.

### **V. Kosten und Finanzierung**

Die Gesamtmaßnahme umfasst ein Volumen von 17.381.000 €. Die Finanzierung verteilt sich mit 13.675.000 € auf den Wirtschaftsplan des Treuhandvermögens und mit 3.706.000 € auf den städtischen Haushalt. Die Kosten für die Schere Ost (städtischer Haushalt) und den Max-Planck-Ring

(Wirtschaftsplan Treuhandvermögen) sind noch nicht berechnet und somit auch nicht Gegenstand dieser Maßnahmegenehmigung.

Im Wirtschaftsplan des Treuhandvermögens stehen die Mittel für die jetzt zu genehmigende Maßnahme noch zur Verfügung. Sobald der Bau des Max-Planck-Ringes hinzukommt, ist eine Gegenfinanzierung im Wirtschaftsplan erforderlich, wenn sich das bestehende Defizit dort nicht erhöhen soll.

Im städtischen Haushalt stehen planmäßig auf der Grundlage einer groben Kostenschätzung für den Knoten Montpellierbrücke 3.100.000 € zur Verfügung. Die jetzt berechneten Kosten –ohne Schere Ost - liegen bei 3.706.000 €, sodass 606.000 € überplanmäßig im Rahmen einer Verpflichtungsermächtigung bereitgestellt werden müssen.

Im Rahmen der Vorplanung im Jahr 2014 wurde noch von einem Gesamtkostenvolumen in Höhe von 15.650.000 € ausgegangen (siehe DS 0289/2014/BV). Die Kostensteigerungen resultieren hauptsächlich aus Mehrkosten bei der Kampfmittelsondierung, aktuellen marktbedingten Kostensteigerungen und Mehrkosten bei der Verkehrssicherung zur Aufrechterhaltung des Durchgangsverkehrs.

Derzeit wird geprüft inwiefern durch eine Optimierung der Bauabläufe (Überprüfung der Möglichkeit einer Vollsperrung während einzelner Bauabschnitte) Kostenreduzierungen möglich sind.

Wir bitten um Zustimmung.

## **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen wurde im Zuge der Festlegungen des Bahnstadtrahmenplans beteiligt.

## **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		Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Die Zielsetzung wird mit oben genannter Maßnahme erreicht

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
01	Übersichtsplan der einzelnen Bauabschnitte