

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 2 0 2 / 2 0 2 2 / B V

Datum:
13.06.2022

Federführung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:

Betreff:

**Czernyring Schere Ost: Umbau des Czernyrings zwischen
Montpellierbrücke und Hebelstraßenbrücke;
Hier: Maßnahmegenehmigung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Weststadt	23.06.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Bauausschuss	28.06.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.07.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	20.07.2022	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Nach Anhörung des Bezirksbeirates Weststadt empfehlen der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat stimmt dem Umbau des Czernyrings zwischen Montpellierbrücke und Hebelstraßenbrücke (Schere Ost) inklusive dem Bau einer Winkelstützwand mit einem Gesamtkostenvolumen in Höhe von 5.970.000 € zu. Die Finanzierung erfolgt aus den Ansätzen und dem Deckungskreis im Teilhaushalt 66.

Durch die Stadtbetriebe Heidelberg wird in diesem Zusammenhang ein Mischwasserkanal verlegt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 900.000 €. Entsprechende Mittel stehen im Wirtschaftsplan der Stadtbetriebe – Abwasser- zur Verfügung.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	6.870.000 €
• einmalige Kosten Straßenbau Finanzhaushalt	2.050.000 €
• einmalige Kosten Stützwandbau Finanzhaushalt	3.920.000 €
• einmalige Kosten Kanal Finanzplan	900.000 €
Einnahmen:	
• Die Programmaufnahme für Fördermittel aus dem Programm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ist erfolgt, der Zuwendungsantrag wird derzeit vorbereitet. Die möglich Fördermittelsumme beträgt circa 1.675.000 €.	Circa 1.675.000 €
Finanzierung:	
• bisher bereitgestellt bei PSP. 8.66111915.700 „Czernyring Schere Ost“	250.000 €
• Inanspruchnahme kassenwirksamer Mittel im Teilhaushalt 66 in 2022 bei PSP 8.66111915.700 „Czernyring Schere Ost“	1.500.000 €
• Inanspruchnahme der planmäßigen Verpflichtungsermächtigung im Teilhaushalt 66 in 2021/2022 bei PSP 8.66111915.700 „Czernyring Schere Ost“	3.100.000 €
• Inanspruchnahme einer Verpflichtungsermächtigung im Teilhaushalt 66 in 2022 innerhalb des Deckungskreises „Straßen, Wege, Plätze“	1.120.000 €
• Bereitstellung kassenwirksamer Mittel im Teilhaushalt 66 in 2023 bis 2025 bei PSP 8.66111915.700 „Czernyring Schere Ost“	4.220.000 €
• Wirtschaftsplan der Stadtbetriebe Heidelberg – Abwasser-	900.000 €
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Mit Beschluss des Gemeinderats vom 23.07.2020 wurde der Vorentwurfsplanung zum Czernyring Schere Ost zugestimmt (siehe DS 0199/2020/BV). Nach Abschluss der Ausführungsplanung soll ab März 2023 der Umbau erfolgen.

Begründung:

Mit Beschluss des Gemeinderats vom 23.07.2020 wurde der Vorentwurfsplanung zum Czernyring Schere Ost zugestimmt (siehe DS 0199/2020/BV). Nach Abschluss der Ausführungsplanung soll ab März 2023 der Umbau erfolgen.

Für die dauerhafte Herstellung der Leistungsfähigkeit des südlichen Knotens Montpellierbrücke sowie für eine qualitätsvolle Erschließung der Baufelder B3, M1 und M2 ist es erforderlich, den Czernyring-Unterflieger für beide Fahrrichtungen befahrbar zu machen (siehe 0289/2014/BV). Dafür muss auf der Ostseite des Unterfliegerbauwerkes die Verflechtung der Fahrtrichtungen baulich in einem scherenartigen Prinzip, die bereits auf der Westseite des Unterfliegers in Ansätzen hergestellt ist, umgesetzt werden.

Mit dem Projekt kann sowohl die geplante Rad- und Fußverbindung über die kleine Bahnrandstraße zum Hauptbahnhof Süd gestärkt als auch der südliche Knoten Montpellierbrücke entlastet werden, was hinsichtlich einer möglichen Straßenbahnerschließung von Patrick-Henry-Village von wesentlicher Bedeutung ist.

Der nun umzubauende Abschnitt schließt südöstlich an die bereits ausgeführte Maßnahme „Erneuerung der Hebelstraßenbrücke“ und der damit verbundenen Umgestaltung des Verkehrsknotens K142 an. Die 2-spurige Fahrbahn hat in diesem Bereich eine Breite von 6,50 Meter und beidseitig geführte Radfahrstreifen mit einer jeweiligen Breite von 1,50 Meter.

Die Zufahrt in die Heinrich-Lanz-Straße erfolgt über eine zusätzliche 3,00 Meter breite Linksabbiegespur. Nördlich dieser Einmündung trennt eine geplante Mittelinsel die beiden Fahrspuren, an deren die Verflechtung der Fahrtrichtungen beginnt. Die Verflechtung erfolgt über einen plangleichen, unsignalisierten Knotenpunkt, bei dem die Fahrbeziehung von und zum Unterflieger bevorrechtigt und die von und zur Montpellierbrücke wartepflichtig ist.

Neben der notwendigen Erschließung für den Kraftverkehr ist vorgesehen, im Bauabschnitt parallel einen Radweg zu führen.

An der östlichen Begrenzung des Bauabschnittes wird der nördlich neben der Fahrspur geführte Radfahrstreifen auf einen baulich zur Fahrbahn getrennten Rad- und Gehweg übergeleitet. Der Geh- und Zweirichtungsradweg erhält eine Nutzbreite von 3,00 Meter und einen Sicherheitsraum zur Fahrbahn von größer 0,50 Meter. Der Zwischenraum zum Fahrbahnrand wird als Grünfläche mit der Möglichkeit von Baum- und Heckenbepflanzung angelegt.

Die Überleitung auf den südlichen Radfahrstreifen Richtung Hebelstraße erfolgt über die Mittelinsel. Im Bereich der Querungsstelle ist die Mittelinsel mit einer Breite von 6,00 Meter ausgewiesen. Die circa 240 Quadratmeter große Grünfläche bietet weiterhin die Möglichkeit einer Baumbepflanzung.

Im Abfahrtsbereich zum Unterflieger der Montpellierbrücke bindet die künftige Bahnrandstraße an. In diesem Bereich wird die Straße aufgeweitet und mit einer Linksabbiegespur von Westen her ergänzt. Der Rad- und Gehweg verläuft über die Bahnrandstraße weiter in Richtung Hauptbahnhof.

Durch die Verflechtung der Fahrtrichtungen von und zur Montpellierbrücke und deren Unterführung ist eine Aufweitung des Verkehrsraumes des Czernyrings erforderlich. Hierfür ist der vorhandene Verkehrsraum jedoch nicht ausreichend, wodurch eine Verbreiterung in die nördliche Böschung erforderlich ist. Da durch die angrenzende Bebauung keine Böschungsschüttung möglich ist, wird zur Höhenabfangung entlang des Rad- und Gehweges eine Winkelstützwand mit einer Höhe bis zu 6 Metern erforderlich. Die geplante Stützwand hat eine Länge von circa 215 Meter und wird als

Grenzbebauung zum Grundstück der Deutschen Bahn AG errichtet. Auf der Stützwand wird ein Geländer zur Gewährleistung einer Absturzsicherung in Höhe von 1,30 Meter angebracht werden.

Eine Übersicht der Maßnahme ist als Anlage 01 angefügt.

Die Gesamtkosten für Stützwand- und Straßenbau belaufen sich auf 5.970.000 € (brutto) und setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten Stützwand	3.009.000 €
Baunebenkosten Stützwand	476.000 €
Unvorhersehbares Stützwand	435.000 €
Gesamtkosten Stützwand	3.920.000 €
Baukosten Straße	1.536.000 €
Baunebenkosten Straße	298.000 €
Unvorhersehbares Straße	216.000 €
Gesamtkosten Straße	2.050.000 €
<u>Gesamtkosten Maßnahme</u>	<u>5.970.000 €</u>

In der mittelfristigen Finanzplanung sind für die Maßnahme aktuell städtische Mittel in Höhe von 4.850.000 € vorgesehen. Zusätzlich wird eine Verpflichtungsermächtigung über 1.120.000 € innerhalb des Deckungskreises in Anspruch genommen. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt im Teilhaushalt 66 entsprechend der Darstellung auf Seite 2.1.

Durch die Stadtbetriebe Heidelberg wird in diesem Zusammenhang ein Mischwasserkanal verlegt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 900.000 €. Entsprechende Mittel stehen im Wirtschaftsplan der Stadtbetriebe – Abwasser- zur Verfügung.

Die geplante Bauzeit erfolgt von März 2023 bis Dezember 2024. Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird derzeit intern abgestimmt.

Wir bitten um Zustimmung.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die barrierefreien Standards sind in der Straßenplanung enthalten. Die Planung wurde gemäß Vorlage DS 0199/2020/BV im Rahmen der Vorentwurfsplanung mit dem Beirat von Menschen mit Behinderungen erörtert.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Drucksache:

0 2 0 2 / 2 0 2 2 / B V

00337700.doc

...

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
MO 4		Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Mit dem Vorhaben wird der Knoten Montpellierbrücke leistungsfähig gehalten und die Erschließung der Baufelder B3, M1 und M2 ermöglicht. Mit dem Bauwerk wird die Befahrung des Unterfliegers für Kraftfahrzeuge in zwei Richtungen ermöglicht. Ziel/e:
MO 1		Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Der Czernyring erhält in diesem Abschnitt ein Angebot für Fußgänger und Radfahrer mit attraktivem zukünftigen Anschluss nach Westen entlang eines bahnparallelen Weges bis zum Eisenbahnbetriebswerk.
MO 4		Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Mit dem Vorhaben wird der Knoten Montpellierbrücke leistungsfähig gehalten und die Erschließung der Baufelder B3, M1 und M2 ermöglicht. Mit dem Bauwerk wird die Befahrung des Unterfliegers für Kraftfahrzeuge in zwei Richtungen ermöglicht. Ziel/e:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet in Vertretung
Wolfgang Erichson

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Übersicht