HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Vorstellungstermin vom 23.10.2014

Umgestaltung des Czernyrings

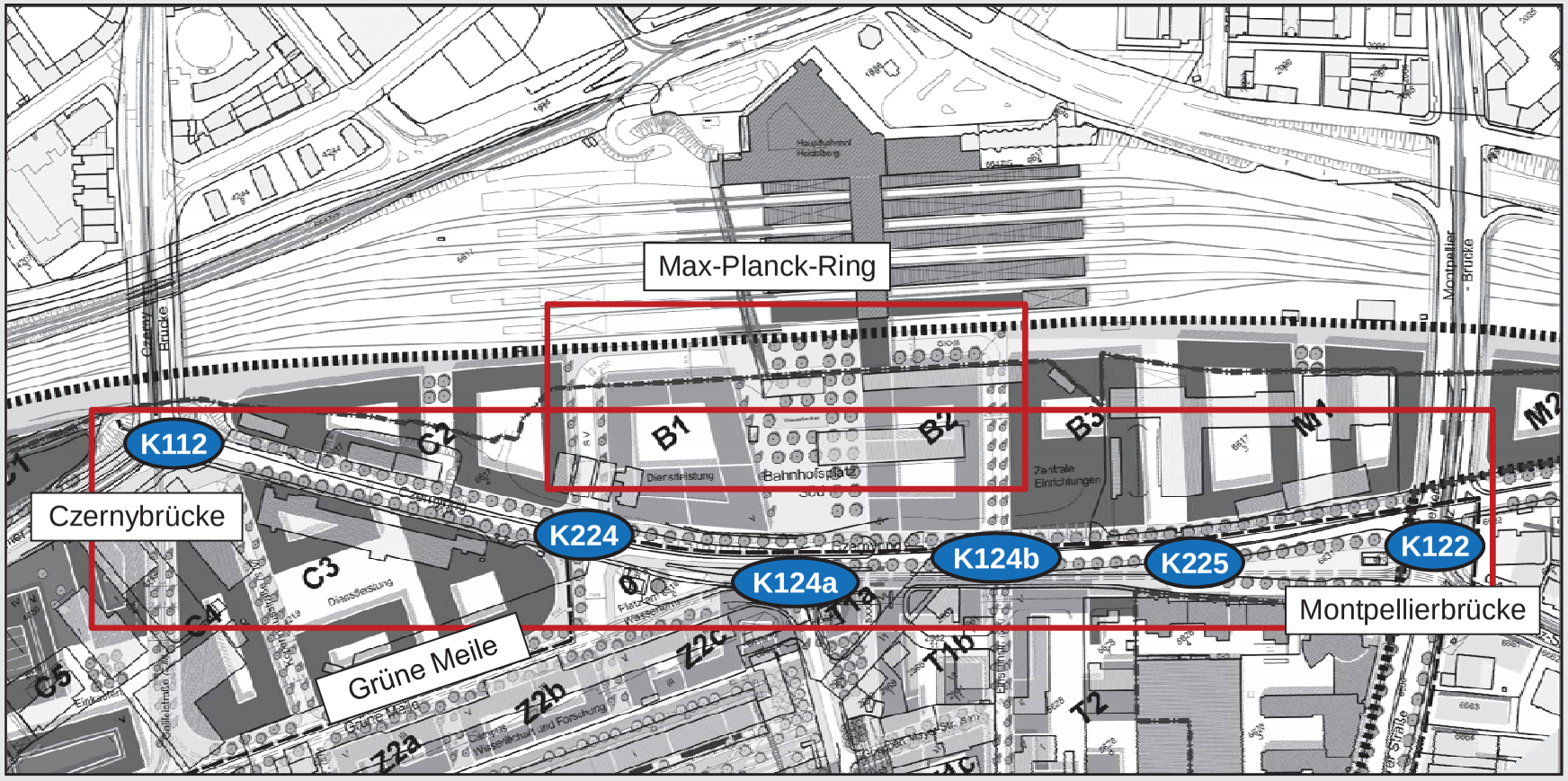
- Vorentwurf/ Verkehrstechnische Untersuchung -

HEIDELBERG BAHNSTADT DSK

Umgestaltung des Czernyrings
- Ausgangssituation -

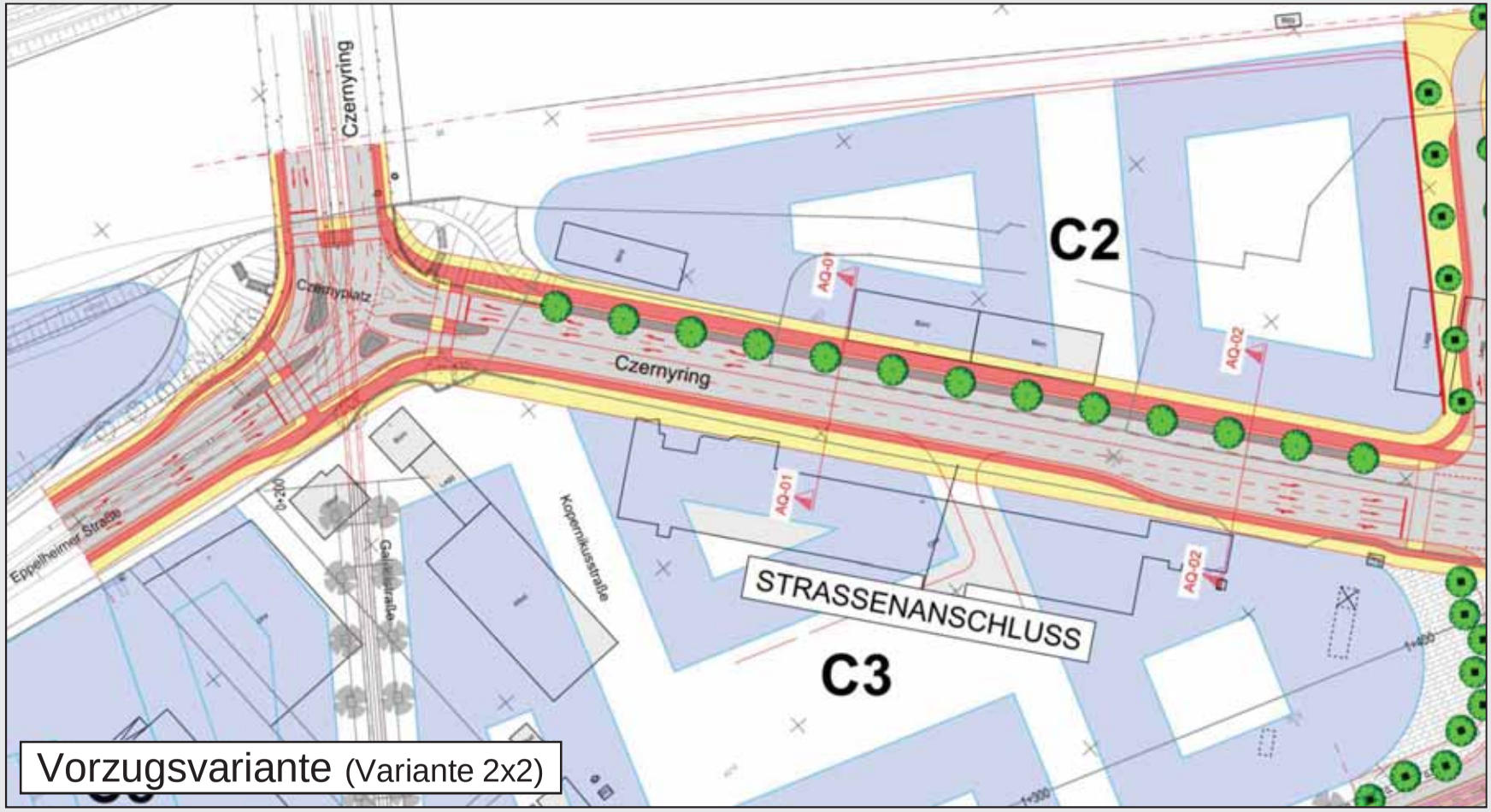
HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Untersuchungsraum



Umgestaltung des Czernyrings
- Bereich West (K112/ K224) -

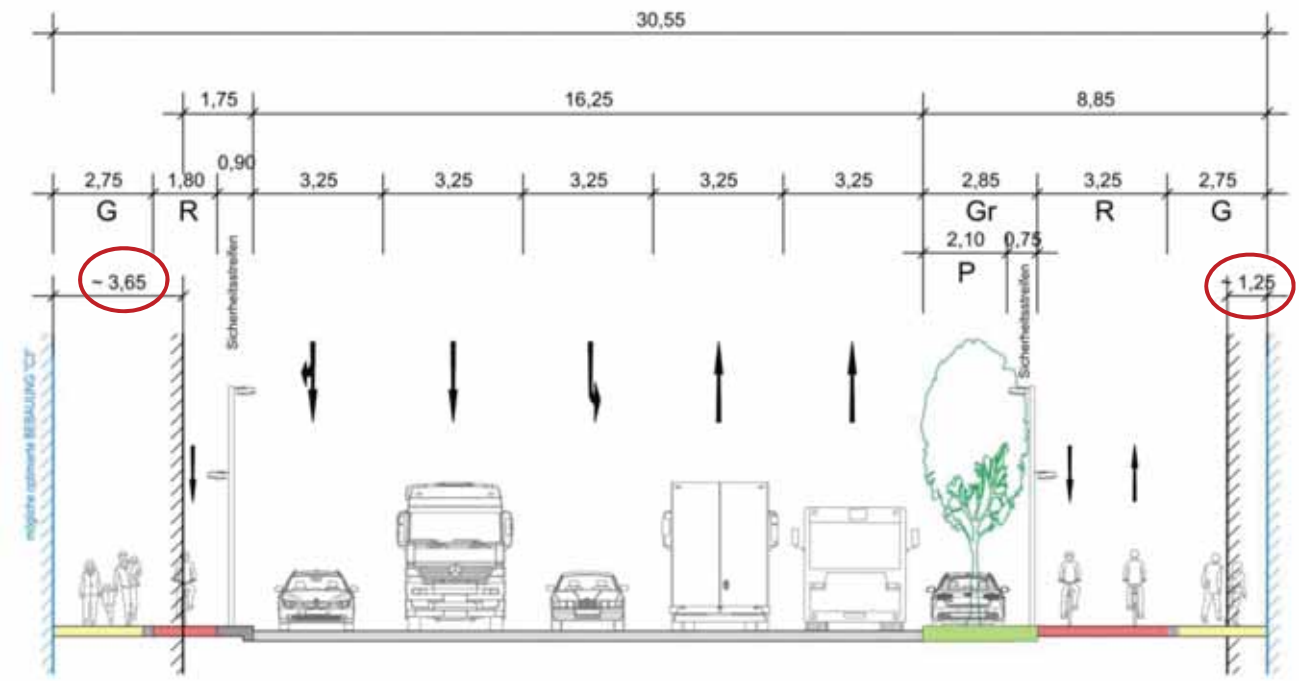
HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Umgestaltung des Czernyrings
- Bereich West (K112/ K224) -

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

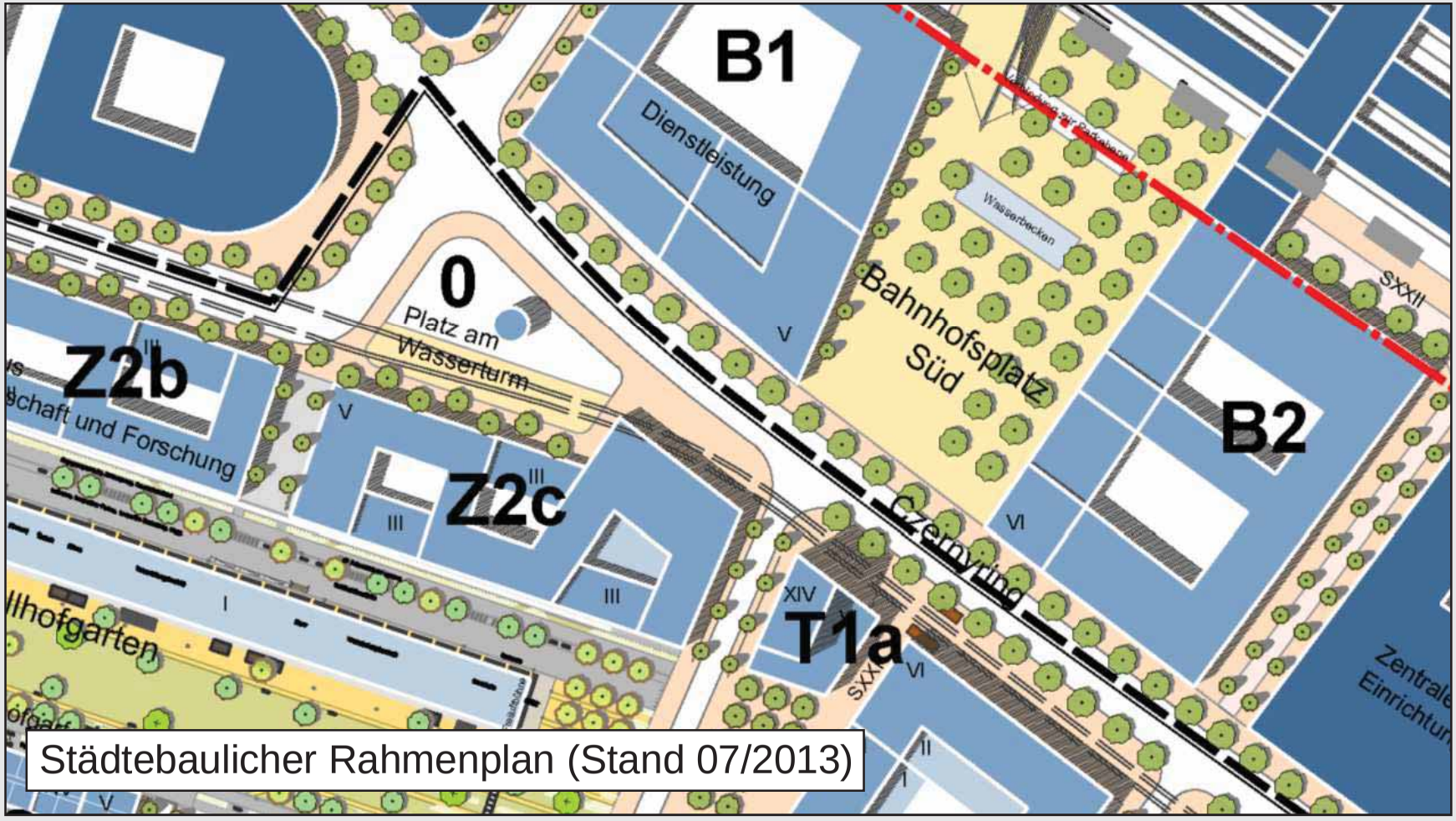
Regelquerschnitt AQ – 02 (Variante 2x2)



Verschiebung der Baufelder„C2“ und „C3“ erforderlich (1,10m – 3,65m)

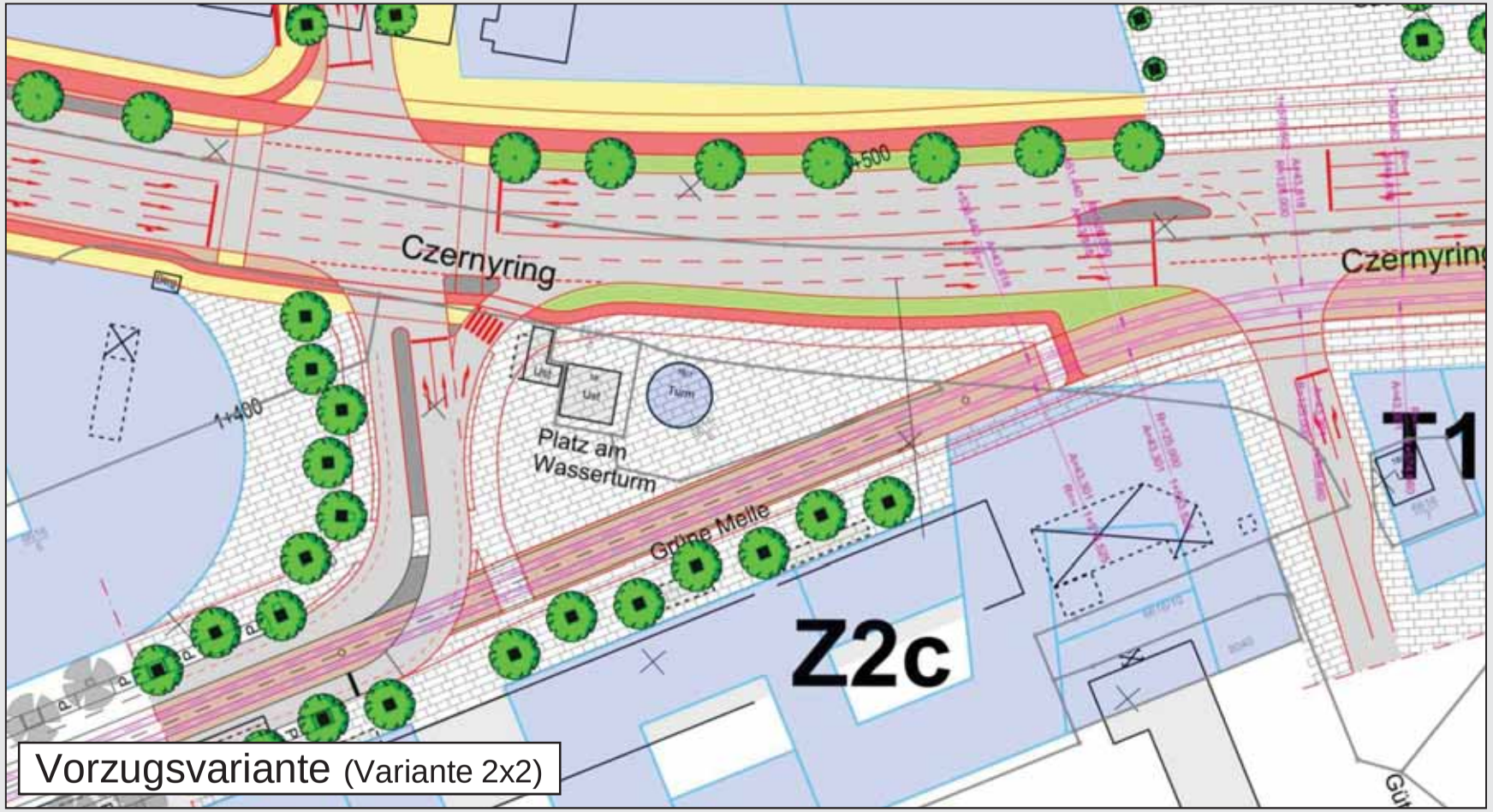
Umgestaltung des Czernyrings
- Bahnhofsvorplatz Süd, inkl. Umfahrt -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Umgestaltung des Czernyrings
- Platz am Wasserturm (K224/ K124a) -

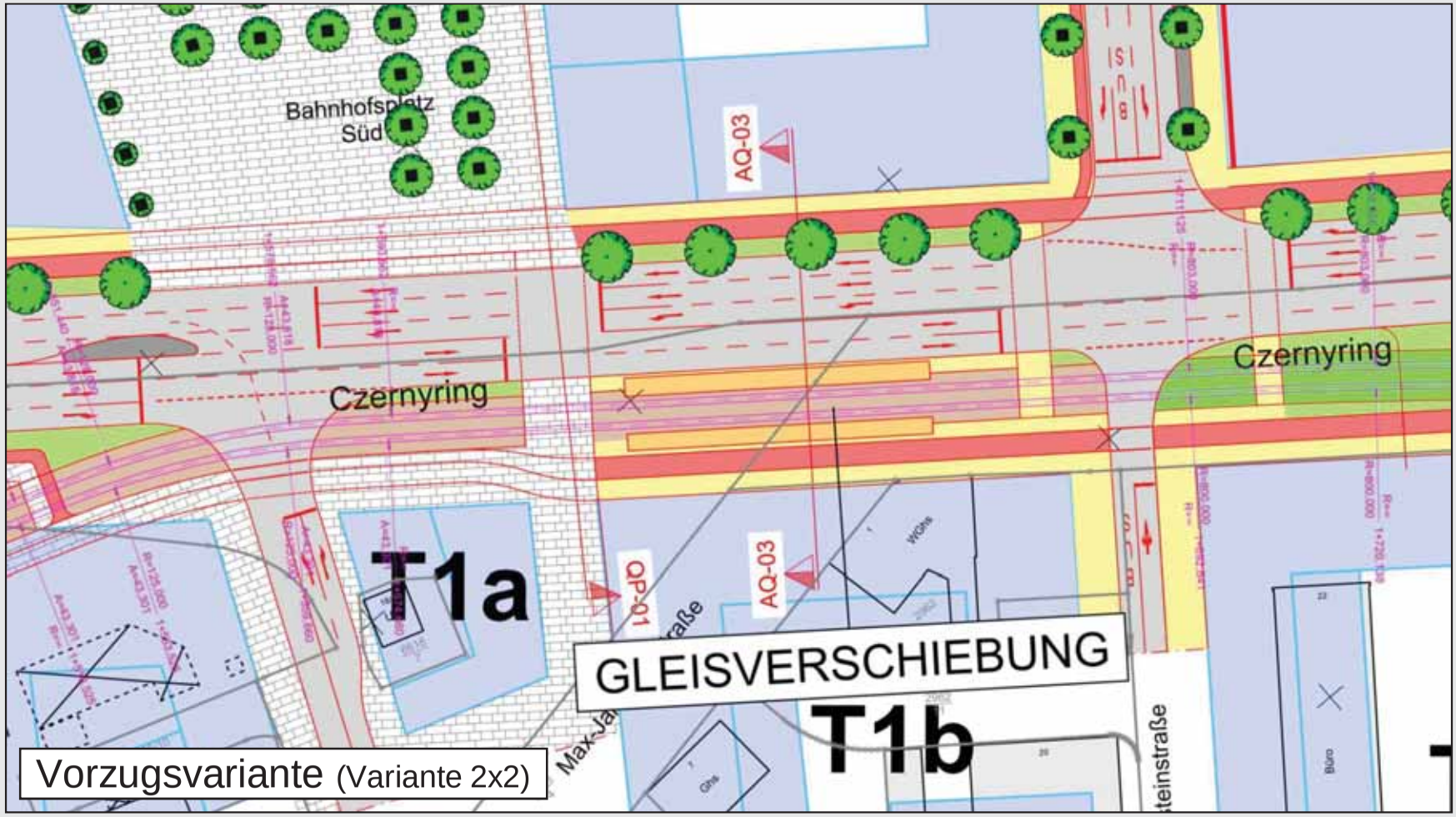
HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Vorzugsvariante (Variante 2x2)

Umgestaltung des Czernyrings
- Bereich Bahnhofsvorplatz Süd (K124a/ K124b) -

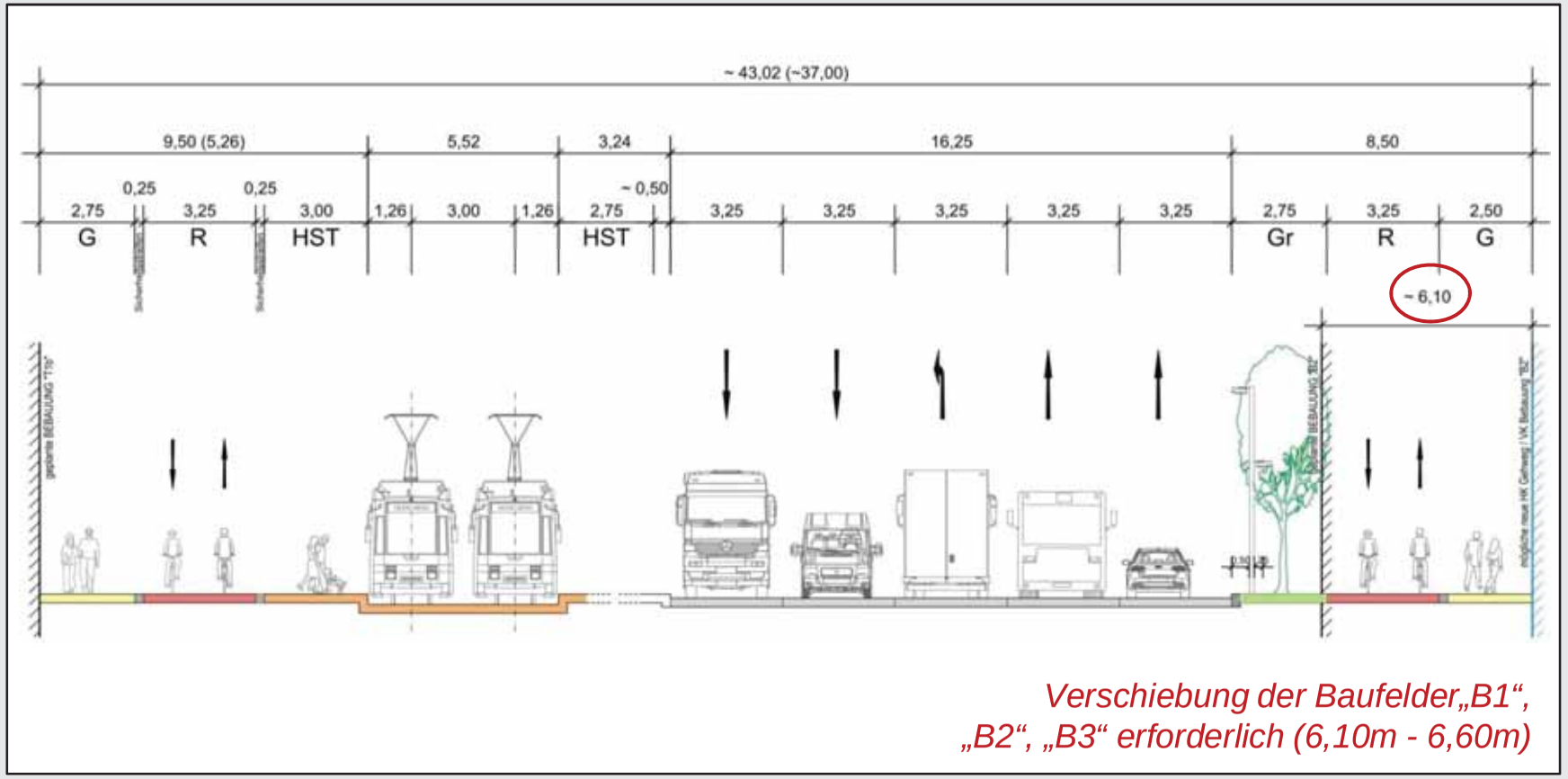
HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Umgestaltung des Czernyrings
- Bereich Bahnhofsvorplatz Süd (K124a/ K124b) -

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Regelquerschnitt AQ – 03 (Variante 2x2)



Verschiebung der Baufelder„B1“, „B2“, „B3“ erforderlich (6,10m - 6,60m)

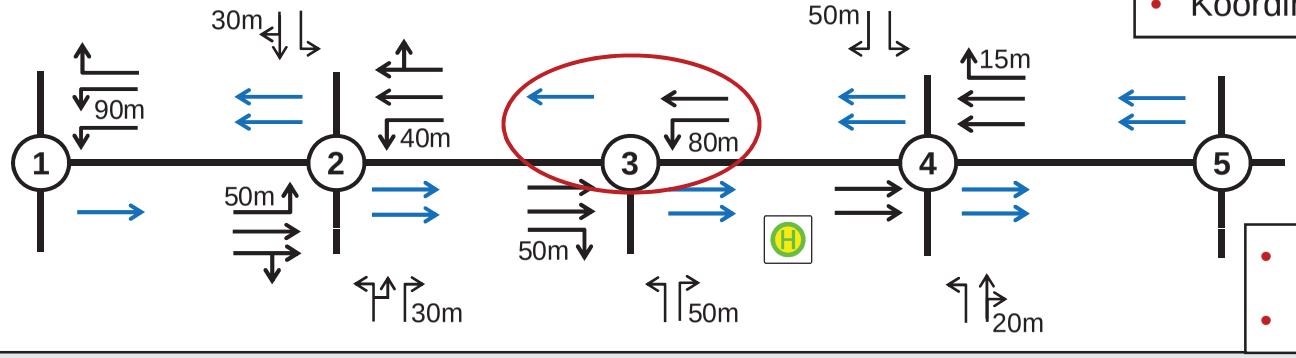
Umgestaltung des Czernyrings
- Bereich Bahnhofsvorplatz Süd (K124a/ K124b) -

HABERMEHL FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Variantenvergleich - Dimensionierung

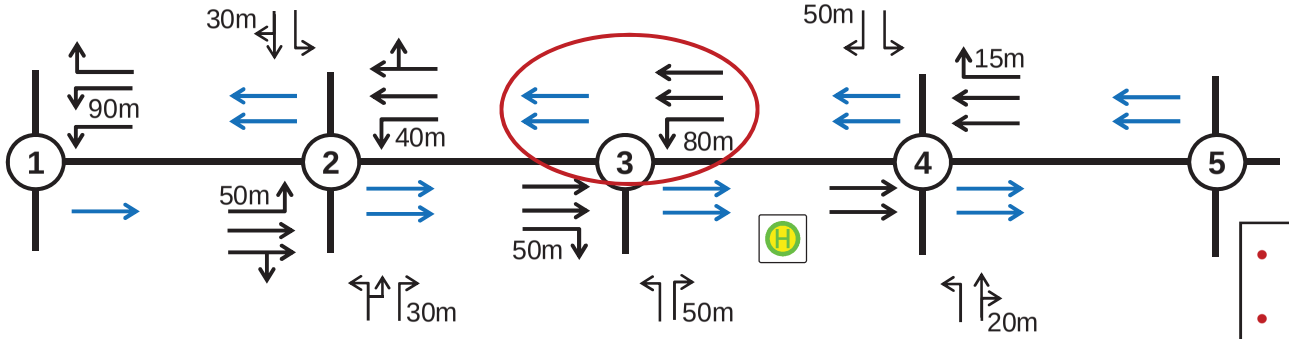
- Prognosebelastung 4E*
- Bahnverkehr im 10 Minuten-Takt
- Koordinierter Streckenzug

Variante 2+1



- Fahrstreifenszenario 2+1
- Umlaufzeit 90 Sekunden

Variante 2x2

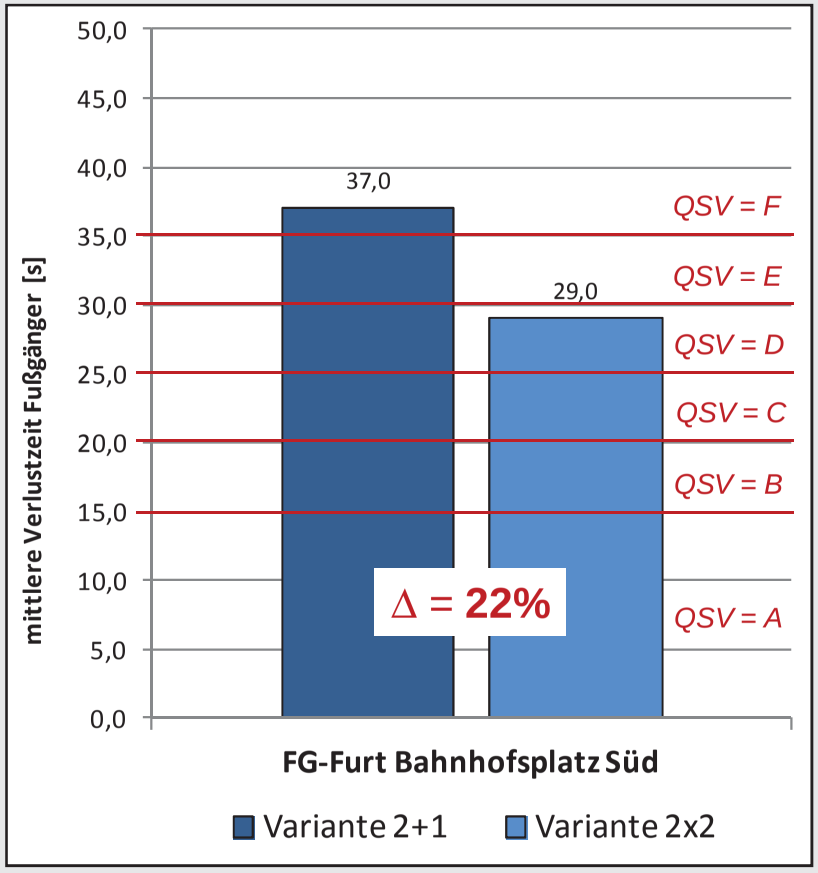


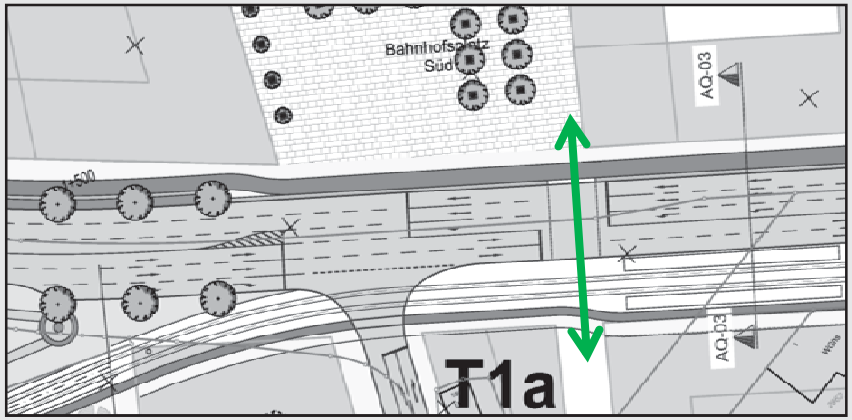
- Fahrstreifenszenario 2x2
- Umlaufzeit 75 Sekunden

Umgestaltung des Czernyrings
- Variantenvergleich „2+1“ und „2x2“ -

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

mittlere Verlustzeit Fußgänger-/Radverkehr am Bahnhofsvorplatz





- Die Wartezeit für Fußgänger ist bei Variante 2x2 im Vergleich zu Variante 2+1 um 22% geringer.

→ Unter Berücksichtigung einer optimierten Fußgänger- und Radverkehrssituation (geringere Umlaufzeit) wird Variante 2x2 empfohlen.

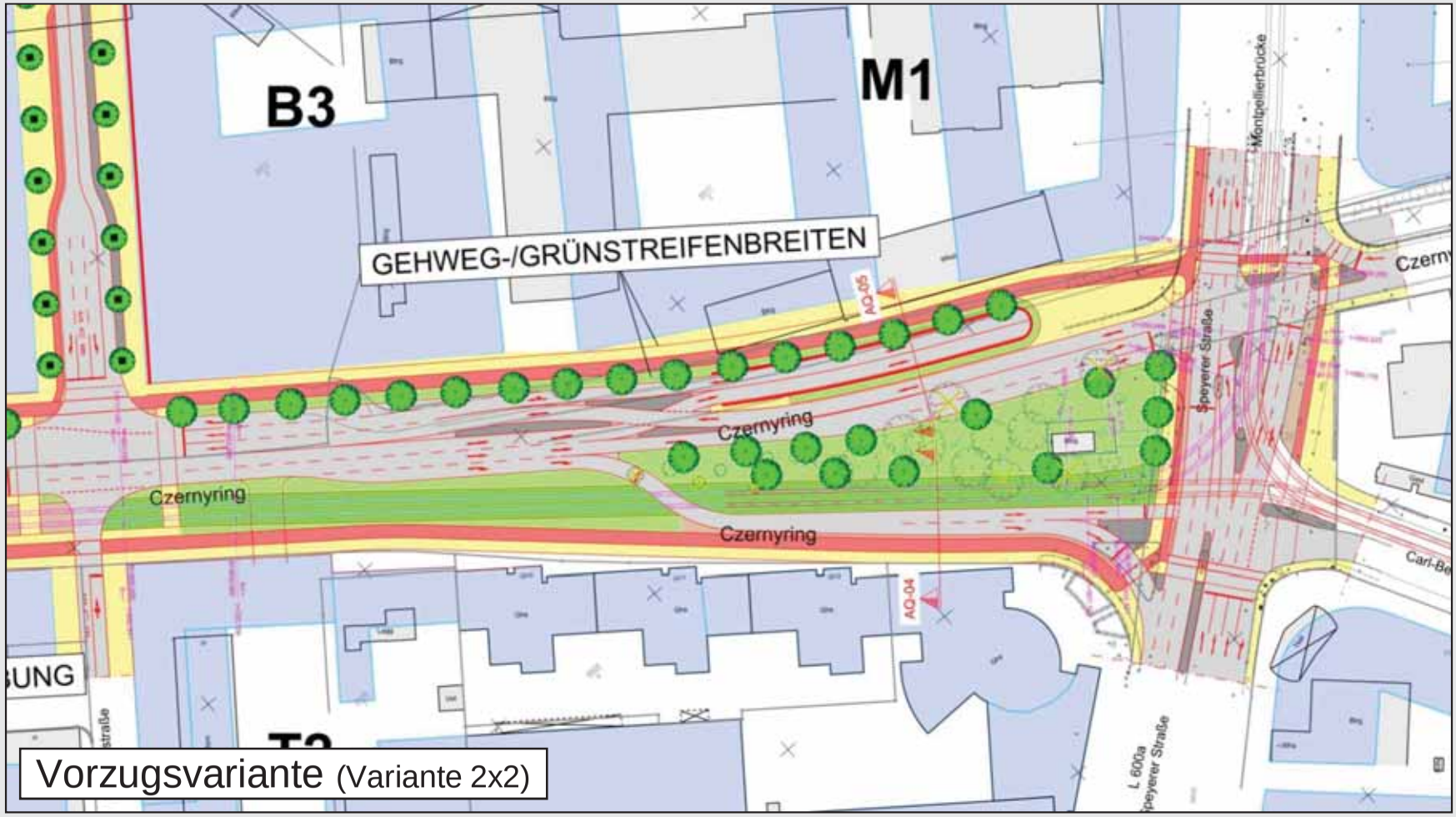
Umgestaltung des Czernyrings
- Bereich Ost (K124b/ K225/ K122) -

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Umgestaltung des Czernyrings
- Bereich Ost (K124b/ K225/ K122) -

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

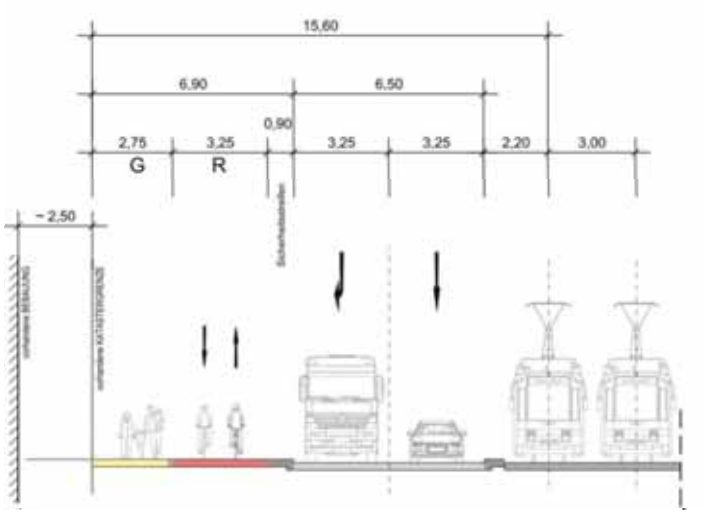


Umgestaltung des Czernyrings
- Knotenpunkt Montpellierbrücke (K122/ K225) -

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

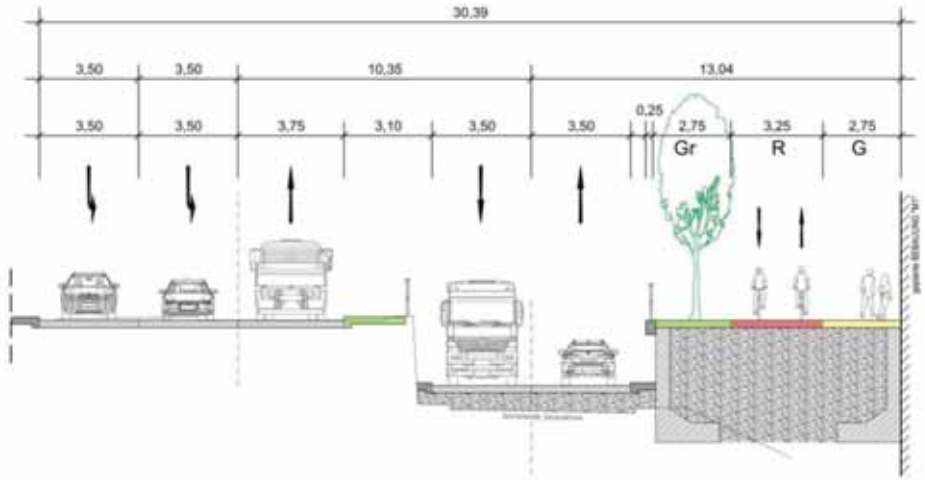
Knotenpunkt mit Underfly (Vorzugsvariante)

AQ - 04



Verschiebung der Baufelder „M1“ erforderlich (3,90m)

AO - 05



Umgestaltung des Czernyrings
- KP 5 Montpellierbrücke -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

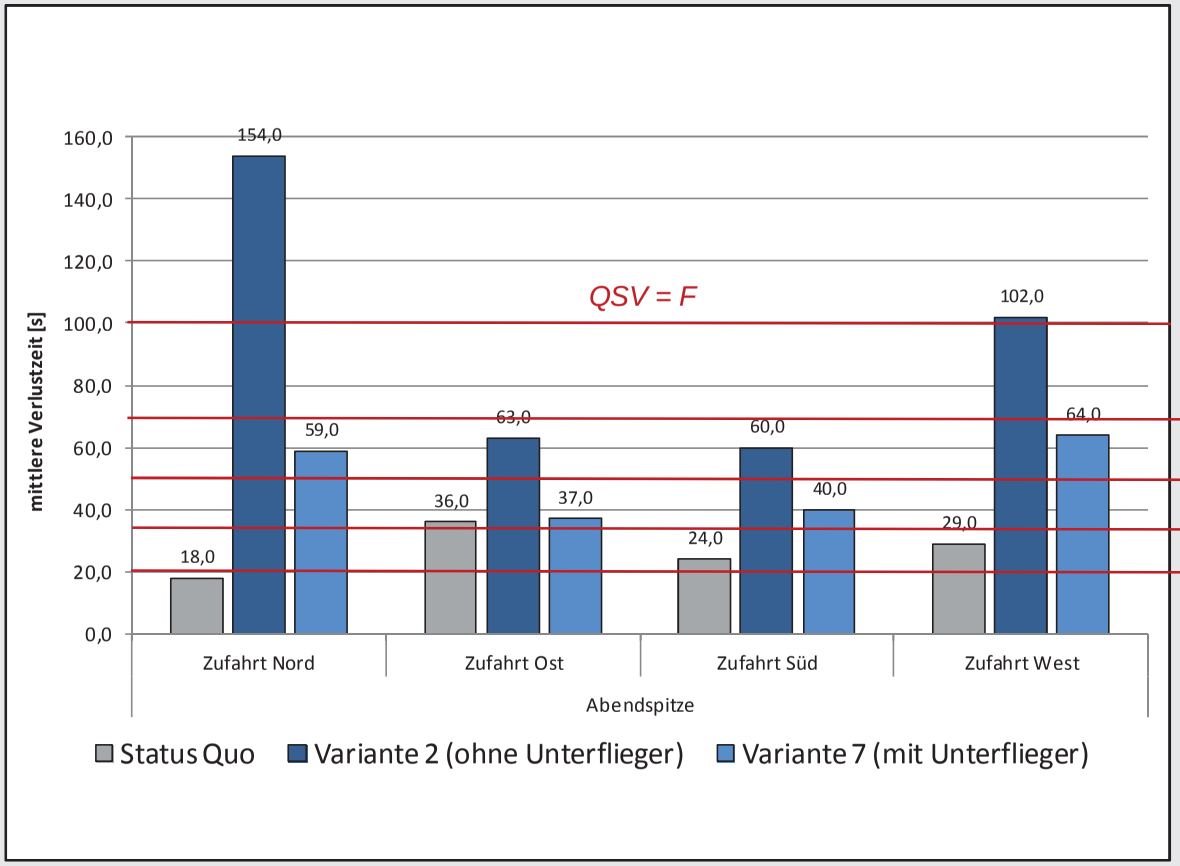
Variantenvergleich		Qualität des Verkehrsablaufs	mittlere Auslastung (kritischer Pfad)
ohne Underfly	Variante 01 Weiterentwicklung Koc	D	86%
	Variante 02 Weiterentwicklung Status Quo	C	82%
	Variante 03 gedrehter 1-Richtungsverkehr	D	85%
	Variante 04 Linkseinbieger NR über Alternativ-Routen	C	80%
mit Underfly	Variante 05 1-streifiger Underfly (Fahrtrichtung Ost → West)	C	80%
	Variante 06 1-streifiger Underfly (Fahrtrichtung West → Ost)	C	78%
	Variante 07 Underfly im Zweirichtungsverkehr	B	72%

→ Festlegung von zwei verkehrstechnischen Vorzugsvarianten (1x ohne Underfly/ 1x mit Underfly)

Umgestaltung des Czernyrings
- Knotenpunkt Montpellierbrücke (K122) -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Variantenvergleich zum Verkehrsablauf (Abendspitze/ Szenario 4E*)

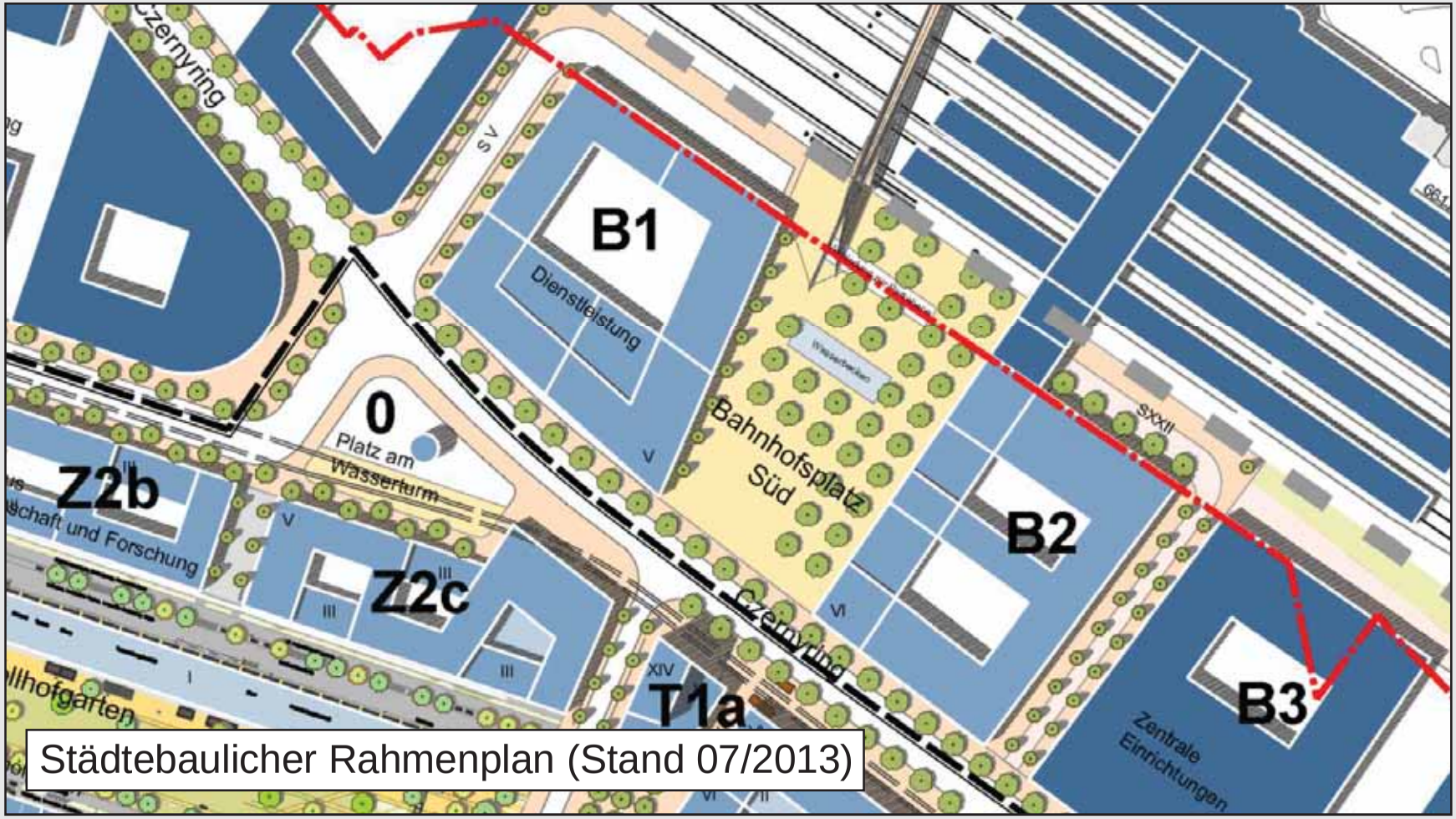


- KP ohne Underfly (V2): Verkehrsanlage ist überlastet (QSV = F)
- KP mit Underfly (V7): Verkehrsanlage ist noch leistungsfähig (QSV = D)

→ Knotenpunkt ohne Underfly (V2) ist nicht leistungsfähig.

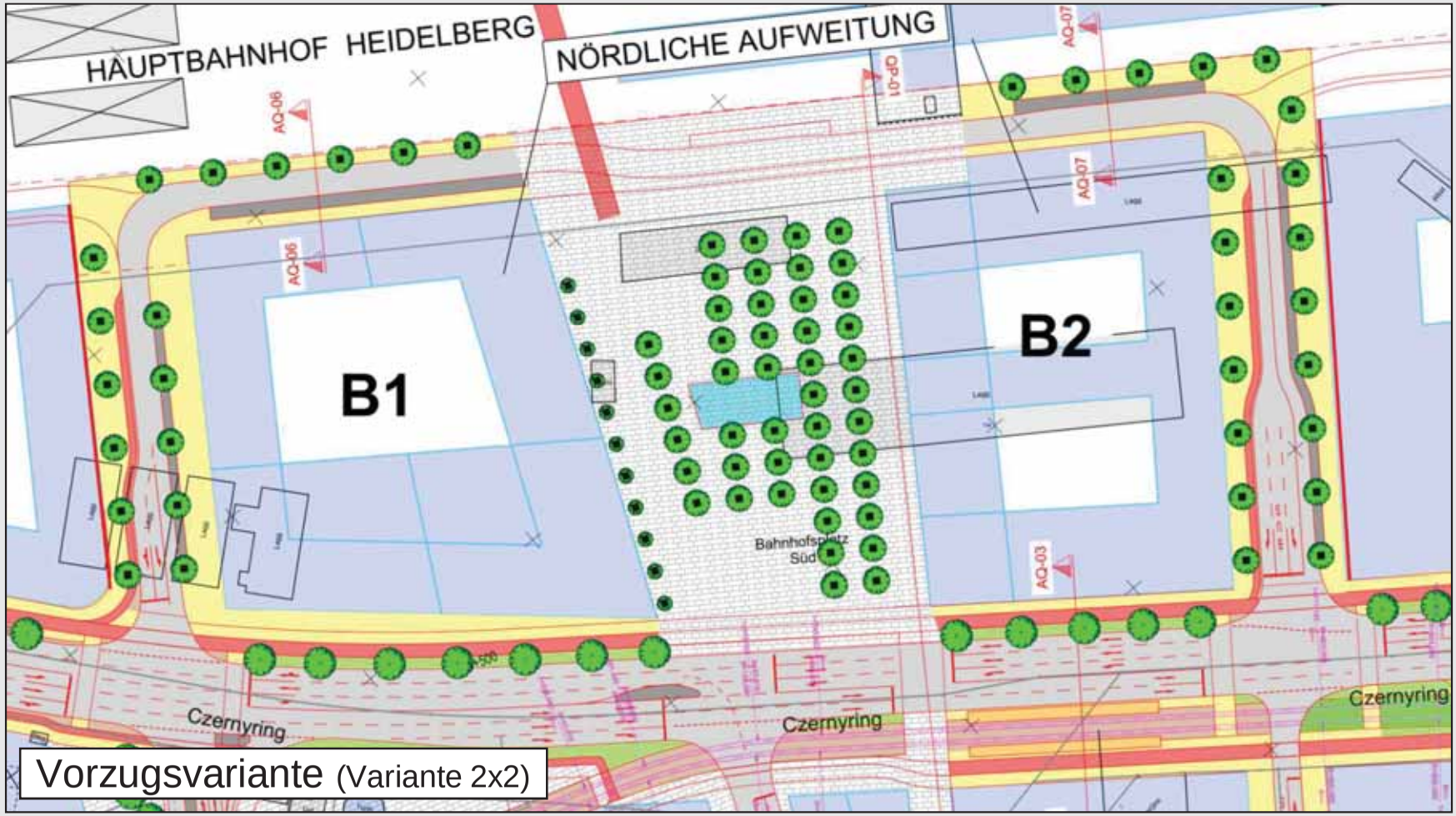
Umgestaltung des Czernyrings
- Max-Planck-Ring/ Bahnhofsplatz Süd -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Umgestaltung des Czernyrings
- Max-Planck-Ring/ Bahnhofsplatz Süd -

HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



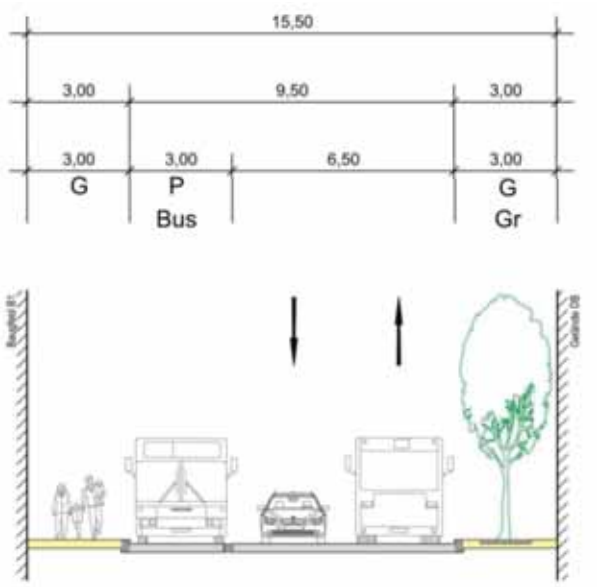
Vorzugsvariante (Variante 2x2)

Umgestaltung des Czernyrings
- Max-Planck-Ring/ Bahnhofsplatz Süd -

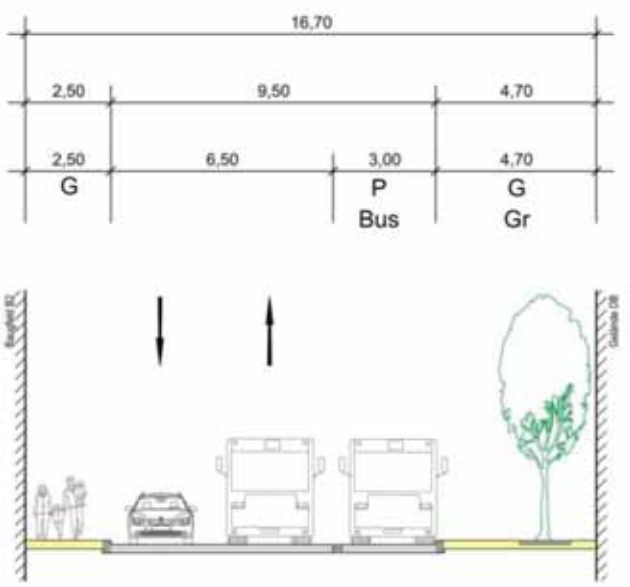
HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Regelquerschnitte Max-Planck-Ring (Vorzugsvariante)

AQ - 06



AQ - 07

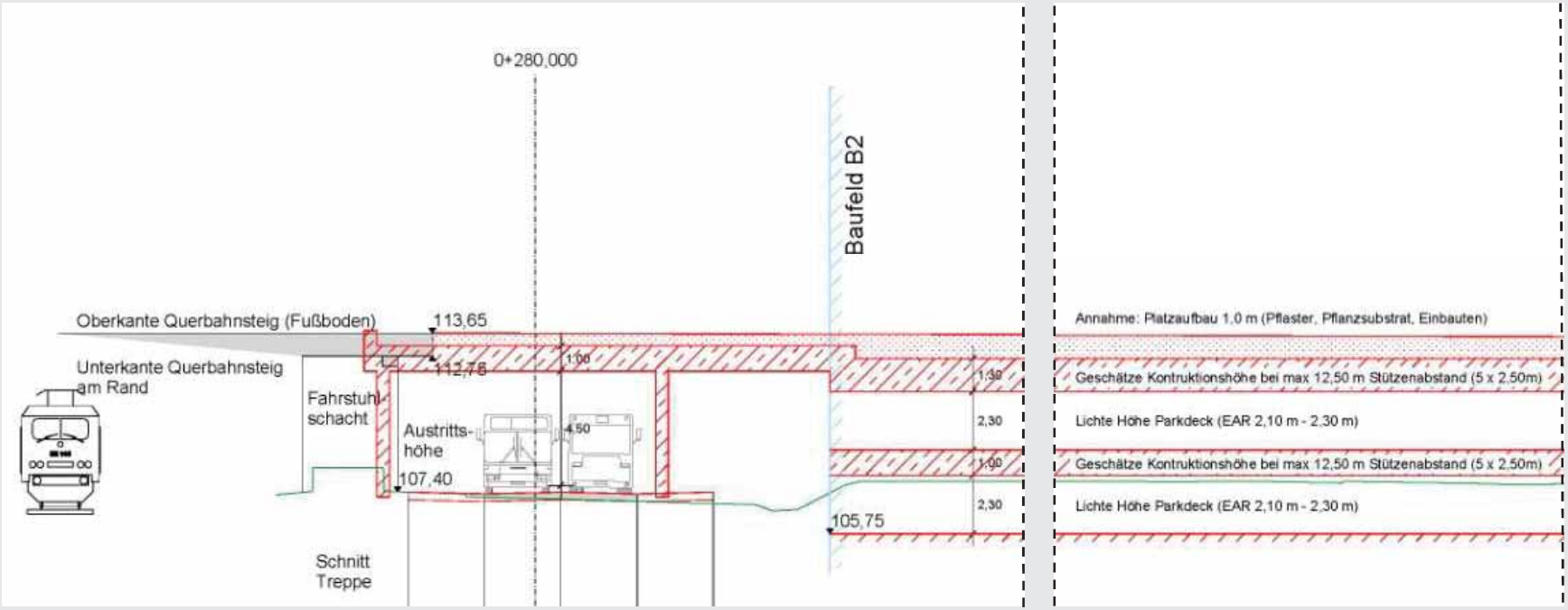


Verschiebung der Baufelder „B1“ und „B2“ erforderlich (6,10m – 6,60m)

Umgestaltung des Czernyrings
- Bahnhofsplatz Süd -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

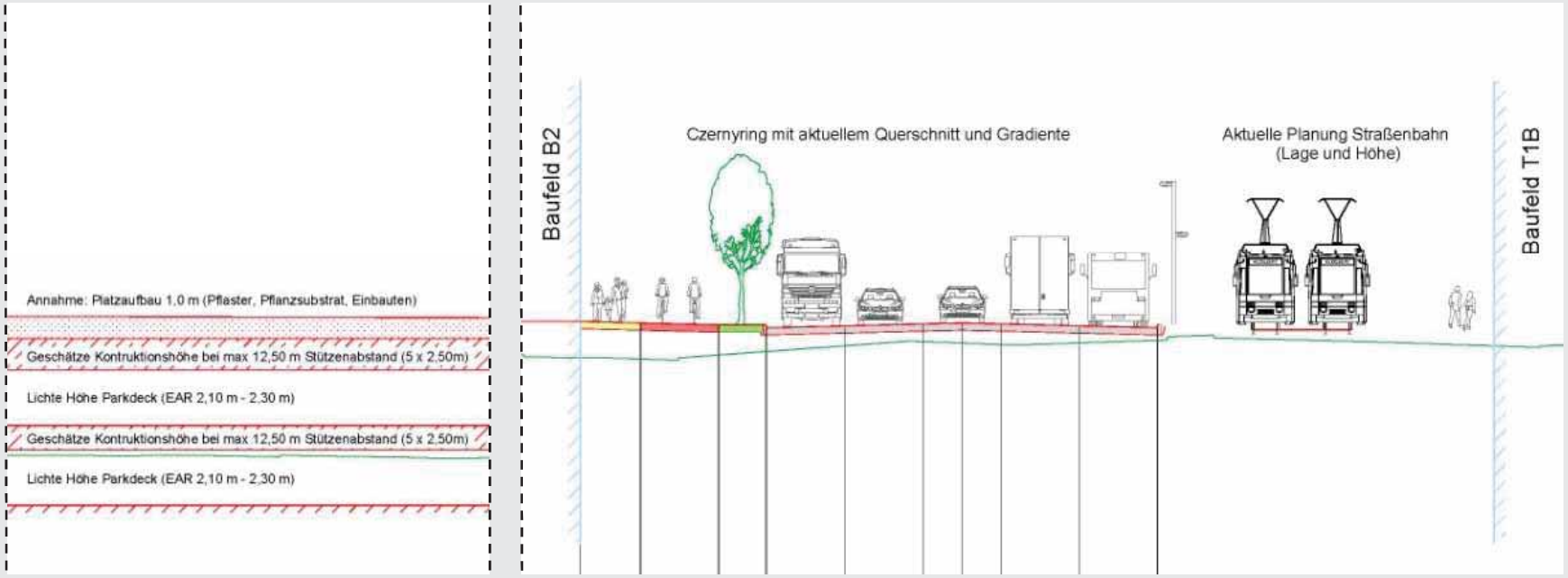
Querprofil QP-01 (Bereich Bahntrasse)



Umgestaltung des Czernyrings
- Bahnhofsplatz Süd -

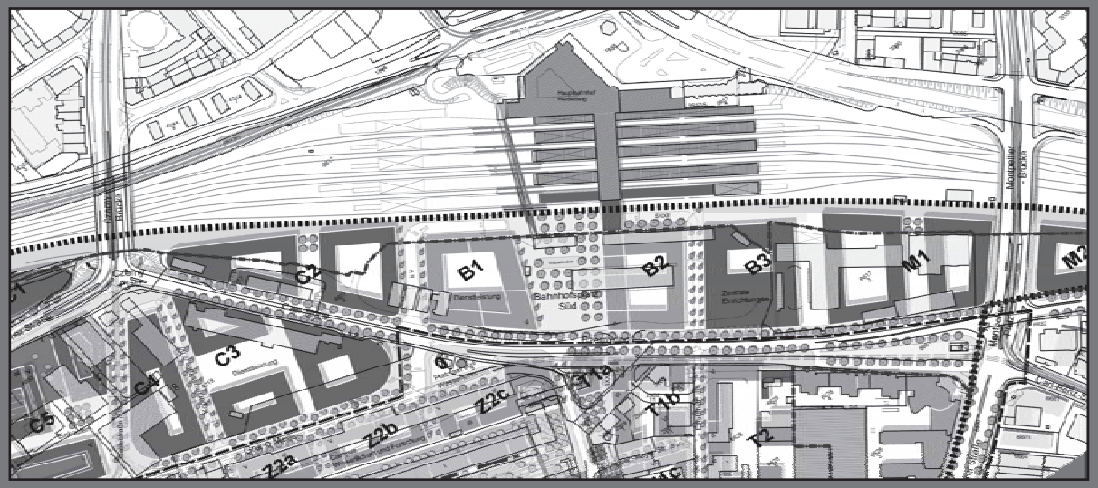
HABERMEHL & FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Querprofil QP-01 (Bereich Czernyring)



HABERMEHL & FOLLMANN

INGENIEURGESELLSCHAFT MBH



Büro Rhein-Main

Frankfurter Straße 79
63110 Rodgau
Telefon (06106) 8525 -5
Telefax (06106) 8525 -95
info@habermehl-follmann.de

Büro Rhein-Neckar

Mallaustraße 57
68219 Mannheim
Telefon (0621) 3915872 -0
Telefax (0621) 3915872 -19
mannheim@habermehl-follmann.de