

Stadt Heidelberg

Erste Ergänzung zur Drucksache:

0289 / 2014 / BV

Datum:

08.01.2015

Federführung:

Dezernat II, Amt 81

Beteiligung:

Betreff:

Vorplanung Czernyring

Erste Ergänzung zur Drucksache: 0289 / 2014 / BV

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:
Bezirksbeirat Bahnstadt	05.02.2015	Ö
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	25.02.2015	Ö
Gemeinderat	05.03.2015	Ö

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Bahnstadt und des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und des Gemeinderates nehmen die weiteren Informationen zur Vorplanung Czernyring zur Kenntnis.

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Bahnstadt und des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses empfehlen dem Gemeinderat folgenden ergänzenden Beschluss zu fassen:

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

Ergänzend soll die erweiterte Knotenlösung für den Knoten Czernybrücke (zwei Linksabbieger in die Eppelheimer Straße) in der weiteren Planung verfolgt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

(Siehe Drucksache: 0289/2014/BV)

Zusammenfassung der Begründung:

Der Bezirksbeirat konnte in seiner ersten Beratung nicht abschließend beurteilen, ob ein vierstreifiger Umbau des Czernyrings notwendig ist oder ob ein zweistreifiger Rückbau hinreichend wäre. Die Zweifel beziehen sich insbesondere auf den westlichen Knoten an der Czernybrücke.

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss verweist die Vorlage nach Diskussion zurück in den Bezirksbeirat mit der Bitte, die Diskussion zu den offenen Fragestellungen zu ermöglichen.

Begründung:

1. Grundlagen zur Verkehrserzeugung und Querschnittsgestaltung

Der Czernyring gemäß Rahmenplan Bahnstadt wurde ursprünglich im Zusammenhang mit der Bahnrandstraße als dreistreifige Straße konzipiert. Trotz Wegfall der Bahnrandstraße wurde davon ausgegangen, dass keine grundsätzlich neue Dimensionierung des Czernyrings notwendig ist. Mit den aktualisierten Zahlen muss diese Annahme revidiert werden.

Die Vorplanung Czernyring basiert auf Verkehrszahlen des Verkehrsmodells der Stadt Heidelberg zum Prognosejahr 2025. Dieses Prognosejahr liegt auch den Berechnungen des Mobilitätsnetzes zugrunde. Im Bereich der Bahnstadt wird das Verkehrsmodell laufend an die absehbare Bebauung angepasst, zuletzt erfolgte dies Ende 2013. Die erwartete Zahl von Einwohnern und Arbeitsplätzen liegt spürbar höher, als dies bei der Erstellung des Rahmenplanes Bahnstadt zum Stand 2007 der Fall war.

In der Vorlage 0289/2014/BV wurden eingangs versehentlich die statistischen Zahlen aus 2007 mit 5.000 Bewohnern und 7.000 Arbeitsplätzen zitiert. Die dynamische Entwicklung der Bahnstadt zeigt, dass diese Zahlen fortgeschrieben werden müssen. Die verkehrstechnische Untersuchung, auf deren Grundlage diese Planungen erstellt wurden, ging von den aktuellen Zahlen aus. Wir verweisen auf die aktuelle Informationsvorlage „Einwohnerentwicklung in der Bahnstadt ...“ des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik für die Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt am 05.02.2015.

Für das Projekt Czernyring schließlich wurden im April 2014 zusätzliche Erhebungen durchgeführt, insbesondere zur Erhebung von Abbiegeverkehren. Diese Daten wurden im Rahmen dieses Projektes zusammengefügt und den verkehrstechnischen Berechnungen zugrunde gelegt.

Der Czernyring als angebaute Hauptstraße HS wird im Bereich der Bahnstadt der Verbindungsfunktionsstufe IV (nahräumig) zugeordnet (**Anlage 1**). Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 2006 wird für den gewählten Typ „angebaute Hauptstraße mit nahräumiger Verbindungsfunktion“ (HS IV) ein grundsätzlich vierstreifiger Straßenquerschnitt gewählt, der ab Verkehrsmengen von 1.600 Fahrzeugen/Stunde notwendig wird. Wichtig ist auch die Betrachtung der weiteren Randbedingungen, wie Nutzungen im Seitenbereich, querende Verkehre und der Abstand der Knotenpunkte untereinander.

Die Verkehrsstärke auf dem Czernyring im Bereich der Bahnstadt liegt in der Prognose bei etwa 20.000 Kfz täglich, das entspricht einer Querschnittsbelastung von etwa 2.000 Fahrzeugen/Stunde. Als Randbedingungen werden berücksichtigt:

- starker Fußgänger- und Fahrradverkehr längs der Straße
- hoher Querungsbedarf über den Czernyring an den definierten Knotenpunkten
- Seitenlage der Straßenbahn im Teilbereich Ost
- Längsparken von Autos im Teilbereich West
- Möglichkeit der Führung von Linienbusverkehr über die gesamte Länge

P:\Amt01\SD-

Bezirksbeirat\Ablage\1TopVor\BB\Sitzungen2015\Bahnstadt\02_05\Czernyring\ErgänzungsVorlage
_Vorplanung Czernyring.docx

Letzte Speicherung: 19.01.2015 11:21

...

Die zur Verfügung stehende Breite des Straßenraumes beträgt in der Regel 30,55m. In Verbindung mit der Verkehrsbelastung ist gemäß RASt ein vierstreifiger Straßenquerschnitt notwendig. Dies trifft sowohl für den Typ „örtliche Geschäftsstraße“ als Hauptverkehrsstraße in einem Stadtteilzentrum als auch für den Typ „Verbindungsstraße“ als Hauptverkehrsstraße mit vorherrschender Verbindungsfunktion.

Die verkehrstechnische Untersuchung des Büros Habermehl und Follmann (**Anlage 2**) überprüft die gewählte Querschnittsgestaltung anhand zweier Arbeitsschritte. Im ersten Schritt wird die grundsätzliche Leistungsfähigkeit jedes Knotenpunktes gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001) untersucht und nachgewiesen. Hierin nicht enthalten ist die Berücksichtigung von Straßenbahnen sowie Fuß- und Radverkehr. Im zweiten, abschließenden Schritt wird ein weiterer Nachweis über eine mikroskopische Simulation des Verkehrsablaufes über die gesamte Länge des Czernyrings erstellt, die die komplexen Verkehrsverhältnisse mit der Knotenfolge, der Straßenbahn und den Fußgängern und Radfahrern berücksichtigen kann. Im Ergebnis zeigt die Simulation, dass die vorgeschlagene Dimensionierung des Czernyrings in der Variante 2*2 ausreichend ist.

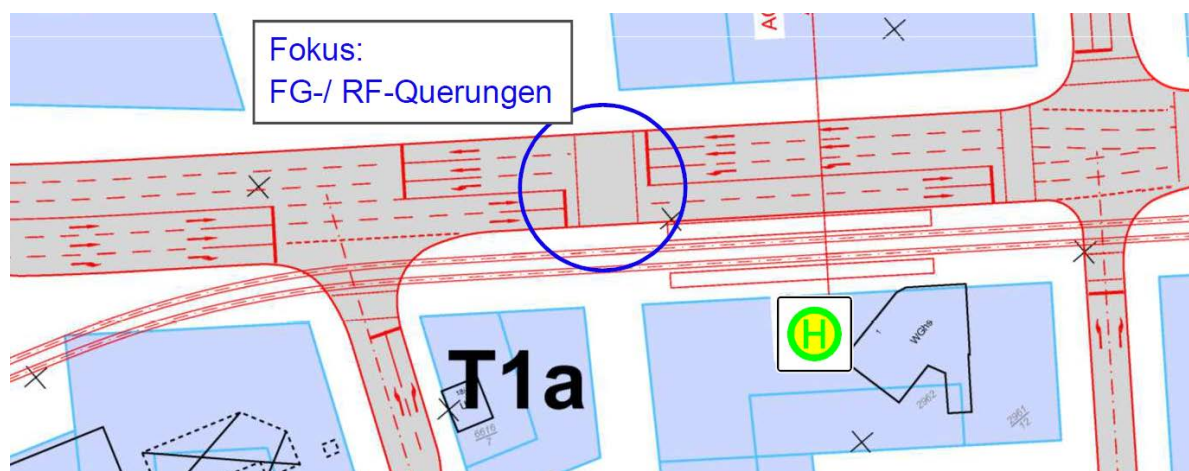
Der als **Anlage 2** beigefügte verkehrstechnische Bericht des Büro Habermehl und Follmann stellt die Ergebnisse im Detail dar. Simulationsausschnitte werden in der Sitzung präsentiert.

2. Prinzip der Vorplanung

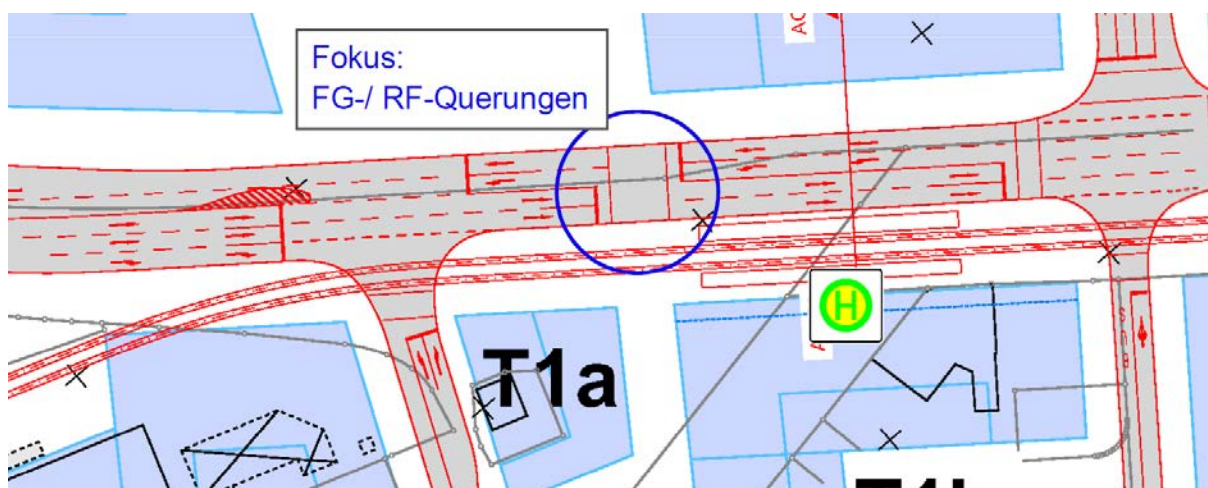
Mit der Beschlussvorlage und den Präsentationen wurde belegt, dass grundsätzlich eine vierstreifige Führung des Kraftverkehrs auf dem Czernyring erforderlich ist. In der **Anlage 3** ist dies mit der Verdeutlichung der Fahrstreifen als Prinzip eingetragen. Diese vier Fahrstreifen sind im Abschnitt zwischen Czernybrücke und Montpellierbrücke durchgehend notwendig (rote Pfeile). An Knotenpunkten ist es erforderlich, zusätzliche Fahrstreifen für die Abbiegebeziehungen anzulegen (blaue Pfeile). Die Erforderlichkeit entsteht zum einen durch die Mengen an abbiegenden Fahrzeugen (Nordseite / Ziel-/Quellverkehr der Baufelder B1 und B2 sowie ein öffentliches Parkhaus Bahnhof) in Verbindung mit den parallel verlaufenden Fußgängern und Radfahrern. Auf der Südseite kommt im Abschnitt zwischen Bahnhofsvorplatz und Montpellierbrücke noch die Straßenbahn in Seitenlage hinzu. Hier ist es immer erforderlich, einen separaten Rechtsabbieger einzurichten, um nicht mit der Vorbeifahrt einer Straßenbahn auch den parallel verlaufenden Geradeausverkehr anhalten zu müssen. In Anlage 2 sind zudem die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger hervorgehoben (grüne Pfeile).

1.1 Vierstreifige Variante 2*2 oder 2+1

Die **Variante 2*2** bietet eine bessere Abwicklung des Fußgängerverkehrs an der Querung Bahnhofsvorplatz Süd als Variante 2+1. Durch den einen Fahrstreifen mehr an dieser Stelle – der einzige Unterschied zwischen den beiden Varianten – können die Lichtsignalanlagen mit verringerter Umlaufzeit betrieben und damit die Grünzeiten besser für den Fußgängerverkehr verteilt werden. Die mittlere Wartezeit auf das nächste Grün verringert sich von 37 auf 29 Sekunden, die maximale Wartezeit beträgt bis zu 60 Sekunden (75er Umlauf).



Demgegenüber steht in der **Variante 2+1** in diesem Abschnitt ein Fahrstreifen in Ost-West-Richtung weniger zur Verfügung. Der Geradeausverkehr wird auf einem statt auf zwei Fahrstreifen abgewickelt und braucht daher mehr Grünzeit in einem längeren Umlauf (90er Umlauf), die zu Lasten der Wartezeiten für den Fußgänger geht. Die Querungsdistanz für Fußgänger verringert sich zwar dadurch, jedoch erhöht sich die mittlere Wartezeit auf Grün für den Fußgänger um acht Sekunden. Aus fachlicher Sicht ist dies ein Sprung von der Qualitätsstufe D (Variante 2*2) auf F in Bezug auf den Fußgänger. Die maximale Wartezeit beträgt 76 Sekunden, was gemäß den einschlägigen Regelwerken nicht vertretbar ist.



Fazit:

Somit kann nur die Variante 2*2 zur Umsetzung empfohlen werden, da sie entscheidende Vorteile für den querenden Fußgänger- und Radverkehr vorweisen kann.

1.2 Knoten Czernybrücke

Im Bezirksbeirat wurde hinterfragt, ob der Knoten Czernybrücke mit den zukünftig höheren Verkehrszahlen tatsächlich leistungsfähig geplant ist. Insbesondere der einspurige Linksabbieger vom Czernyring in die Eppelheimer Straße erscheint als zu gering bemessen und steht damit im Gegensatz zu dem notwendigen vierstreifigen Querschnitt des Czernyrings an sich.

Die Verwaltung hat die Untersuchung zu diesem Punkt nunmehr erweitert. **Anlage 4** stellt diese Variante dar. Im Ergebnis ist der Knoten sowohl mit einstreifigem als auch mit zweistreifigem Linksabbieger leistungsfähig. Die zweistreifige Führung stellt jedoch die spürbar leistungsfähigere Variante dar. Vergleiche hierzu auch Kapitel 4.4 der Verkehrstechnischen Untersuchung Czernyring (**Anlage 2**).

Nach neuerlicher Abwägung unter Berücksichtigung der erweiterten Untersuchung empfiehlt die Verwaltung, die Knotenvariante Czernybrücke mit dem zweistreifigen Linksabbieger in der weiteren Planung zu verfolgen.

3. Verschiebung Baufeldgrenzen

Mit der Planung Czernyring wird in die nördlichen Baufelder gemäß Rahmenplanung 2007 eingegriffen. Dies ist erforderlich, um die notwendigen Verkehrsflächen für alle Verkehrsteilnehmer in ausreichender Breite herstellen zu können. Der Eingriff kann jedoch über Baufeldverschiebungen beziehungsweise Baufeldanpassungen kompensiert werden; in Abhängigkeit von weiteren Grundstücksverhandlungen mit der Deutschen Bahn AG können sich gegebenenfalls auch weitere Handlungsspielräume für den öffentlichen Raum ergeben. Eine Konkretisierung hierzu erfolgt im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs am Bahnhofplatz Süd.

4. Kostenentwicklung

Die Gesamtkosten des Planbereiches belaufen sich auf 15.650.000 EUR. Der darin enthaltene Anteil für den Czernyring mit dem Knoten Montpellierbrücke auf Bahnstadtgelände ist aktuell mit 10.500.000 EUR geschätzt.

Demgegenüber sind bislang im Treuhandvermögen Bahnstadt 8.825.000 EUR für den Czernyring zuzüglich 500.000 EUR für die Beleuchtung eingestellt (Stand 2006). Die sich daraus ergebende Kostenentwicklung um rund 6,3 Millionen EUR lässt sich folgendermaßen aufschlüsseln:

- Max-Planck-Ring ist in der Aufstellung des Treuhandvermögens nicht enthalten.
Kosten: 3,4 Millionen EUR.
- Platz am Wasserturm ist in der Aufstellung des Treuhandvermögens nicht enthalten.
Kosten: 1,5 Millionen EUR.
- Czernyring ist gegenüber Rahmenplanung etwas breiter geworden. Insgesamt sind ca. 3.000 m² mehr Straßenfläche herzustellen.
Kosten: 0,6 Millionen EUR
- Kampfmittelräumung ist in dem Planbereich Czernyring eine eigene Kostenstelle, da es aufgrund der großen Verdachtsflächen nicht über den Pauschalansatz abgebildet werden kann.
Kosten: 0,4 Millionen EUR
- Allgemeine Kostensteigerung gegenüber Kostenkalkulation Treuhandvermögen aus 2006.
Kosten: 0,3 Millionen EUR

Hinzu kommen 3 Millionen EUR für den Umbau am Knoten Montpellierbrücke, die über den städtischen Haushalt zur Verfügung gestellt werden (siehe Drucksache 0206/2014/BV). Dies betrifft die Flächen am Knotenpunkt, die nicht im Entwicklungsgebiet der Bahnstadt liegen.

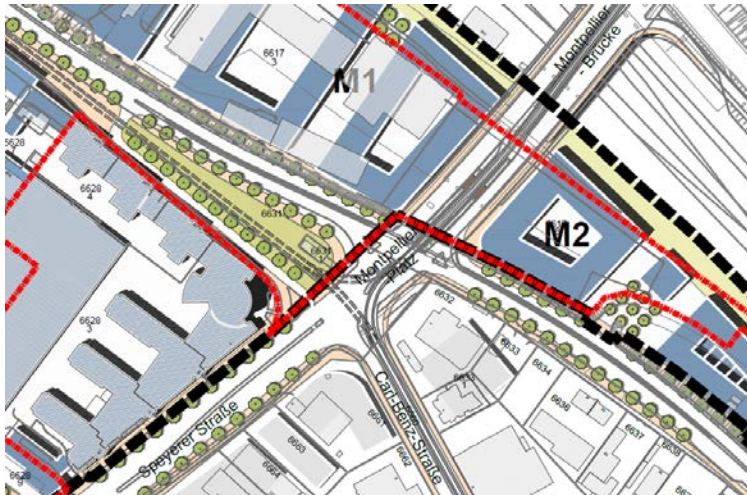


Abbildung: Auszug Rahmenplanung Bahnstadt / Abgrenzung Plangebiet Bahnstadt

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Beteiligung des Beirates für Menschen mit Behinderungen (bmb) hat im Oktober 2014 stattgefunden. Mit den weiteren Informationen zur Vorplanung Czernyring verändert sich der Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht. Eine weitere Beteiligung des bmb ist darum zur Erstellung der Ergänzungsvorlage nicht erfolgt.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

(Siehe Drucksache: 0289/2014/BV)

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(Siehe Drucksache: 0289/2014/BV)

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Netzkarte Bahnstadt
02	Verkehrstechnischer Bericht
03	Lageplan Vorentwurf / Prinzipskizze
04	Lageplanausschnitt Knoten Czernybrücke mit zwei Linksabbiegern

gezeichnet
Bernd Stadel