

Drucksache:
0289/2014/BV

Datum:
02.10.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Vorplanung Czernyring

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 12. März 2015

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	23.10.2014	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.11.2014	Ö	() ja () nein () ohne	
Bezirksbeirat Bahnstadt	05.02.2015	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	25.02.2015	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	05.03.2015	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Bahnstadt und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

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

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Kosten der Vorzugsvariante gemäß Kostenschätzung brutto	15.650.000 €
Einnahmen:	
Der Antrag auf Aufnahme in das Förderprogramm des Landes wird gestellt (seit Januar 2014 ist eine Antragstellung wieder möglich).	
Finanzierung:	
Für die Finanzierung des Umbaus Czernyring waren im Wirtschaftsplan der Bahnstadt ursprünglich Mittel in Höhe von 8.825.000 Euro eingestellt. Die durch die fortschreitende Entwicklung und Planung modifizierte Kostenschätzung ist über den Wirtschaftsplan entsprechend auf 15.650.000 Euro anzupassen.	15.650.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Der Czernyring als die Hauptverkehrsstraße im Norden der Bahnstadt wird aufgrund der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur zwischen Czernybrücke und Montpellierbrücke grundsätzlich vierstreifig ausgebaut. Die anderen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer) sowie die stadtgestalterischen Aspekte werden bei der vorliegenden Planung angemessen berücksichtigt.

Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 23.10.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 23.10.2014

6 **Vorplanung Czernyring** Beschlussvorlage 0289/2014/BV

Zu diesem Tagesordnungspunkt sind Herr Thewalt, Herr Kuch und Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement und Herr Dietz von der Geschäftsstelle Bahnstadt anwesend.

Herr Mayer vom Ingenieurbüro Habermehl und Follmann erläutert anhand einer PowerPoint-Präsentation (siehe Anlage 02 zur Drucksache 0289/2014/BV) ausführlich den Inhalt der Vorlage.

Anschließend stehen er und die Vertreter der Stadtverwaltung für Fragen seitens des Bezirksbeirates Bahnstadt zur Verfügung.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Driver-Polke, Bezirksbeirat Schubert, Bezirksbeirat Dr. Barz, Bezirksbeirat James-Schulz, Bezirksbeirat Dr. Berschin, Stadtteilvereinsvorsitzender Bartmann, Stadtrat Grädler

Die Bezirksbeirätinnen und Bezirksbeiräte stehen dem Vorhaben kritisch gegenüber. Die vorgestellte Planung zeige nicht viele Veränderungen zum Ist-Zustand. Dennoch seien die Kosten um fast 100 Prozent gegenüber dem ursprünglichen Wirtschaftsplan gestiegen.

Herr Mayer, Herr Thewalt und Herr Dietz gehen ausführlich auf die Kostenentwicklung ein und erläutern, wie es zu der Kostensteigerung gekommen ist.

Seitens des Bezirksbeirates bestehen außerdem folgende Bedenken:

- Bei der Gestaltung der Straße weiche man zu sehr vom Stadtteilrahmenplan ab.
- Das Heidelberger Straßennetz bestehe zum Großteil aus 2-streifigen Straßen, hier sei jedoch ein 4-streifiger Ausbau vorgesehen.
- Es wird bezweifelt, dass die Verkehrsprognosen für die kommenden Jahre zutreffen.
- Es sei nicht ersichtlich, wie ohne den Ausbau der Infrastruktur künftig mehr Verkehr abgewickelt werden könne.
- Man könne nicht über einen Straßenabschnitt von 500 Metern entscheiden, ohne ein Gesamtkonzept zu haben oder zu wissen, wie die Verkehrsflüsse an diesem Knotenpunkt insgesamt vorgesehen seien.

Im weiteren Verlauf der Sitzung machen die Mitglieder des Bezirksbeirates einige Alternativvorschläge zur Streckenführung, der Straßenraumaufteilung und gehen auf Möglichkeiten ein, den Verkehr - insbesondere am Knotenpunkt Czernyplatz - zu entlasten, beispielsweise durch die Errichtung eines Kreisverkehrs oder eine leistungsfähigere Möglichkeit des Linksabbiegens in die Eppelheimer Straße.

Herr Mayer und Herr Thewalt erläutern aus verkehrsplanerischer und rechtlicher Sicht, warum die vorgetragenen Alternativen nicht oder nur teilweise umsetzbar wären. Weiter führen sie aus, es sei ohnehin sehr schwierig, insbesondere am Knotenpunkt Czernyplatz, alle Belange unter einen Hut zu bekommen.

Auf die Frage des Vorsitzenden Herrn Schmidt nach der Entsendung eines Mitgliedes des Bezirksbeirates Bahnstadt in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 19. November 2014, wird im Gremium kontrovers diskutiert. Es sei wichtig, ein Meinungsbild an die nachfolgenden Ausschüsse und Gremien zu geben. Der/die Entsendete müsse jedoch die Meinung des ganzen Bezirksbeirates an den Fachausschuss transportieren.

Trotz der Tatsache, dass man aus unterschiedlichen Gründen der Planung kritisch gegenüber stehe und einige Bedenken habe, wolle man das Projekt nicht verzögern oder gar verhindern. Die Aufwertung des Czernyrings sei dringend erforderlich, beispielsweise damit er die Bahnstadt später nicht durchtrenne, wie es die Römerstraße in Rohrbach tue.

Nach längerer, kontroverser Diskussion schlägt Bezirksbeirat Schubert vor, mit folgendem **Antrag** das Stimmungsbild des Bezirksbeirates wiederzugeben:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Im Bezirksbeirat herrscht Uneinigkeit darüber, ob ein 4-streifiger Ausbau generell wünschenswert sei.2. Im Bezirksbeirat herrscht Einigkeit darüber, dass man detailliertere Prognosedaten benötige, um die Frage des Verkehrsaufkommens letztendlich beurteilen zu können.3. Es bestehen konsensuell Zweifel daran, ob die neuralgischen Punkte und alle Konzepte, die denkbar sind, hinreichend berücksichtigt werden oder ob sich Nadelöhre ergeben. |
|--|

Bezirksbeirat Dr. Berschin schlägt folgenden **Antragstext** vor:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Die Notwendigkeit eines durchgehenden 4-streifigen Ausbaus des Czernyrings ist noch nicht hinreichend dargelegt.2. Die Zweifel beruhen vor allem auf dem Umstand des Nichtausbaus der Knoten Czernybrücke und Montpellierbrücke. |
|--|

Bezirksbeirat Dr. Barz findet es nicht gut, den nachfolgenden Ausschuss mit einem Beschluss, der Einigkeit und Uneinigkeit des Bezirksbeirates enthalte, zu verwirren.

Bezirksbeirat Driver-Polke macht wiederum einen Alternativvorschlag mit folgendem **Antragstext**:

Der Bezirksbeirat ist von der Notwendigkeit eines 4-streifigen Ausbaus noch nicht überzeugt.
--

Bezirksbeirat Schubert betont, seiner Meinung nach sei der Punkt der Uneinigkeit sehr wichtig und müsse im Antrag aufrechterhalten werden. Es sei durchaus in Ordnung, wenn man sich gegenüber dem Gemeinderat hinsichtlich der Uneinigkeit äußere.

Stadtrat Grädler meldet sich zu Wort. Es sei wichtig, ein gemeinsames Signal aus dem Stadtteil zu senden. Hierbei gehe es nicht um die Meinung einzelner Parteien/Fraktionen, sondern um die Belange der Bürger.

Bezirksbeirat Schubert geht auf die Aussage von Stadtrat Grädler ein und erklärt, genau aus diesem Grund und weil man innerhalb des Bezirksbeirates unterschiedlicher Meinung sei, wolle man einen Konsens finden, auch was die Entsendung betreffe. Ein wichtiger Punkt sei dabei, dass man den Antrag nicht so formuliere, dass ein 4-streifiger Ausbau grundsätzlich falsch/nicht gewünscht sei.

Bezirksbeirat Driver-Polke schlägt daraufhin vor, den **Antrag als Kompromiss** wie folgt zu formulieren:

1. Der Bezirksbeirat kann derzeit nicht beurteilen, ob ein 4-streifiger Ausbau des Czernyrings notwendig ist, oder ob ein 2-streifiger Ausbau hinreichend wäre.
2. Die Zweifel beziehen sich insbesondere auch auf den angrenzenden Knotenpunkt Czernyplatz.

Bezirksbeirat Dr. Berschin sind weitere Punkte wichtig. Er hat im Vorfeld der Sitzung einen Vorschlag für einen **Antrag** ausformuliert, den er nun zur Kenntnis des Bezirksbeirates verliest:

Die Verwaltung wird beauftragt einen neuen Vorentwurf zu erstellen, der folgende Maßgaben berücksichtigt:

- a) Der Czernyring ist entsprechend des Rahmenplans Bahnstadt als Stadtboulevard auszugestalten. Dies umfasst beidseitige Baumbepflanzung mit Parkständen. In der Mitte soll ebenfalls durch eine Baumreihe eine hohe Aufenthalts- und Klimaqualität erreicht werden. Die bisherige Baumbepflanzung soll so weit wie möglich erhalten und integriert werden.
- b) Die Querung vom neuen Bahnhofsvorplatz Hauptbahnhof Süd zur Bahnstadt und zur Straßenbahn soll mit großer Breite für Fußgänger und Radverkehr möglichst wenig Kraftfahrzeug-Spuren überqueren.
- c) Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit soll geprüft werden:
 - aa) Kreisverkehr am Wasserturm: Czernyring, Grüne Meile, Max-Planck-Ring.
 - bb) Führung des Verkehrs im Max-Planck-Ring als Einbahnstraße und damit Erleichterung des Vorfahrtsverkehrs am Hauptbahnhof.
 - cc) Indirekte Führung der Linksabbieger aus dem Czernyring über Kreisverkehr beziehungsweise zusätzliche Wendefahrbahnen.
 - dd) Anbindung der Einsteinstraße nur in Zufahrt zur Bahnstadt (keine Ausfahrt auf dem Czernyring).

- d) Zur Verbesserung der Nutzbarkeit soll geprüft werden:
- aa) Direktes Linksabbiegen für Radfahrer vom Czernyring zur Speyerer Straße und von der Czernybrücke.
 - bb) Unterstützung der Querbarkeit der Straße durch Mittelinsel mit Baumbesatz, gegebenenfalls auch Ausgestaltung als überfahrbar, um Rettungsfahrzeugen ein Überholen zu ermöglichen.
 - cc) Der Unterflieger sollte auch auf der Nordseite für Rad- und Fußverkehr nutzbar sein.
 - dd) Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Fahrradstreifen statt zusammen mit Gehwegen soweit kein Zweirichtungsradweg besteht.
- e) Eine Reduktion des Investvolumens ist anzustreben.

Bezirksbeirat Driver-Polke kann dem Antrag und insbesondere einer Reduktion des Investvolumens, wie unter Punkt e) des Antrags von Bezirksbeirat Dr. Berschin aufgeführt, nicht zustimmen.

Auf Nachfrage von Bezirksbeirat Driver-Polke erklärt Herr Schmidt nochmal kurz das Procedere einer Entsendung in den Fachausschuss.

Anschließend erklärt Bezirksbeirat Schubert, er könne dem Antrag von Bezirksbeirat Dr. Berschin in der jetzigen Form nicht zustimmen, da die enthaltenen Punkte nicht seiner politischen Überzeugung entsprächen. Hinsichtlich der Entsendung sei ihm wichtig, dass der/die Entsendete die Widersprüchlichkeit im Bezirksbeirat darstelle.

Aufgrund der Aussage von Bezirksbeirat Driver-Polke ist Bezirksbeirat Dr. Berschin bereit, Punkt e) aus seinem Antrag herauszunehmen.

Nach Abschluss der Diskussionsrunde lässt der Vorsitzende Herr Schmidt zunächst über den **Kompromiss-Antrag** von Bezirksbeirat Driver-Polke abstimmen.

1. Der Bezirksbeirat kann derzeit nicht beurteilen, ob ein 4-streifiger Ausbau des Czernyrings notwendig ist, oder ob ein 2-streifiger Ausbau hinreichend wäre.
2. Die Zweifel beziehen sich insbesondere auch auf den angrenzenden Knotenpunkt Czernyplatz.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Danach stellt er den **modifizierten Antrag** [ohne Punkt e)] von Bezirksbeirat Dr. Berschin zur Abstimmung.

Die Verwaltung wird beauftragt einen neuen Vorentwurf zu erstellen, der folgende Maßgaben berücksichtigt:

- a) Der Czernyring ist entsprechend des Rahmenplans Bahnstadt als Stadtboulevard auszugestalten. Dies umfasst beidseitige Baumbepflanzung mit Parkständen. In der Mitte soll ebenfalls durch eine Baumreihe eine hohe Aufenthalts- und Klimaqualität erreicht werden. Die bisherige Baumbepflanzung soll so weit wie möglich erhalten und integriert werden.
- b) Die Querung vom neuen Bahnhofsvorplatz Hauptbahnhof Süd zur Bahnstadt und zur Straßenbahn soll mit großer Breite für Fußgänger und Radverkehr möglichst wenig Kraftfahrzeug-Spuren überqueren.
- c) Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit soll geprüft werden:
 - aa) Kreisverkehr am Wasserturm: Czernyring, Grüne Meile, Max-Planck-Ring
 - bb) Führung des Verkehrs im Max-Planck-Ring als Einbahnstraße und damit Erleichterung des Vorfahrtsverkehrs am Hauptbahnhof
 - cc) Indirekte Führung der Linksabbieger aus dem Czernyring über Kreisverkehr beziehungsweise zusätzliche Wendefahrbahnen
 - dd) Anbindung der Einsteinstraße nur in Zufahrt zur Bahnstadt (keine Ausfahrt auf dem Czernyring)
- d) Zur Verbesserung der Nutzbarkeit soll geprüft werden:
 - aa) Direktes Linksabbiegen für Radfahrer vom Czernyring zur Speyerer Straße und von der Czernybrücke
 - bb) Unterstützung der Querbarkeit der Straße durch Mittelinsel mit Baumbesatz, gegebenenfalls auch Ausgestaltung als überfahrbar, um Rettungsfahrzeugen ein Überholen zu ermöglichen.
 - cc) Der Unterflieger sollte auch auf der Nordseite für Rad- und Fußverkehr nutzbar sein.
 - dd) Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Fahrradstreifen statt zusammen mit Gehwegen soweit kein Zweirichtungsradweg besteht.

Abstimmungsergebnis: mit 3 : 4 : 1 Stimmen abgelehnt

Anschließend stellt er den **Beschlussvorschlag der Verwaltung** zur Abstimmung.

Der Bezirksbeirat Bahnstadt empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:

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

Abstimmungsergebnis: einstimmig abgelehnt

Als letztes möchte Herr Schmidt wissen, wer am 19. November 2014 in den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss entsandt werden soll. Seitens des Bezirksbeirates wird Bezirksbeirat Dr. Berschin vorgeschlagen.

Die Entsendung von Bezirksbeirat Dr. Berschin wird bei 1 Enthaltung beschlossen.

Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Bahnstadt:

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung wird abgelehnt.

Es kann derzeit nicht beurteilt werden, ob ein 4-streifiger Ausbau des Czernyrings notwendig ist, oder ob ein 2-streifiger Ausbau hinreichend wäre.

Die Zweifel beziehen sich insbesondere auch auf den angrenzenden Knotenpunkt Czernyplatz.

gezeichnet
Hans Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung abgelehnt

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.11.2014

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 19.11.2014

2.1 Vorplanung Czernyring Beschlussvorlage 0289/2014/BV

Erster Bürgermeister Stadel führt kurz in das Thema ein.

Er erteilt Herrn Dipl.-Ing. Edwin Mayer vom Ingenieurbüro Habermehl und Follmann das Wort. Dieser stellt anhand eines kurzen Vortrags den Vorentwurf bzw. des verkehrstechnische Untersuchung der Umgestaltung des Czernyrings vor (Anlage 2).

Als nächstes erteilt Erster Bürgermeister Stadel Herrn Berschin, als Entsendeter des Bezirksbeirates Bahnstadt, das Wort. Dieser legt nochmals den Standpunkt des Bezirksbeirates dar und gibt kurz das Ergebnis der letzten Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt wieder.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Eckert, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuss, Stadtrat Grädler, Stadtrat Föhr, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Geiger, Stadtrat Schestag, Stadträtin Dr. Meißner, Stadtrat Holschuh

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Die Möglichkeit einer zweiten Linksabbiegerspur ist gesondert zu prüfen
- Es wird vermehrten Verkehrszuwachs durch das geplante Nahversorgungszentrum, Freizeiteinrichtungen sowie das geplante Kino geben
- Der Radverkehr in diesem Bereich nimmt zu
- Die Gefahr der Entstehung einer Stadtautobahn wird gesehen
- Die Anschluss der Bahnstadt an den Bahnhof darf nicht verloren gehen
- Durch den verbreiterten Ausbau der Straße fallen Grundstücksflächen von 6 Meter, die verkauft werden könnten, weg
- Die Kostensteigerung von 9 Mio. auf 15 Mio. kann nicht nachvollzogen werden
- Der Autoverkehr zeigt sich in den letzten 20 Jahren als rückläufig
- Die genauen Kostenangaben zu den einzelnen Varianten fehlen
- Die Max-Jarecki-Straße wird als Haupteerschließungsfunktion der Bahnstadt gesehen und darf nicht eingeschränkt werden

- Die Begründung der Notwendigkeit eines 5-spürigen Ausbaus wird nicht gesehen
- Welche negativen Auswirkungen hat ein 4-spüriger Ausbau auf die Grundstückssituation
- Überarbeitung hinsichtlich der Fußgängerquerungsmöglichkeiten wird gewünscht
- Die Gefahr, dass der Verkehr dann in der Bahnstadt landet, wo er nicht gewünscht ist, wird gesehen

Herr Thewalt, vom Verkehrsamt, erläutert, dass eine zweite Linksabbiegerspur geplant ist. Außerdem soll die dunkle Unterführung der Radfahrer nach oben geholt werden. Außerdem klärt er über die Planung auf, den regionalen Busverkehr aus Süden (Speyer, Sandhausen) durch eine eigene Buslinie durch die Bahnstadt verlaufen zu lassen. Auch die Radfahrer sollen geradeaus in den Bahnstadt biegen können.

Herr Rothfuss bittet darum, dies in den Beschluss aufzunehmen. Erster Bürgermeister Stadel sagt dies zu.

Im Anschluss an die Diskussion stellt Stadtrat Holschuh folgenden **Antrag**:

Der TOP soll in den Bezirksbeirat Bahnstadt verwiesen werden um hier eine erneute Diskussion der noch offenen Fragestellungen zu ermöglichen, gegebenenfalls auch im Rahmen einer Bürgerversammlung. Im Anschluss daran soll eine erneute Beratung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 25.02.2015 stattfinden.

Erster Bürgermeister Stadel stellt den Antrag zu Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 07:06:02 Stimmen

gezeichnet
Bernd Stadel
Erster Bürgermeister

Ergebnis: verwiesen in den Bezirksbeirat
Ja 07 Nein 06 Enthaltung 02

Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 05.02.2015

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 05.02.2015

5.1 Vorplanung Czernyring – Ergänzungsvorlage zu 0289/2014/BV Beschlussvorlage 0289/2014/BV

Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement fasst die Diskussionsergebnisse der letzten Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt zusammen: Die Vorplanung des Czernyrings sei bei den Mitgliedern des Gremiums auf Ablehnung gestoßen. Während die eine Seite die Dimensionierung als zu groß empfunden habe, sei für einen Teil der Bezirksbeirätinnen und Bezirksbeiräte nicht nachvollziehbar gewesen, wie eine Erhöhung der Verkehrsmengen zwar eine neue Dimensionierung der Straße erfordere, der westliche Anschlussbereich zur Czernybrücke jedoch nicht wesentlich aufgeweitet werden müsse.

Heute wolle man in einer weiteren Power-Point-Präsentation ausführlich – auch anhand von Animationen – im Detail erklären, warum die 2 x 2-Variante von der Verwaltung favorisiert werde und hierin auch darlegen, dass Anregungen aus der letzten Sitzung (wie zum Beispiel Einrichtung eines Kreisverkehrs) bearbeitet worden seien. Gezeigt werden solle auch der Planungsprozess, in dem – ausgehend vom gültigen Rahmenplan – die verschiedenen, aufeinander aufbauenden Varianten (2 x 1, 2 + 1, 2 x 2) entwickelt worden seien. Das Ergebnis sei verkürzt vorweg genommen: Während die Variante 2 x 1 als nicht leistungsfähig eingestuft sei, funktionierten sowohl die Variante 2 + 1 als auch die Variante 2 x 2 für den Kraftfahrzeugverkehr. Gegenüber der 2 + 1 Variante bringe die 2 x 2-Variante allerdings große Vorteile für den querenden Fußgänger- und Radverkehr und gut verträgliche Kompromisse für den motorisierten Individualverkehr mit sich.

Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement und die Herren Mayer und Hofmann vom Ingenieurbüro Habermehl und Follmann erklären im Anschluss anhand der angekündigten Power-Point-Präsentation (siehe Anlage 05 zur Drucksache 0289/2014/BV) die Ausgangssituation, die Vordimensionierung des Straßenraums, den Vorentwurf, die Variantendiskussion, die verkehrstechnische Untersuchung und einen Variantenvergleich.

Die Bezirksbeiräte Schubert und Nierhoff bedanken sich für die Präsentation. Diese sei viel besser und klarer als der Vortrag in der letzten Sitzung gewesen. Nun könne man nachvollziehen, warum die von der Verwaltung favorisierte 2 x 2-Variante als am leistungsfähigsten angesehen werde. Die durchdachte Lösung habe sie überzeugt und sie kündigen an, dieses Mal dem Vorschlag der Verwaltung zuzustimmen.

Auch Bezirksbeirätin Prof. Dr. Burwinkel bedankt sich für die Präsentation und stellt Fragen bezüglich der geplanten Fahrradwege, die von Herrn Thewalt beantwortet werden.

Stadtteilvereinsvorsitzender Bartmann fragt, ob die Verwaltung darüber nachgedacht habe, ob ganze Straßenführungen über mehrere Ebenen verlegt werden könnten, um zum Beispiel Fußgängern die Überquerung der Straße zum Hauptbahnhof Süd hin zu erleichtern.

Herr Thewalt antwortet, dass dies aus verkehrstechnischer Sicht in diesem Bereich äußerst ungünstig und aufgrund der immensen Kosten kein Thema in der Vorplanung gewesen sei.

Bezirksbeirat Dr. Berschin moniert die „ausgefallene Bürgerbeteiligung“ in Sachen Vorplanung Czernyring. Bevor man grundlegende Entscheidungen für den sehr dicht bebauten Stadtteil treffe, seien ausgiebige Prüfungen notwendig. Vielleicht müsse man für die Bahnstadt auch einmal neu denken und dürfe nicht zulassen, dass man den Bahnhof von der Bahnstadt durch zu breite Querungen für Fußgänger abschneide. Er äußert Bedenken, dass Fußgänger rote Ampeln missachten werden, um rechtzeitig ihren Zug zu erreichen. Auch mit der Ablehnung der Verwaltung, seinen Vorschlag eines Kreisverkehrs am Wasserturm weiterzuverfolgen, ist er unzufrieden.

Zur Prognose der Verkehrsentwicklung des heute anwesenden Ingenieurbüros merkt er an, dass das Büro Retzko + Topp abweichende Prognosen gestellt habe. Er plädiert dafür, den heute vorgelegten Vorschlag der Verwaltung nach wie vor abzulehnen und eine weitere Optimierung der Planung fordern. Hierzu verteilt Bezirksbeirat Dr. Berschin während der Sitzung seine Vorschläge zur „Führung des Czernyrings in Tieflage am Hauptbahnhof“ und zur „Bahnhofsvorfahrt mit Czernyring“ (siehe Anlage 6 zur Drucksache 0289/2014/BV).

Auch Stadtrat Rothfuß zweifelt die prognostizierte Zunahme des Verkehrs am Czernyring an. Die daraus resultierende vorgesehene Dimension der Straße empfinde er als erschreckend. Zum Vorschlag von Bezirksbeirat Dr. Berschin einer Bürgerbeteiligung merkt er an, dass er diese bereits im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss angeregt habe.

Aus der Mitte des Bezirksbeirates wird ein **Geschäftsordnungsantrag**

auf Schluss der Rednerliste

gestellt, der von Herrn Schmidt zur Abstimmung gestellt wird:

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 5:4:0 Stimmen

Die Bezirksbeiräte James-Schulz und Nierhoff sehen sich nicht in der Lage, direkt in dieser Sitzung über die soeben vorgelegten neuen Vorschläge von Bezirksbeirat Dr. Berschin zu befinden.

Auch Bezirksbeirat Dr. Barz möchte nicht auf diese eingehen, sondern fordert den Blick auf das Thema als solches. Er zeigt Hochachtung für die bisherige Arbeit der Verwaltung und des Ingenieurbüros. Trotzdem sei er der Meinung, dass die Neugestaltung des Czernyrings eine wichtige Frage sei, für die man sich Zeit nehmen sollte und die auch kontrovers diskutiert werden könne.

Stadträtin Spinnler spricht sich dafür aus, die Planungen gesamtstädtisch zu betrachten und bei der Dimensionierung der Straße eher großzügiger zu denken, um unvorhergesehene Entwicklungen bei der Verkehrsmenge abfedern zu können. Gleichzeitig müsse aber auch über eine optimale Anbindung der Haltestelle für die Fahrgäste zum Hauptbahnhof Süd nachgedacht werden.

Stadträtin Dr. Meißner drängt darauf, dass Gedanken, die in der Diskussion aufgetaucht seien, auch von der Verwaltung geprüft und eventuell bei den weiteren Planungen berücksichtigt werden. Man müsse sich allerdings ebenso im Klaren darüber sein, dass hier über eine Hauptverkehrsstraße gesprochen werde, die auch als Zufahrt zur Autobahn genutzt werde.

Zusammenfassend erklärt Herr Thewalt noch einmal, wie die Prognosen bezüglich des Verkehrs an dieser Stelle zustande gekommen seien. Er betont hierzu, dass diese zwar nie genau sein können, aber die Verwaltung sich bei der Überplanung eines Verkehrsabschnittes keinesfalls am unteren Rand der Prognosen bewegen könne. Falls der Verkehr sich doch überproportional entwickeln würde, stünde kein leistungsfähiges Straßennetz zur Verfügung, das zum Beispiel auch Reserven für Rettungsfahrten von Feuerwehr oder Krankenwagen vorhalten müsse.

Herr Thewalt versichert den Mitgliedern des Bezirksbeirates Bahnstadt, dass bei den weiteren Planungsschritten die Verträglichkeit für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr immer wieder geprüft werde und bittet darum, auch die bisherigen Ergebnisse der Verwaltung diesbezüglich anzuerkennen.

Zum gewünschten Kreisverkehr erklärt er (wie bereits in der Power-Point-Präsentation dargelegt), Prüfungen hätten ergeben, dass an dieser Stelle durch die innerörtliche Lage und das hohe Verkehrsaufkommen (auch durch Fahrradfahrer und Fußgänger) ein solcher nicht als umsetzbar und zielführend erachtet werde.

Die Verwaltung benötige für die weitere Arbeit an der Vorplanung Czernyring nun einen Beschluss für die Grundzüge der Planung. Man habe sich in vielen Stunden intensiv mit dem Thema beschäftigt und die aus fachlicher Sicht beste Variante vorgeschlagen.

Bezirksbeirat Nierhoff möchte nicht alle Vorschläge, die aus dem Gremium gekommen sind, wegwischen, ist aber dafür, in der heutigen Sitzung ein Zeichen zu setzen, dass man der heute vorgelegten Beschlussvorlage nicht im Wege stehe.

Bezirksbeirat Schubert stellt dahingehend den **Geschäftsordnungsantrag**

dem Grunde nach dem heute von der Verwaltung vorgelegten Beschlussvorschlag zuzustimmen und diesen mit Ergänzungen und Prüfaufträgen an die Verwaltung zu geben.

Herr Schmidt lässt hierüber abstimmen:

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 5:3:2 Stimmen

Anschließend lässt er über den Beschlussvorschlag der Verwaltung (Ergänzungsvorlage zu 0289/2014/BV) abstimmen:

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 7:3:0 Stimmen

Bezirksbeirat Driver-Polke formuliert anschließend stellvertretend für den Bezirksbeirat Bahnstadt folgende Prüfaufträge an die Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine optimalere Querbarkeit für Fußgänger von der zukünftigen Straßenbahnhaltestelle in Richtung des Eingangs Hauptbahnhof Süd zu prüfen.

Außerdem soll im weiteren Planungsverfahren ein Augenmerk auf die generelle Optimierung der Querbarkeiten für Fahrradfahrer gelegt werden.

Beschlussvorschlag des Bezirksbeirates Bahnstadt:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Bahnstadt nehmen die weiteren Informationen zur Vorplanung Czernyring zur Kenntnis.

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Bahnstadt 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.

Außerdem ergehen folgende Prüfaufträge:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine optimalere Querbarkeit für Fußgänger von der zukünftigen Straßenbahnhaltestelle in Richtung des Eingangs Hauptbahnhof Süd zu prüfen.

Außerdem soll im weiteren Planungsverfahren ein Augenmerk auf die generelle Optimierung der Querbarkeiten für Fahrradfahrer gelegt werden.

gezeichnet
Hans Joachim Schmidt
Vorsitzender

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 25.02.2015

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 25.02.2015

2.1 Vorplanung Czernyring Beschlussvorlage 0289/2014/BV

Erster Bürgermeister Stadel eröffnet den Tagesordnungspunkt.

Er erteilt Herrn Edwin Mayer vom Ingenieurbüro Habermehl und Follmann das Wort.

Anhand eines kurzen Powerpoint Vortrages geht dieser nochmals auf von der Stadt favorisierten Variante 2*2 ein und erläutert diese.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Beirat von Menschen mit Behinderungen Tsiropoulos, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Schestag, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Geiger, Stadtrat Föhr

Folgende Punkte werden angesprochen:

- die Leistungsfähigkeit der Straße wird durch den Ausbau erhöht
- Verkehrsspitzen müssen verringert werden, Umweltverbund müssten gestärkt werden durch Reduktion von MIV-Fahrspuren
- welche Auswirkungen hat der Ausbau der Straße für Radfahrer?
- es wird zu einem erhöhten PKW Aufkommen kommen
- gemäß früherer Verkehrsprognose würde die Zweispurigkeit hier genügen
- wie ist der Übergang zum Bahnhof für Fußgänger geschaltet?
- warum genügen beim Umbau des Hauptbahnhofes Nord zwei Spuren, hingegen beim Hauptbahnhof Süd ist der Bau von fünf Spuren notwendig
- die Fahrbahnbreite von 3,25 Meter erscheint zu groß, so dass für den Betrachter eine zu breite Verkehrsschneise entstehen.

Herr Thewalt, Amtsleiter des Amtes für Verkehrsmanagement, führt aus, dass das Linksabbiegen durch die Nähe zum Knotenpunkt nur in dem aufgezeigten Bereich möglich ist. Es ginge dabei vor allem darum, die Umwegfahrten durch das Wohngebiet der Bahnstadt zu reduzieren. Er gibt an, dass die Situation der Radfahrer und der Fußgänger im Vergleich zu den jetzigen Gegebenheiten verbessert wird. Auch die Situation des ÖPNV wird verbessert. Hingegen bleibt die Kapazität für den MIV auf dem beauftragten Niveau. Ohne den Neubau der Straße ist eine Realisierung des Straßenbahnbaus in der Bahnstadt nicht möglich. Zudem sei die Breite der Straße ausschlaggebend für die zu gewährleistende Feuerwehrdurchfahrt.

Anschließend stellt Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz den **Antrag** der Bunte Linke / Die Linke darüber,

welcher Dimensionierungsansatz für die Planung am Czernyring gewährt werden soll:

1. 2*1

2. 2+1

3. 2*2

Erster Bürgermeister Stadel stellt den Punkt 1 des Antrags zur Abstimmung

1. 2*1

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 4:10:1 Stimmen

Nun stellt Erster Bürgermeister Stadel den Punkt 2 zur Abstimmung.

2. 2+1

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 0:11:3 Stimmen

Zuletzt wird der Punkt 3 des Antrages zur Abstimmung gestellt.

3. 2*2

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 10:4:1 Stimmen

Im Anschluss daran stellt Stadträtin Spinnler den modifizierten Prüfauftrag der SPD. Dieser soll bis zur Sitzung des Gemeinderates am 05.03.2015 erledigt werden:

1. Die an der Tram-Haltestelle Hauptbahnhof-Süd vorgesehene Linksabbiegespur vom Czernyring in die Max-Jarecki-Straße entfällt. Bis zur Sitzung des Gemeinderates am 05.03.2015 sollen Alternativmöglichkeiten für Linksabbieger geprüft werden.
2. Die Fahrspur soll auf eine Breite von 3 Meter begrenzt werden.

Erster Bürgermeister Stadel stellt nun diesen zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 7:4:4 Stimmen.

gezeichnet
Bernd Stadel
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung und Arbeitsauftrag

Sitzung des Gemeinderates vom 05.03.2015

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 05.03.2015

- 11 **Vorplanung Czernyring**
Beschlussvorlage 0289/2014/BV
Erste Ergänzung zur Drucksache vom 08.01.2015
Zweite Ergänzung zur Drucksache vom 05.03.2015

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf das Ergebnis der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusssitzung vom 25.02.2015 hin, das als Tischvorlage verteilt ist. Dort wurde von der SPD-Fraktion folgender Prüfauftrag gestellt:

Die an der Tram-Haltestelle Hauptbahnhof-Süd vorgesehene Linksabbiegespur vom Czernyring in die Max-Jarecki-Straße entfällt. Bis zur Sitzung des Gemeinderates am 05.03.2015 sollen Alternativmöglichkeiten für Linksabbieger geprüft werden.

Die Fahrspur soll auf eine Breite von 3 Meter begrenzt werden.

In der zweiten Ergänzung zur Drucksache 0289/2015/BV, die ebenfalls als Tischvorlage verteilt ist, wird über das Prüfergebnis informiert.

Der Oberbürgermeister betont, dass die Verwaltung einen Wegfall der Linksabbiegespur vom Czernyring in die Max-Jarecki-Straße nicht befürwortet.

Die Reduzierung der Fahrstreifenbreite von 3,25 auf 3,00 m könne erfolgen.

Da in der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusssitzung lediglich ein Prüfauftrag gestellt wurde, **beantragt** Stadträtin Spinner:

Die Fahrspur soll auf eine Breite von 3 m begrenzt werden.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 20 : 17 Stimmen

Danach ruft der Oberbürgermeister **den Beschlussvorschlag der Verwaltung – wie in der ersten Ergänzung zur Drucksache 0289/2015/BV dargestellt** - zur Abstimmung auf:

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.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 27:11:1 Stimmen

Beschluss des Gemeinderates:

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

Die Fahrspur soll auf eine Breite von 3 m begrenzt werden.

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

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: beschlossen mit Änderungen
Ja 27 Nein 11 Enthaltung 1

Begründung:

1. Anlass

Durch die städtebauliche Entwicklung der Bahnstadt mit rund 5.000 Bewohnern/-innen und 7.000 Arbeitsplätzen entstehen erhebliche Quell- und Zielverkehre. Diese werden nicht nur mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, per Fahrrad, mit dem ÖPNV), sondern auch mithilfe des Autos (MIV: motorisierter Individualverkehr) abgewickelt werden. Dafür ist es erforderlich, ein hierarchisches Straßennetz aufzubauen beziehungsweise das vorhandene entsprechend anzupassen.

Der Czernyring ist und bleibt die Hauptverkehrsstraße im Norden der Bahnstadt, jedoch mit zunehmendem Verkehrsaufkommen und zusätzlichen Anbindungen an die südlichen Quartiere. Des Weiteren werden die teilweise vorhandenen Fuß- und Radverkehrsanlagen dem bereits heute vorhandenen Bedarf nicht mehr gerecht. Ferner wird durch den Bau der Straßenbahntrasse zwischen dem Anschluss an die Grüne Meile und dem Montpellierplatz sowie der Haltestelle Hauptbahnhof Süd eine bauliche Anpassung des Czernyrings erforderlich.

Darüber hinaus ist für die anstehende Vermarktung der nördlichen Baufelder eine funktionsfähige, aber auch gestalterisch ansprechende Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Hierzu zählt neben dem geplanten Umbau des Czernyrings auch die Umfahrung des Hauptbahnhofs Süd mit dem Max-Planck-Ring.

2. Erläuterung der Planung

Das Ingenieurbüro Habermehl und Follmann hat eine umfangreiche Variantenuntersuchung durchgeführt. Bereits in einem frühen Planungsprozess hat sich gezeigt, dass ein dreistreifiger Lösungsansatz aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht zielführend ist. Als Grundlage dienen Prognosedaten zum Verkehrsaufkommen aus vorhandenen Verkehrsuntersuchungen, die in Teilbereichen mittels ergänzender Zählungen und Berechnungen aktualisiert wurden.

Die vierstreifige Streckenführung wurde im Laufe des Planungsprozesses weiter verfolgt und detailliert ausgearbeitet. Neben der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit lag ein weiterer Schwerpunkt auf der Gestaltung der Rad- und Gehwege einschließlich der Führung der Radfahrer und Fußgänger an den Knotenpunkten. Berücksichtigt und geprüft wurde der vorliegende Entwurf auch in Hinblick auf eine Optimierung der Wartezeiten für Fußgänger. Ergänzend zu den Berechnungsverfahren wurde auch eine Verkehrssimulation seitens des Büros durchgeführt.

Unter Berücksichtigung der Randbedingungen war es stets Ziel der Straßenplanung, eine ausgewogene Straßenraumaufteilung zwischen Fahrbahn und den Randbereichen zu entwickeln und damit eine städtebaulich ansprechende Hauptverkehrsstraße herzustellen. Mit der nun vorliegenden Variante wird versucht, den zum Teil konkurrierenden Ansprüchen gerecht zu werden.

Die Vorzugsvariante sieht aus Gründen der Leistungsfähigkeit grundsätzlich einen vierspurigen Ausbau des Czernyrings zwischen der Czernybrücke und der Montpellierbrücke vor (2*2-Lösung), ergänzt durch Abbiegestreifen an den Knotenpunkten. Auf der Nordseite des Czernyrings ist insbesondere wegen der Verknüpfung mit dem Hauptbahnhof (Südseite) ein durchgehender Zweirichtungsradweg geplant. Auf der Südseite hingegen ist zwischen Czernybrücke und Anschluss Grüne Meile ein Einrichtungsradweg, im weiteren Verlauf bis zur Speyerer Straße ebenfalls ein Zweirichtungsradweg vorgesehen. Letzterer ist durch die hohe

Trennwirkung für den Radfahrer durch Straße und Straßenbahn in diesem Abschnitt, dessen Breite rund 25 m beträgt, begründet.

Es ist vorgesehen, die Radfahrer entlang des Czernyrings auf Radwegen zu führen. Dies hängt mit der höheren Verkehrsbelastung in diesem Abschnitt gegenüber anderen Hauptverkehrsstraßen zusammen. Die beidseitig zwischen Radweg und Bebauung anzulegenden Gehwege sollen nicht nur der Fortbewegung in Längsrichtung dienen, sondern auch das kurzzeitige Verweilen ermöglichen.

Eine gestalterische Aufwertung erfährt der geplante Straßenraum zudem durch die durchgehende Baumreihe auf der Nordseite. Die Straßenbahn, aus der Grünen Meile kommend, verläuft in Richtung Montpellierbrücke in Seitenlage auf der Südseite des Czernyrings zwischen Fahrbahn und Radweg.

Die verkehrliche Erschließung der südlich vom Czernyring gelegenen Quartiere erfolgt über Grüne Meile, Max-Jarecki-Straße und Einsteinstraße, der nördlichen Baufelder über die beiden Anschlüsse des Max-Planck-Rings. Alle Knotenpunkte sind signalisiert. Fußgängerquerungen sind vor der Abzweigung in die Eppelheimer Straße beziehungsweise auf die Czernybrücke, am Knoten Grüne Meile / Max-Planck-Ring-West, am Knoten Einsteinstraße / Max-Planck-Ring-Ost und in Höhe der Speyerer Straße vorgesehen. Darüber hinaus ist im Bereich der Haltestelle Hauptbahnhof Süd eine Querung für Fußgänger und Radfahrer zum Bahnhofsvorplatz Süd in der Planung berücksichtigt. Kreuzende sowie in den Czernyring nach links einbiegende Radfahrer können in aller Regel gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr die Fahrbahn benutzen.

Exemplarisch sei der Querschnitt AQ-02 westlich des Anschlusses der Grünen Meile dargestellt. Von Süd nach Nord betrachtet erhält dieser folgende Elemente:

- Gehweg (2,75 m),
- Einrichtungsradweg (1,60 m),
- Sicherheitsstreifen einschließlich Leuchten (0,90 m),
- fünf Fahrstreifen (je 3,25 m),
- Baumreihe mit Parkständen (2,10 m),
- Sicherheitsstreifen einschließlich Leuchten (0,75 m),
- Zweirichtungsradweg (3,25 m),
- Gehweg (2,75 m).

Im Bereich der Bäume wird der Sicherheitsstreifen (0,75 m) zum Zweirichtungsradweg für die Ausbildung der Baumscheiben komplett in Anspruch genommen, da dieser lediglich im Bereich der Parkstände als solcher erforderlich ist. Die unterschiedliche Breite der Sicherheitsstreifen ist in den erforderlichen, sich jedoch unterscheidenden Sicherheitsabständen zwischen festen Einbauten (hier: Leuchten) und fließendem Verkehr beziehungsweise ruhendem Verkehr (parkende Fahrzeuge) begründet. Gegenüber der Rahmenplanung führt die vorliegende Planung zu einer leichten Verschiebung der Baufeldgrenzen auf beiden Straßenseiten.

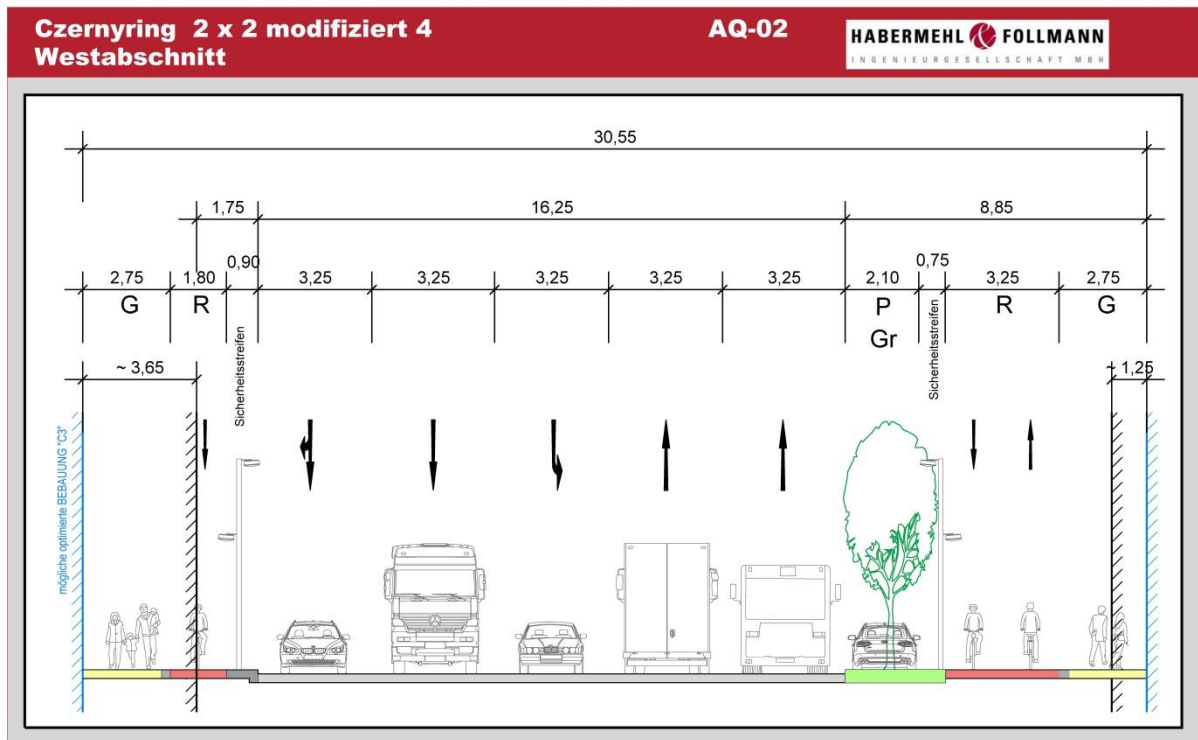


Abbildung: Querschnitt AQ-02 in Höhe Grüne Meile

Der Anschlussbereich Czernybrücke orientiert sich am Bestand beziehungsweise an der geänderten Trassenführung der Straßenbahn.

Der Anschlussbereich Montpellierbrücke ist bestandsorientiert unter Beibehaltung des Unterfliegers und seine Öffnung für beide Fahrrichtungen geplant (siehe auch Vorlage 0206/2014/BV).

Ergänzt wird die Planung des Czernyrings mit der Planung des Max-Planck-Rings als Erschließung der nördlichen Baufelder und des Hauptbahnhof Süd. Je Fahrtrichtung ist ein Fahrstreifen, im Anschluss zum Czernyring eine Aufweitung für Einbiegespuren vorgesehen. In den beiden Steigungsbereichen zum Czernyring wird dem Radfahrer zudem ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn angeboten. Der Straßenraum wird ferner mit beidseitigen Gehwegen, Baumreihen und Parkmöglichkeiten, insbesondere für Busse und Taxen, ausgestattet. Die weitere Konkretisierung erfolgt im Zusammenhang mit dem noch ausstehenden Wettbewerb zur Bebauung der Baufelder B1 und B2.

Die Verkehrskonzeption für den Hauptbahnhof sieht die Einrichtung einer Fernbuslinienstation auf der Südseite vor. Gemäß Gutachten ist derzeit von insgesamt fünf Haltemöglichkeiten mit entsprechender Ausstattung auszugehen.

Die Planung wurde bereits mit der AG Rad besprochen. Die Besprechung mit dem bmb ist für die 41. KW 2014 geplant.

3. Kosten

Die Kosten für den Umbau des Czernyrings gemäß Vorzugsvariante werden auf 15.650.000 Euro brutto geschätzt. Die Kosten für den Knoten Montpellierbrücke (Variante mit Unterflieger) sind darin nur insoweit enthalten, als die Maßnahme innerhalb der Bahnstadtgrenze liegt. Die Finanzierung des außerhalb der Bahnstadtgrenze liegenden

Bereichs mit 3.000.000 Euro ist in der Beschlussvorlage 0206/2014/BV aufgeführt, der am 02.07.2014 im SEVA bereits als Empfehlung für den Gemeinderat – die Sitzung findet am 09.10.2014 statt – zugestimmt wurde.

Im Einzelnen entstehen Kosten für:

Streckenzug Czernyring (mit Czernyplatz)	7.750.000 Euro
Max Planck-Ring	3.400.000 Euro
Platz am Wasserturm	1.430.000 Euro
Knoten Montpellierbrücke (ohne städtischen Anteil)	2.750.000 Euro
Kampfmittelräumung	320.000 Euro

Diese Angaben beruhen auf Kostenschätzungen entsprechend dem gegenwärtigen Planungsstand.

Für den Umbau des Czernyrings waren im Treuhandvermögen der Bahnstadt ursprünglich Mittel in Höhe von 8.825.000 Euro eingestellt, die der Maßnahme zugeordnet werden können. Mit fortschreitender Entwicklung und Planung soll der Ansatz im Wirtschaftsplan entsprechend auf 15.650.000 Euro angepasst werden. Die Finanzierung des Differenzbetrages in Höhe von 6.825.000 Euro ist Gegenstand der Wirtschaftsplanberatung Bahnstadt im November 2014 und der Beratungen zur Aufstellung des Haushaltes 2015/2016.

Auf Grundlage von Gesprächen mit dem Fördermittelgeber wird eine grundsätzliche Förderfähigkeit der geplanten Maßnahme vorausgesetzt. Die Mittel beim Land sind begrenzt und die Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nur bis zum Jahr 2019 möglich. Daher ist auch in Anbetracht der Förderfähigkeit der Beginn der Baumaßnahme in 2016 vorgesehen. Die Durchführung der Straßenbaumaßnahme erfolgt in engster Abstimmung mit der vorgesehenen Maßnahme zum Bau der im östlichen Streckenabschnitt parallel verlaufenden Straßenbahn. Sollte die Schließung der Finanzierungslücke durch GVFG-Zuschüsse nicht möglich sein, ist ein Ausgleich durch den städtischen Haushalt erforderlich.

4. Weitere Vorgehensweise / Offene Punkte

Die vorgestellte Dimensionierung des Czernyrings ist aufgrund der verkehrlichen Bedürfnisse im vorliegenden Vorentwurf dargestellt.

Aufgrund parallel laufender Planungen sind derzeit für angrenzende Bereiche noch folgende Punkte offen, die im weiteren Verlauf der Planung zu Anpassungen führen können:

- Die Planung des Czernyrings hängt für den Abschnitt Wasserturm bis Montpellierbrücke eng mit der Planung der Straßenbahntrasse zusammen. Die mit dieser Vorlage erwähnte Verschiebung der Straßenbahntrasse nach Norden ist bereits in den Vorentwurf Czernyring eingeflossen. Sie hat Auswirkungen auf die nördlichen Baufelder, die im weiteren Verlauf der Planung noch genauer betrachtet und erläutert werden.
- Im Rahmen der Vermarktung des Baufeldes C3 ist eine zusätzliche verkehrliche Erschließung am Czernyring (rechts rein, rechts raus) vorzusehen.

- Im Zusammenhang mit dem Wettbewerb für die Baufelder B1 und B2 ist zu entscheiden, ob die voraussichtliche Reduzierung der Baufelder durch die Gleisverschiebung mittels einer Reduzierung der Verkehrsfläche des Max-Planck-Rings teilweise kompensiert werden kann.
- Bedingt durch die Gleisverschiebung und die damit einhergehende Änderung der Baufelder ist eine Optimierung der Gehweg- und Grünstreifenbreiten auf der Nordseite zwischen den Baufeldern B1 und M1 zu prüfen.

Die Vorzugsvariante sieht eine leistungsfähige Hauptverkehrsstraße vor, bei der die Interessen aller Verkehrsteilnehmer sowie stadtgestalterische Aspekte angemessen berücksichtigt werden.

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:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wird den neuen Gegebenheiten (Straßenbahn, höhere Verkehrsbelastung durch neue Verkehre) angepasst und leistungsfähig gestaltet.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Lageplan Vorzugsvariante
02	Vortrag
03	Präsentation Habermehl und Fohlmann Czernyring 19.11.2014
04	Erste Ergänzung zur Drucksache: 0289/2014/BV (Die Anlage 2 zur Ergänzung steht auf Grund ihres Umfangs in den Informationssystemen zur Verfügung. Zusätzlich ist eine CD mit dieser Anlage beigefügt.)
05	Vorstellung Czernyring 05.02.2015
06	Vorschlag Dr Berschin
07	Anfrage Stadtrat Rothfuß vom 15.02.2015
08	Inhaltlicher Antrag der SPD-Fraktion mit Datum vom 25.02.2015 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 25.02.2015)
09	Zweite Ergänzung zur Drucksache mit Datum vom 05.03.2015 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 05.03.2015)