

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0199/2020/BV

Datum:
09.06.2020

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Czernyring Schere Ost - Vorentwurf
hier: Zustimmung zum Vorentwurf**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Weststadt	24.06.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	01.07.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	23.07.2020	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Weststadt und des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Dem vorgelegten Vorentwurf für den Czernyring Schere Ost wird zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Kostenschätzung aus dem Vorentwurf beläuft sich für die Maßnahme auf 3,6 Mio. Euro. Diese teilen sich in 1 Mio. Euro Kosten für den Straßenbau und 2,6 Mio. Euro für das Stützbauwerk sowie sind in diesen rund 0,5 Mio. Euro Baunebenkosten (Planung und Gutachten) enthalten. Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, ist eine Kostensteigerung von bis zu 1,2 Mio. Euro (Risikozuschlag für Baukonjunktur 0,85 Mio. Euro und Unvorhersehbares mit einem Kostenansatz etwa 0,35 Mio. Euro brutto) möglich.

Im aktuellen Investitionsprogramm sind bisher für die Umsetzung der Maßnahme in den Jahren 2021 und 2022 insgesamt 1 Mio. Euro vorgesehen.

Bis zur Klärung der finanziellen Rahmenbedingungen des städtischen Gesamthaushalts und der mittelfristigen Finanzplanung der kommenden Jahre und einer notwendigen Neupriorisierung aller Projekte wird der weitere Planungsprozess ausgesetzt.

Zusammenfassung der Begründung:

Der Czernyring (Unterflieger) wird gemäß Planungsbeschluss (0289/2014/BV) zukünftig für den Kraftfahrzeugverkehr in zwei Richtungen befahrbar sein, um den südlichen Knoten Montpellierbrücke leistungsfähig zu halten. Das dafür notwendige Bauwerk im östlichen Verflechtungsbereich („Schere Ost“) wird zur Sicherstellung der Erschließung der Baufelder B3, M1 und M2 geplant und gebaut.

Begründung:

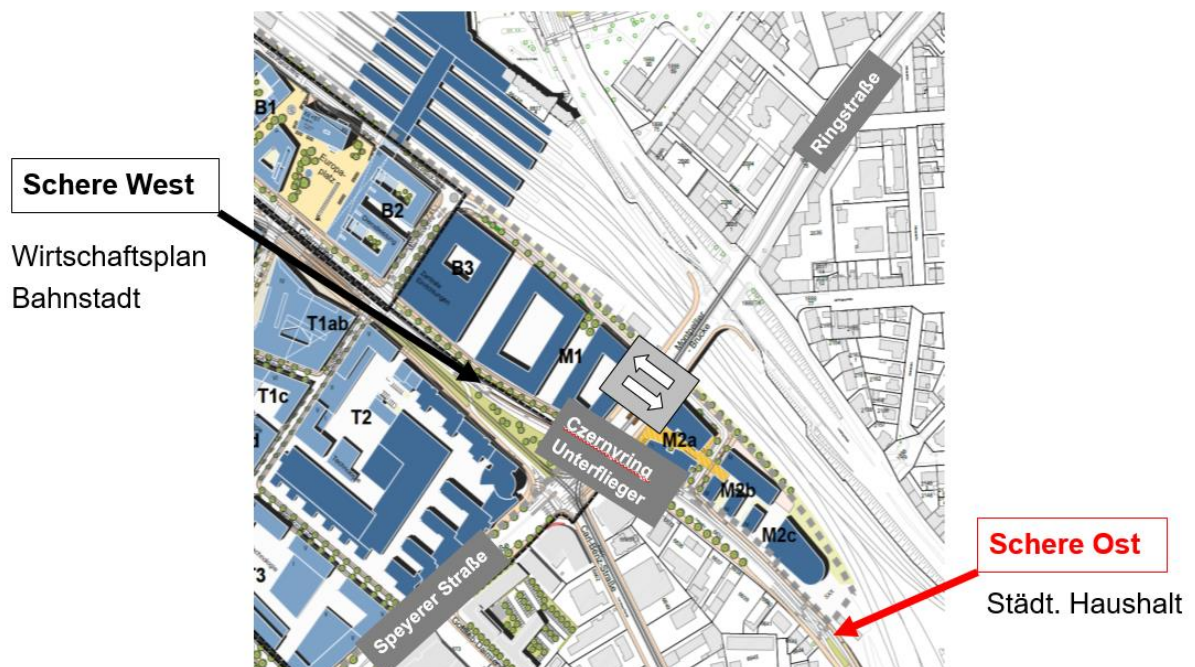
1. Anlass

In der Bahnstadt sind am nordöstlichen Rand des Stadtteils gelegen die Baufelder B3, M1 und M2 (Baufeld M2 befindet sich im Stadtteil Weststadt). Sie werden im Norden von den Gleisanlagen der Deutschen Bahn und im Süden vom Czernyring (Unterflieger) eingerahmt. Zwischen den Baufeldern M1 und M2 verläuft die Montpellierbrücke etwa 15 Meter über dem tiefsten Niveau des Unterfliegers.

Die ursprünglich in der Rahmenplanung vorgesehene Bahnrandstraße wurde 2007 im Rahmen der Due Dilligence aus dem Verkehrsnetz der Bahnstadt entfernt, ohne die alternative Erschließung der drei Baufelder endgültig zu klären.

Investorentätigkeit auf dem Baufeld M2 erfordert es nun, die Erschließung zu entwickeln, um das Baufeld verkehrlich sicher an den Czernyring (Unterflieger) anzubinden und hier den Zweirichtungsverkehr für Kraftfahrzeuge zu ermöglichen. Mit der Deutschen Bahn werden Gespräche geführt, weitere Flächen nördlich und westlich des bereits erworbenen Bereichs entlang der Bahnanlagen zu erwerben.

Neben der notwendigen Erschließung für den Kraftverkehr ist vorgesehen, einen bahnparallelen Radweg entlang der gesamten Bahnstadtnordkante (vom Eisenbahnbetriebswerk im Westen bis zur Hebelstraßenbrücke) zu führen. Die Nutzungen auf den Baufeldern B3, M1 und M2 werden das Areal beleben, so dass zukünftig mehr Radfahrer und Fußgänger auch entlang des Czernyrings in Richtung Hebelstraße zu erwarten sind.



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 nach dem Prinzip der „Feuchtinger Schere“, die bereits auf der Westseite des Unterfliegers in Ansätzen hergestellt ist, umgesetzt werden.

2. Planung

Um die Verflechtung der Kraftfahrzeugströme in beide Richtungen des Unterfliegers zu realisieren, wird der Straßenraum in dem Bereich der Schere verbreitert. Die notwendige Stützmauer nördlich der Straße fängt den Höhenversprung zum angrenzenden Bahngelände ab.

Für die bahnparallele Radverbindung vom Eisenbahnbetriebswerk im Westen bis zur Hebelstraßenbrücke im Osten wird im Bereich der Schere Ost ein Angebot geschaffen. Soweit es die räumliche Situation zulässt, werden Fußgänger und Radfahrer getrennt voneinander geführt. Da eine Ausdehnung des Straßenraumes nach Norden aufgrund der Nutzungen der Deutschen Bahn AG in diesem Bereich nicht möglich ist, werden auf der Nordseite des Czernyrings Fußgänger und Radfahrer auf einer gemeinsamen Fläche geführt. Dieser Weg erhält eine durchgehende, nutzbare Breite von 3 m und ist mit den erforderlichen Sicherheitsabständen zur Stützmauer und zur Fahrbahn versehen. Die Wegeanschlüsse nach Osten in Richtung Hebelstraßenbrücke erfolgen für Fußgänger und Radfahrer auf der Südseite des Czernyrings. Eine baumbestandene Mittelinsel dient als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer.

Mit der Verbreiterung des Straßenraumes muss die bestehende Böschung zum Bahngelände hin entfernt werden. Für dieses Areal wird bezogen auf die bestehende Grünfläche und die Bäume eine Eingriffs-/Ausgleichsplanung erstellt. Ebenso wird eine Artenschutzprüfung erfolgen. In der Planung wird dabei bereits der Ansatz verfolgt, im Straßenraum Flächen zu entsiegeln und Bäume als stadtbildprägendes Großgrün zu pflanzen.

Mit der weiteren Entwicklung der Baufelder können neue Rahmenbedingungen entstehen, die dann im weiteren Verlauf der Planung aufgegriffen werden.

3. Kosten

Die Maßnahmenkosten für das Projekt belaufen sich auf Basis einer Kostenschätzung auf 3,6 Mio. Euro und teilen sich auf in 1 Mio. Euro Kosten für den Straßenbau und 2,6 Mio. Euro für das Stützbauwerk. In diesen Kosten enthalten sind insgesamt rund 0,5 Mio. Euro Baunebenkosten (Planung und Gutachten). Aufgrund der konjunkturellen Lage sowie der gewissen Unschärfe, die einem Vorentwurf zu Grunde liegt, ist eine Kostensteigerung von bis zu 1,2 Mio. Euro (Risikozuschlag für Baukonjunktur 0,85 Mio. Euro und Unvorhersehbares mit einem Kostenansatz etwa 0,35 Mio. Euro brutto) möglich.

Dieser Straßenabschnitt ist Teil der bereits in das Förderprogramm des Landes aufgenommenen Maßnahme „Querspange Süd“, die sich vom Anschluss Rittel bis zur Hebelstraßenbrücke erstreckt. Fördermittel aus dem Programm des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes werden erwartet.

4. Weitere Vorgehensweise

Mit dem Abschluss des Vorentwurfs sollen die weiteren Planungsphasen erarbeitet werden. Da die Maßnahme in direkter Abhängigkeit zu der Entwicklung der Baufelder B3, M1 und M2 in der Bahnstadt steht, muss auf den Zeitplan der Investoren Rücksicht genommen werden. Zudem ist

bei der weiteren Planung und Umsetzung der Zeit- und Maßnahmenplan der Bahnstadt-Entwicklung zu berücksichtigen.

Bis zur Klärung der finanziellen Rahmenbedingungen des städtischen Gesamthaushalts und der mittelfristigen Finanzplanung der kommenden Jahre und einer notwendigen Neupriorisierung aller Projekte wird der weitere Planungsprozess ausgesetzt.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die barrierefreien Standards sind in der Straßenplanung enthalten. Die Planung wird im weiteren Planungsprozess 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

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 4		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.
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.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet in Vertretung
Dr. Joachim Gerner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Lageplan