



Stadt Ulm 89070 Ulm
CDU Fraktion Ulm
Marktplatz 1
89073 Ulm

10.10.2016

**Reduzierung der Fahrspuren Friedrich-Ebert-Straße;
Ihr Antrag 103/ 16 vom 12.09.2016**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12. September 2016.

Erlauben Sie mir den Hinweis, dass auch die Verwaltung wie alle, die sich an der Diskussion beteiligen, eine leistungsfähige Lösung anstreben, die auch die Veränderung der Mobilität in den nächsten Jahren berücksichtigt. Deshalb bemühen wir uns, angesichts der vielen Argumente und Einschätzungen eine gemeinsame Lösung vorzuschlagen, die den Interessen möglichst weitgehend entgegen kommt.

Wir haben Ihre ergänzenden Fragen zu der Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Friedrich-Ebert-Straße an die von uns beauftragten Büros DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH sowie gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft mbH zur Stellungnahme weitergegeben.

Das Verkehrsaufkommen hat sich in den vergangenen Jahren, das belegen Zählungen sowie weitere Erhebungen im Rahmen der Fortschreibung unseres Verkehrsmodells, nur in geringem Umfang erhöht:

- 2001: 23.000 Kfz/24h (DTVW¹)
- 2008: 25.600 Kfz/24h (DTVW)
- 2015: 25.000 Kfz/24h (DTVW)

Zu den weiteren 8 Fragen nehmen die Gutachter wie folgt Stellung:

Punkt 1 Knoten Keltergasse

Die bisher veröffentlichten Untersuchungsergebnisse haben sich im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Verkehrsuntersuchung verändert bzw. durch weitere Optimierungen sowohl für die 2-spurige als auch für die 1-spurige Verkehrsführung teilweise verbessert. D.h. die

¹ DTVW - Durchschnittlicher Tagesverkehr - werktags
Rathaus Marktplatz 1 89070 Ulm
Telefon 0731/161-1000
ob@ulm.de

Qualitätsstufe E nach HBS der Zufahrt Keltergasse ist in die Qualitätsstufe C bzw. D nach HBS übergegangen. Diese Verbesserung wird dadurch erreicht, dass die Koordinierung der Fußgänger an den signalisierten Fußgängerquerungen im Bereich der Haltestelle Hauptbahnhof zugunsten der Koordinierung des Kfz-Verkehrs angepasst wurde und dadurch die Linksabbieger besser als bisher aus der Zufahrt Keltergasse in die Friedrich-Ebert-Straße einbiegen können.

Punkt 2 Leistungsfähigkeit Friedrich-Ebert-Straße

Die ermittelten Untersuchungsergebnisse verdeutlichen, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße auch bei einer 1-spurigen Verkehrsführung gegeben ist. Gegenüber der 2-spurigen Verkehrsführung ergeben sich geringe Verschlechterungen, welche jedoch keine signifikanten Beeinträchtigungen darstellen. Beeinträchtigungen sind in der Flüssigkeit und Homogenität des Verkehrsablaufs (geringere mittlere Fahrgeschwindigkeit, verbunden mit einem mittleren Zeitverlust von bis zu 45 Sekunden im Streckenabschnitt der Friedrich-Ebert-Straße) in der Spitzenstunde zu erwarten. Gegebenenfalls können diese Beeinträchtigungen durch eine weitere Optimierung der Grünen Welle noch reduziert werden. Die Verbindungsqualität der Ost-West-Verbindung sowie die Erreichbarkeit der Innenstadt sind dennoch und mit lediglich geringen Einschränkungen gegeben.

Die ermittelten Kenngrößen beschreiben die Qualität des Verkehrsablaufs zur Spitzenverkehrszeit. Außerhalb dieser Zeiten kann aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung von einer besseren Verkehrsqualität ausgegangen werden.

Punkt 3 Verkehrsmengen an Samstagen

Verkehrsmengen liegen aufbereitet nur werktags bzw. für werktägliche Spitzenstunden (4-Stundenwerte) vor. Auch das Verkehrsmodell der Stadt Ulm bildet nur diese Zeitbereiche ab. Verkehrsmengen für einen Samstag können jedoch aus Schleifenzählungen ermittelt werden. Durch die Stadt Ulm wurde das Verkehrsaufkommen für einen Samstag aus Schleifenzählungen aufbereitet. In diesem Zusammenhang zeigt die Tagesganglinie, dass die Verkehrsbelastung samstags unterhalb der eines Werktages liegt.

Das Verkehrsaufkommen für einen Samstag wurde in der Anlage 7 zur GD 337 /16 als Anlage 3 des Gutachtens ergänzt.

Punkt 4 Verkehrsmengen Sedelhöfe

Durch die neuen Nutzungen und Parkierungseinrichtungen werden zusätzliche Fahrten erzeugt. Demgegenüber steht eine Entlastung auf Basis des Zielszenarios des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Darin enthalten sind mit Wirkung/Reduzierung des Kfz-Verkehrs, verbunden mit einer Erhöhung des Modal Split einzelner Verkehrsarten, z.B. im Zusammenhang mit:

- Straßenbahnlinie 2
- Maßnahmen im Radverkehr
- Verbesserungen im Fußverkehr
- usw.

Dadurch können im Prognosehorizont 2030 Entlastungen erreicht bzw. die Zunahmen reduziert/ingedämmt werden.

Auswirkungen der Neubaustrecke zwischen Ulm und Stuttgart sind hinsichtlich des Kfz-Verkehrs mit den im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße gelegenen Stellplatzanlagen berücksichtigt.

Durch die Sedelhöfe werden bis zu 7.300 Kfz/24h erzeugt. Dabei ist eine Stellplatzkapazität von ca. 750 Parkplätzen zugrunde gelegt worden. Dieses Verkehrsaufkommen ist im Verkehrsmodell für die Verkehrsprognose 2030 berücksichtigt. Hierbei stellt das Verkehrsaufkommen der Sedelhöfe nicht ausschließlich Neuverkehr dar, da es bisher bereits eine Tiefgarage gab. Diese gehen als sogenannte Mitnahmeeffekte in das Verkehrsmodell ein. Etwa 40% der Fahrten werden über die Friedrich-Ebert-Straße, der Rest über Olga- und Neutorstraße abgewickelt. Die Spitzenstunde der Sedelhöfe liegt zeitlich später als die normale Spitzenstunde, nämlich bei ca. 18.00 - 19.00 Uhr bzw. 18.30 - 19.30 Uhr mit 350 - 400 Kfz/s (abhängig von Öffnungszeiten). Die allgemeine Spitzenstunde und damit auch die der F.-E.-Straße liegt zwischen 16.30 und 17.30 Uhr, somit beträgt der Anteil des Verkehrs aus den Sedelhöfen in der allgemeinen Spitzenstunde zwischen 65 und 75%, d.h. ca. 260 Kfz/h (abgeleitet über Standardganglinien aus vergleichbaren Einrichtungen).

Punkt 5 Knoten Zinglerstraße / Neue Straße / Friedrich-Ebert-Str.

Die mögliche zukünftige Gestaltung des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße/Neue Straße (plangleich) wirkt leistungslimitierend und führt zu einer geringeren Verkehrsbelastung auf der Friedrich-Ebert-Straße. Bei Beibehaltung der Knotenpunktgeometrie entsprechend dem Bestand kann trotz erhöhter Verkehrsbelastung im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße auch bei 1-spuriger Verkehrsführung die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden. Beide Varianten, d.h. die Bestandssituation sowie die mögliche zukünftige Gestaltung des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße/Neue Straße wurden untersucht und in der Fortschreibung des Gutachtens berücksichtigt.

Punkt 6 Unfallhäufigkeit

Die Häufigkeit auftretender Unfälle in den letzten Jahren sowie deren Ursachen zeigen, dass zwischen September 2013 und August 2016 sich insgesamt 46 Unfälle mit Ordnungswidrigkeit bzw. Straftatbestand ereignet haben. Bagatellunfälle sind nicht berücksichtigt. Hierbei ereigneten sich 8 Unfälle im Zusammenhang mit überhöhter bzw. nicht angepasster Geschwindigkeit, 22 Unfälle im Zusammenhang mit Vorfahrt bzw. Ab-/Einbiegen und 16 Unfälle aus sonstigen Gründen.

Sowohl die Verkehrsuntersuchung als auch eine zukünftige Umplanung des Streckenabschnitts Friedrich-Ebert-Straße erfolgt auf der Grundlage geltender Regeln, Vorschriften und Richtlinien sowie dem aktuellen Stand der Technik.

Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass sich die derzeitige Situation im Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße nicht ändert.

Punkt 7 Rückstaus Knoten Neutorstraße und ZOB-Ausfahrt

Die Knotenpunkte Friedrich-Ebert-Straße/Neutorstraße sowie Friedrich-Ebert-Straße/Neue Straße sind bereits heute die leistungslimitierenden Knotenpunkte im Gesamtsystem Friedrich-Ebert-Straße. Die Rückstausituation an diesen beiden Knotenpunkten sowie der ZOB-Ausfahrt liegen - entsprechend den Untersuchungsergebnissen - im Bereich der Bestandssituation. In der Spitzenstunde am Nachmittag ergibt sich bei einer 1-spurigen Verkehrsführung in der ZOB-Ausfahrt und unter Berücksichtigung einer möglichen zukünftigen Gestaltung des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße/Neue Straße eine maximale Rückstaulänge von ca. 40 m - entspricht ca. 10 Pkw-Längen, welche insgesamt 2 mal auftritt. Bei einer Signalplanumlaufzeit von $t_u = 90$ s ergibt sich bei 40 Signalplanumläufen in der Spitzenstunde eine solche maximale Rückstaulänge in 5 % der Fälle.

Punkt 8 Ausfahrt Parkhaus Deutschhaus

Aufgrund der verkehrlichen Untersuchung der Friedrich-Ebert-Straße/Neutorstraße mittels mikroskopischer Verkehrsflusssimulation ist es einerseits möglich, einzelne Knotenpunkte, Streckenabschnitte sowie Teilnetze abzubilden und Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten sowie den Verkehrsarten abzubilden. Andererseits kann das Zusammenspiel der steuerungstechnischen Abläufe dargestellt und anhand von verkehrstechnischen Kenngrößen, wie den mittleren Wartezeiten und den daraus abgeleiteten Qualitätsstufen bewertet werden. Wesentlich hierbei ist, dass für Streckenabschnitte bzw. Teilnetze die kumulierten Verkehre berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang sind beispielsweise Verkehre aus der Ausfahrt Deutschhaus, die Verengung der Zinglerstraße, die Abbiegespur ZOB, die Ausfahrt/Zufahrt und die Querung ZOB abgebildet und können gesamtheitlich hinsichtlich der steuerungstechnischen Abläufe und den daraus resultierenden Verkehrsabläufen beurteilt werden.

Die ermittelten Ergebnisse verdeutlichen eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung hinsichtlich der Ausfahrtsituation am Parkhaus Deutschhaus auch bei einer 1-spurigen Verkehrsführung mit mindestens der Qualitätsstufe C nach HBS und maximalen Rückstaulängen von bis zu 50 m (Linkseinbieger) - entspricht ca. 8 Pkw-Längen. In diesem Zusammenhang wurde die Qualität der Verkehrsabwicklung für die Linkseinbieger aus dem Parkhaus Deutschhaus mit der Qualitätsstufe C nach HBS (mit einer mittleren Wartezeit von ca. 40 s) und mit einer maximalen Rückstaulänge von bis zu 40 m nachgewiesen. Diese maximale Rückstaulänge tritt in der Spitzenstunde insgesamt 6 mal auf, d.h. in 15 % der Fälle.

Hierbei ist die leistungslimitierende Abfertigungsgeschwindigkeit der Schrankenanlage im Parkhaus nicht berücksichtigt.

Wir hoffen, dass mit diesen ergänzenden Ausführungen zu dem bereits mit der GD 337/16 versandten Gutachten Ihre Fragen beantwortet sind.

Mit freundlichen Grüßen



Gunter Czisch