



| | | | |
|------------------|--|-----------------------|-----------|
| Sachbearbeitung | VG/VP - Verkehrsplanung | | |
| Datum | 26.09.2012 | | |
| Geschäftszeichen | VG/VP-Pa/Bi | * 105 | |
| Beschlussorgan | Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt | Sitzung am 23.10.2012 | TOP |
| Behandlung | öffentlich | | GD 367/12 |

Betreff: Neubau der Sparkasse Ulm in der Neuen Straße
- Bericht über die Baustellenabwicklung

Anlagen: Bewertungsmatrix der einzelnen Varianten (Anlage 1)
Planunterlagen der einzelnen Varianten (Anlage 2.1+ 2.2)
Übersichtsplan Paralleler Baumaßnahmen in der Stadt Ulm (Anlage 3)
Standorte Container (Anlage 4)

Antrag:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Feig

| | |
|-----------------------|--|
| Genehmigt: | Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats: |
| BM 3,C 3,OB,SUB _____ | Eingang OB/G _____ |
| _____ | Versand an GR _____ |
| _____ | Niederschrift § _____ |
| _____ | Anlage Nr. _____ |

Sachdarstellung:

1. Einleitung

Die Sparkasse Ulm (SKU) beabsichtigt den Neubau von zwei Bürogebäuden im Bereich der Ulmer Innenstadt. Das Gesamtbauvorhaben „Sparkasse Neue Straße“ besteht aus zwei miteinander verbundenen Gebäuden (Neue Straße West und Neue Straße 66).

Im Bebauungsplan sind aus stadtgestalterischen Gründen eine geschlossene Raumkante sowie die Ausbildung einer Arkade (nahe am Lichtraumprofil der Fahrbahn Neuen Straße) vorgegeben. Ziel für das Gebäude der Sparkasse ist ein Baukörper, der den öffentlichen Räumen ein angemessenes prägnantes Profil verleiht. Als Höhenentwicklung sind bis zu sechs Geschosse vorstellbar. Der Gehweg und die Garagenrampe der Rathausgarage können ab dem 1. OG überbaut werden.

2. Baucontainer / Baustelleneinrichtungsflächen

Im Rahmen der Grundlagenermittlung wurden alle bekannten und erforderlichen Randbedingungen der Baumaßnahme erfasst. Hierzu gehörten u.a. die folgenden Grundparameter:

- Grundstücksfläche, Gebäudegrundfläche, Bruttogeschossfläche,
- Bauzeit, Baukosten, Art der technischen Ausführung usw.,
- Baumaßnahmen im Umfeld, Erschließung des Grundstücks,
- Einschränkungen im Bereich der angrenzenden Straßen (Lastbegrenzung, Fußgängerführung, Fahrzeugunterführungen, ÖPNV, Haltestellen, Feuerwehrzufahrten usw.).

Auf der Basis der Grundlagenermittlung wurden entsprechende Berechnungen durchgeführt.

- Lieferverkehrsaufkommen, Fahrzeugverteilung und Anzahl der erforderlichen Entladezonen,
- Flächenbedarfsermittlung (Arbeitsflächen, Lagerflächen dauerhaft u. temporär, inner- u. außerhalb des Gebäudes),
- Anzahl des gewerblichen und des Bauleitungspersonals, Ermittlung der erforderlichen Containeranzahl (Tagesunterkünfte, Sanitär- u. Sanitätscontainer),
- Ermittlung der erforderlichen Baustelleninfrastruktur (Krane, Bauaufzüge usw.).

Aus der Voruntersuchung ergibt sich der folgende (bereits optimierte) Flächenbedarf durch die Baumaßnahme der SKU für die gesamte Bauzeit:

| Leistung | Anzahl | Fläche | Gesamt |
|---------------------------|--------|--------------------|----------------------------|
| Benötigte Flächen: | | | |
| Entladezonen | 4 | 60 m ² | 240 m ² |
| Entsorgungsplätze | 2 | 200 m ² | 400 m ² |
| Containerfläche | 46 | 6 m ² | 275 m ² |
| Krane | 5 | 36 m ² | 180 m ² |
| Bauaufzüge | 4 | 25 m ² | 100 m ² |
| | | | 1.195 m² |

| | |
|--|----------------------------|
| (1/45) Baueinrichtungsfläche Auftragnehmer | 564 m ² |
| (1/45) Baueinrichtungsfläche Baulogistik | 564 m ² |
| <i>Benötigte Baueinrichtungsfläche gesamt</i> | 2.323 m² |
| Verfügbare Grundstücksfläche | 2.591 m² |
| -Gebäudefläche | -2.591 m ² |
| -Arbeitsraum + Gebäudeüberstand | -795 m ² |
| <i>Baueinrichtungsfläche verfügbar gesamt</i> | -795 m² |
| Flächenbedarf im öffentlichen Raum | 3.118 m² |

Im Rahmen der Erstellung des Baulogistikkonzeptes wurden auch Möglichkeiten untersucht und abgestimmt, durch die der Flächenbedarf reduziert werden kann. So wird für die Baumaßnahme eine übergeordnete, zentrale Baulogistiksteuerung vorgesehen. Hierdurch ist man in der Lage mit den begrenzten Platzverhältnissen und den zur Verfügung stehenden Ressourcen sparsam umzugehen. Insbesondere durch die Lieferverkehrssteuerung, das Flächenmanagement und die Etagenlogistik können die erforderlichen Prozesse tagesaktuelle geplant und abgestimmt werden.

Trotz der durch die Sparkasse geplanten Maßnahmen zur Optimierung bleibt der o.g. Bedarf zur Nutzung öffentlichen Raumes zur Umsetzung der Baumaßnahme erforderlich. Teile der zur Umsetzung der Baumaßnahme erforderlichen Flächen müssen im Bereich des öffentlichen Raumes angeordnet werden. Hierzu gehören u.a. Zufahrtsbereich, Aufstellflächen für Baufahrzeuge, Kräne, Gerüstanlagen, Containeranlagen usw.

Neben der Inanspruchnahme der Sattlergasse und des Weinhofberges für die erforderlichen Kräne bzw. als Entladezonen ist die Nutzung der Neuen Straße hierbei unumgänglich. Dies hat unterschiedliche Gründe. Zum einen führt die Überbauung der Straße durch auskragende Bauteile und die gewählten Fassadenkonstruktionen zu einem Nutzungsbedarf, zum anderen lassen sich nicht alle Baustellenverkehre über die Nebenstraßen abwickeln. Besonders die großen Fahrzeuge müssen im Bereich der Neuen Straße entladen werden. Das heißt ca. 60 % des Baustellenverkehrs muss über die Neue Straße abgewickelt werden.

Montage und zeitlich begrenzte Eingriffe

Des Weiteren kann die Fassadenmontage mit Elementen von bis zu 4,5 t nicht über dem laufenden Fahrzeugverkehr bzw. über der Tiefgargenzufahrt unter laufendem Betrieb erfolgen. Aus diesem Grund ist die Nutzung der Neuen Straße und ein damit verbundener Eingriff in die derzeitige Verkehrssituation zur Abwicklung der Baumaßnahme erforderlich. Die Nutzungsmöglichkeiten wurden in unterschiedlichen Varianten untersucht und dargestellt.

Zeitweise kann die Sperrung der Sattlergasse erforderlich werden.

Behinderungen werden durch eine Andienung außerhalb der Stoßzeiten minimiert. Die Andienung wird ferner über einen Baustellenlogistiker gesteuert, so dass Fehlandienungen verhindert werden. Außerdem ist eine Rückstauffläche im weiteren Umfeld der Baustelle, außerhalb der Innenstadt, vorgesehen.

3. Randbedingungen, Anforderungen, Betroffenheiten

Aufgrund der komplexen städtebaulichen Anforderungen und der sehr begrenzten Platzverhältnisse im Umfeld der Baumaßnahme, hat die Sparkasse entschieden - nachdem beide Häuser nun zeitlich parallel gebaut werden - einen Baulogistiker in den Planungs- und Bauprozess

einzubinden.

Dabei ist festzustellen, dass sich auf Grund der Situierung beider Gebäude – nahe bzw. direkt an der Straßenkante – eine temporäre Sperrung der Neuen Straße beziehungsweise der Tiefgaragenabfahrt West nicht abwenden lässt (z.B. Fassadenmontage etc.). In einem Abstimmungsgespräch am 21.08.2012 mit Vertretern der Stadt Ulm, der Polizei, der SWU Verkehr GmbH sowie der Sparkasse und den von der Sparkasse beauftragten Unternehmen wurde festgehalten, dass eine sich ständig wechselnde Baustelleneinrichtung die Verkehrsteilnehmer und Bürger / Anwohner mehr verwirrt als von Nutzen ist. Eine Sperrung einer Spur über einen Teilabschnitt der Neuen Straße über einen abgeschätzten Zeitraum über ca. 2 - 2,5 Jahre erscheint daher unumgänglich (Bürgerakzeptanz, Sicherheitsaspekt etc.).

Die wesentlichen Betroffenen der unterschiedlichen Interessensträger, die von der Maßnahme und dem daraus resultierenden Eingriff/Bedarf im Bereich der Neuen Straße Auswirkungen erfahren, stellen sich wie folgt dar:

- die Baumaßnahme SKU,
- der Individualverkehr (IV),
- der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV),
- die öffentliche Tiefgarage (PBG).

Baumaßnahme SKU

Die Baumaßnahme selbst muss abgewickelt werden und begründet den Eingriff in die Neue Straße.

Individualverkehr

Je nach umzusetzender Variante ist der Individualverkehr unterschiedlich betroffen. Bei Umsetzung von Varianten mit Einbahnregelungen in den Neuen Straße (Varianten 4 bis 6) würden wesentliche Anteile des Verkehrsaufkommens auf andere Straßen verlagert. Bei den Varianten 1 und 3 kann der Individualverkehr ohne Einschränkungen aufrechterhalten werden. Bei der Variante 2 wird der Individualverkehr in östlicher Richtung zusammen mit dem öffentlichen Nahverkehr geführt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Nahverkehr wäre in den Varianten 3 bis 6 mittelbar durch Verkehrsbehinderungen im Netz an anderer Stelle betroffen. Die Auswirkungen der Varianten 1 bis 2 liegen derzeit noch nicht abschließend vor. Die Ergebnisse der Berechnungen werden in der Sitzung am 23.10.2012 vorgetragen.

Öffentliche Tiefgarage

Die Nutzung der öffentlichen Tiefgarage erfolgt im Moment wie folgt: Es gibt jeweils eine Zu- und Ausfahrt sowohl aus östlicher Richtung als auch aus westlicher Richtung. Diskutierte Beeinträchtigung der Tiefgarage lägen ausschließlich auf der westlichen Seite.

4. Verkehrsführung Neue Straße

Nachdem der Bedarf zur Nutzung der Neuen Straße in Art und Umfang festgestellt wurde, wurden die folgenden Varianten (Plandarstellung siehe Anlage 2) zur Verkehrsführung untersucht und die Auswirkungen in einem Verkehrsgutachten berechnet. Die dabei berücksichtigten Baumaßnahmen in der Stadt sind in der Anlage dargestellt (siehe Anlage 3).

Variante 1: Zusammenlegung des öffentlichen Nahverkehrs in eine Fahrspur im Bereich der Baustelle (lichtsignalanlagengesteuert)

- Der Verkehr muss nicht umgeleitet werden.

- Für die Zufahrt zur Tiefgarage wird nur zeitweise baubedingt eine Sperrung (ca. 4 Monate) erforderlich.
- Die Vorkontrolle der Baustellfahrzeuge ist möglich.

Variante 2: Zusammenlegung der von Individualverkehr und öffentlichen Nahverkehrs Richtung West-Ost in der südlichsten Fahrspur

- Der Verkehr muss nicht umgeleitet werden.
- Für die Zufahrt zur Tiefgarage wird nur zeitweise baubedingt eine Sperrung (ca. 4 Monate) erforderlich.
- Die Vorkontrolle der Baustellfahrzeuge ist möglich.

Variante 3: Einbahnstraße Individualverkehr (IV) Ost – West

- Der Verkehr in östlicher Richtung muss umgeleitet werden.
- Verkehrsverlagerungen ins städtische Gesamtnetz führen zu Behinderungen von IV und ÖV an anderen Stellen.
- Die Zufahrt zur Tiefgarage muss außer Betrieb genommen werden.
- Die Vorkontrolle der Baustellfahrzeuge ist nicht möglich.

Variante 4: Einbahnstraße Individualverkehr (IV) West – Ost

- Der Verkehr in westlicher Richtung muss umgeleitet werden.
- Verkehrsverlagerungen ins städtische Gesamtnetz führen zu Behinderungen von IV und ÖV an anderen Stellen.
- Die Zufahrt zur Tiefgarage kann zeitweise in Betrieb bleiben.
- Die Vorkontrolle der Baustellfahrzeuge ist möglich.

Variante 5: Verlegung der beiden Spuren des Individualverkehrs in nördliche Richtung, in den Bereich der Tiefgaragenausfahrt

- Der Verkehr muss nicht umgeleitet werden.
- Für die Zufahrt zur Tiefgarage wird nur zeitweise baubedingt eine Sperrung (ca. 4 Monate) erforderlich.
- Die Ausfahrt der Tiefgarage muss für die gesamte Bauzeit außer Betrieb genommen werden.
- Die Schutzwände der Ausfahrt müssen zurückgebaut und nach Fertigstellung der Baumaßnahme statisch wirksam wiederhergestellt werden.
- Die Vorkontrolle der Baustellfahrzeuge ist möglich.

Variante 6: Einbahnstraße Individualverkehr (IV) wechselseitig, lichtsignalanlagengesteuert

- Der Verkehr muss nicht umgeleitet werden.
- Die Vorkontrolle der Baustellfahrzeuge ist möglich.
- Die Wiedereingliederung des Baustellenverkehrs ist nur schwer möglich.
- Verkehrsverlagerungen beim IV an beiden Fahrtrichtungen der Neuen Straße führen zu Behinderungen des IV und ÖV an anderer Stelle im Stadtgebiet

In den Lösungsvarianten kommt es zu unterschiedlichen Verkehrsverlagerungen in das weitere Stadtgebiet von Ulm und Neu-Ulm. Dabei würden teilweise bereits heute kritische und überlastete Knotenpunkte stärker befahren. Falls eine Einbahnstraße für den Individualverkehr eingerichtet wird, wäre gemäß Verkehrsgutachten die Einbahnstraßenregelung in Ost-West-Richtung (Variante 3) günstiger. Die verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Varianten werden in der Sitzung vorgestellt.

