

Sachbearbeitung VGV/VP - Verkehrsplanung
Datum 25.01.2016
Geschäftszeichen VGV/VP-Sne * 11
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Sitzung am 22.03.2016 TOP
Bau und Umwelt
Behandlung öffentlich GD 050/16

Betreff: Verkehrssituation am Eselsberg nach Schließung Froschweg
- Bericht -

Anlagen: Anlage 1: Übersichtslageplan
Anlage 2: Übersicht Verkehrszahlen Eselsberg Gesamt DTV
Anlage 3: Übersicht Verkehrszahlen Eselsberg Spitzenstundenwerte
Anlage 4: Tagesganglinie Kelternweg
Anlage 5: Tagesganglinie Ruländerweg
Anlage 6: Tagesganglinie Froschweg
Anlage 7: Darstellung Umwege im Zuge Einbahnrichtung
Anlage 8: GR-Antrag Nr. 28 vom 25.02.2015 der Grüne Fraktion Ulm³

Antrag:

1. Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
2. Der Antrag Nr. 28 vom 25.02.2015 der Grüne Fraktion Ulm³ gilt als erledigt.

Feig

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3, C 3, OB _____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Bisherige Beratungen

Grundlage des Berichts bildet die Unterschriftenaktion der Interessengemeinschaft Kelternweg mit Unterstützung des CDU-Stadtteilverband Ulm-Eselsberg vom 01.12.2014 sowie der Antrag Nr. 28 der Grüne Fraktion Ulm³ vom 25.02.2015.

In den bisherigen Beratungen zum Masterplan Wissenschaftsstadt (FBA 08.11.11, GD 400/11) wurde in dem Bereich der Oberberghofs über eine Erschließungsmaßnahme durch den Neubau eines Studentenwohnheims und der Anbindung zum Oberberghof mit dem Neubau der Manfred-Börner-Straße berichtet. Der Beschluss zum Bau der Straße wurde am 23.10.12 (GD 361/12) im FBA gefasst. Im Beschluss sind Maßnahmen aufgeführt die unter anderem die Rückstufung und Sperrung des Panoramawegs und des Verbindungsweges (Froschweg) zwischen dem Oberberghof und dem Mähringer Weg vorsieht. Begründet wird diese Maßnahme wie im weiteren Bericht zum Masterplan Wissenschaftsstadt (FBA 26.02.2013, GD 069/13) beschrieben, um Schleichverkehre sowie wildes Parken im Wald zu unterbinden und damit die Qualität der wohnungsnahen Freiräume für den Eselsberg zu erhöhen und die Naherholung zu stärken.

Ein weiterer Baustein im Maßnahmenpaket zum Eselsberg bildet der Bau der Linie 2. In den Planungen der Streckenführung zwischen Theater und Wissenschaftsstadt sieht die Gleistrasse im Mähringer Weg (Anlage 1) vor, ab dem Unibauamt die Fortführung des Weges als Geh- und Radweg auszubauen und nur für forstwirtschaftlichen Verkehr frei zu geben. Die Planung zur Linie 2 zwischen Theater und Wissenschaftsstadt ist seit Januar 2015 planfestgestellt.

2. Sachverhalt

Ausgangssituation

Im Brief der Interessengemeinschaft Kelternweg an Herrn OB Gönner vom 01.12.2014 und im Antrag Nr. 28 der Grüne Fraktion Ulm³ vom 25.02.2015 wird auf die Verkehrssituation am Eselsberg und insbesondere auf die des Kelternwegs eingegangen. Dabei wird auf die hohe Verkehrsbelastung im Kelternweg verwiesen, begründet durch die Nutzung der Straße als Abkürzungsverkehr, zum Teil verursacht durch die Sperrung des Froschwegs. Zusätzlich werden Bedenken aufgeführt, dass durch die städtebauliche Planung zur Umnutzung des Hindenburg-Areals ein weiterer Anstieg der Verkehrsbelastung für die dortigen Anwohner am Kelternweg zu erwarten ist.

Als Gegenmaßnahme zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im Kelternweg wird von der Interessengemeinschaft die Wiederöffnung des Froschwegs gefordert. Die Grüne Fraktion Ulm³ dagegen schlägt wie im Antrag Nr. 28 aufgeführt vor, die Einführung einer Einbahnrichtung in den Straßen Ruländerweg und Kelternweg zur Verminderung der Verkehrsbelastung sowie als Beruhigungsmaßnahme und als Gegenwirkung der Abkürzungsverkehre.

In diesem Zusammenhang wurde die Abteilung Verkehrsplanung beauftragt, den Bereich Eselsberg im Hinblick auf die Verkehrsbelange zu untersuchen und im

Fachbereichsausschuss darüber zu berichten. Im folgenden Bericht werden die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung kurz zusammengefasst. Eine umfangreiche Erläuterung hierzu erfolgt mittels Präsentation im FBA.

Verkehrserhebungen

Um die Inhalte des Briefes und des Antrags untersuchen zu können, wurde im Rahmen der Grundlagenermittlung für die Straßen am Eselsberg eine umfangreiche Verkehrszählung durchgeführt. Der Zeitraum für die Zählungen erstreckte sich vom 13.01.2015 bis 28.04.2015 und wurde für jeden Zählabschnitt in 24h ausgeführt. Um Abweichungen in den Verkehrszahlen ausschließen zu können wurde die Zählung in einem zweiten Zeitraum wiederholt. Dabei wurde abermals an denselben Querschnitten im Zeitraum zwischen 09.06.15 bis 14.07.2015 die Verkehrsbelastung erhoben. Der Abgleich der Verkehrsbelastung der beiden Zeiträume ergab keine Abweichungen in der Verkehrsbelastung, so dass für die Bewertung der Ergebnisse auf die erste Zählung zurückgegriffen wird.

Für den Froschweg wurde bereits im Zuge der Sperrung im Juli 2013 eine Verkehrszählung durchgeführt. Diese fand am 16.04.2013 statt und wurde ebenfalls für 24h ausgewertet.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen sind in Anlage 3 und 4 dargestellt. Die Verkehrsbelastungen für den Kelternweg, Ruländerweg und Froschweg sind als Tagesganglinien in den Anlagen 5 bis 7 aufgezeigt.

Ergebnisse der Erhebungen und verkehrstechnische Betrachtung.

Wie im Übersichtslageplan in der Anlage 1 dargestellt, erstreckt sich der Wohnbereich Eselsberg über 2,5 km² und die gemeldete Einwohnerzahl mit Hauptsitz beträgt ca. 16.000 EW (Stand 31.12.2015). Der gemeldete Kfz-Bestand im Eselsberg ist mit ca. 5.500 Kfz angegeben.

Das Wohngebiet ist durch die Hauptsammelstraßen Heilmeyersteige, Weinbergweg, Stifterweg, Mähringer Weg und Am Bleicher Hag an das klassifizierte Hauptverkehrsstraßennetz Berliner Ring (K9915), Blaubeurer Straße (B28) und Wallstraßenbrücke (B10) angebunden. Die beiden Straßen Kelternweg und Ruländerweg befinden sich in Ost/Westrichtung zwischen den beiden Hauptsammelstraßen Weinbergweg und Heilmeyersteige.

Wie in der Anlage 3 dargestellt, sind als Ergebnisse der Verkehrszählung für die Straße Kelternweg 2.643 Kfz/24h und für den Ruländerweg 2.555 Kfz/24h erhoben worden. Setzt man die Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) für eine derartige Wohnstraße im städtischen Umfeld zu Grunde, zeigt sich hier eher eine durchschnittliche Verkehrsbelastung.

Betrachtet man die Verkehrsbelastungen im gesamten Eselsberg, so ist zu erkennen, dass in den Hauptsammelstraßen aus Richtung klassifiziertem Straßennetz die Verkehrsbelastungen um ein vielfaches höher sind, als im inneren Bereich des Wohngebietes. Dies zeigt sich besonders deutlich entlang des Mähringer Wegs und des Weinbergwegs. Auffallend ist hier die kontinuierliche Abnahme der Verkehrsbelastung in Richtung Norden in Richtung Kelternweg. Dies lässt darauf schließen, dass der Quell- und Zielverkehr durch die Wohnquartiere entlang der Sammelstraßen selbst induziert wird und keine Durchgangsverkehre zu verzeichnen sind.

Rückschlüsse aus Schleichverkehren im Zuge der Sperrung Froschweg können aber hieraus nicht abgeleitet werden. Aus diesem Grund wurde, um den Sachverhalt im Detail analysieren zu können, für das Wohngebiet die richtungsbezogenen Spitzenstunden morgens und abends ausgewertet. Hier ergibt sich für den Kelternweg eine Gesamtquerschnittsbelastung von 221 Kfz/h morgens und 246 Kfz/h abends. Für den Ruländerweg sind 222 Kfz/h morgens und 238 Kfz/h abends gezählt worden.

Bei der Analyse der richtungsbezogenen Werte wie in Anlage 4 dargestellt, zeigt sich, dass im Kelternweg mit 161 Kfz/h und Ruländerweg mit 123Kfz/h in der Morgenspitze die Verkehrsbeziehung in Richtung Weinbergweg (Richtung Ost) stärker frequentiert ist als in Gegenrichtung. Im Kelternweg sind hier in Richtung Heilmeyersteige gerade einmal 60 Kfz/h gezählt worden. Die Verkehrsbelastung im Froschweg in Richtung Universität betrug am Zähltag 59 Kfz/h. Würden sich, wie vermutet, Schleichverkehre verursacht durch Sperrung des Froschwegs auf den Kelternweg verlagern, müsste diese Verkehrsbelastung jedoch deutlicher ausfallen.

Aus dieser Betrachtung heraus ist davon auszugehen, dass sich keine Schleichverkehre durch die Sperrung des Froschwegs auf den Kelternweg auswirken. Es sind eher die allgemeinen Quell- und Zielverkehre im Wohngebiet, die die Verkehrsbelastung hervorrufen.

Setzt man hier Zahlen aus der allgemeinen Verkehrserzeugung nach Bosserhof [1] für solch ein Wohngebiet an, so ergeben sich im Gebiet ca. 3,3 Wege/EW pro Tag. Bezogen auf die Entwicklung des Modal Split in Ulm, wie im VEP aufgezeigt, ist von einem Anteil der Verkehrserzeugung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) von 50% aus zu gehen. Das bedeutet, dass bei 16.000 EW im Schnitt 1,65 Fahrten pro Tag mit dem MIV zurückgelegt werden, was in der Summe ca. 25.000 Fahrten pro Tag im Wohngebiet ergibt.

Unter diesem Gesichtspunkt kann gefolgert werden, dass Fahrten innerhalb des Wohngebietes auch in der Verkehrsbeziehung zwischen dem östlichen und westlichen Bereich stattfinden. Hier sind als Beispiel die beiden Einkaufszentren zu nennen, die innerhalb des Wohngebietes für Quell- und Zielverkehr im gesamten Tagesverlauf sorgen. Die Tagesganglinien zeigen hier für die beiden Straßen, dass jeweils die Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden zu nimmt, aber über den gesamten Tag ebenfalls geringfügiger Verkehr statt findet.

In diesem Zusammenhang ist auch der Vorschlag der Grüne Fraktion Ulm³ für den Kelternweg und Ruländerweg eine Einbahnrichtung umzusetzen zu sehen. Durch die Verkehrserzeugung in Form von eigenen Quell- und Zielverkehren innerhalb des Wohngebietes würde mit dieser Form der Verkehrsführung keine Reduzierung erfolgen, da die Wege im Wohngebiet gleich blieben. Wie in der Anlage 7 aufgezeichnet würde sich z.B. für einen Bewohner im Veltlinerweg, der das Ziel zum Berliner Ring in Richtung Norden hat, bei Einrichtung einer Einbahnregelung im Ruländerweg in Richtung Ost eine zusätzliche Strecke entstehen. Bisher würde der direkte Weg über die Heilmeyersteige ca. 500 m bedeuten (Rot). Mit Einbahnregelung und ohne Befahren des Kelternwegs würde dafür eine zusätzliche Wegestrecke gefahren werden müssen, die insgesamt 2.000 m beträgt (Blau). Der Weg über den Kelternweg mit konsequenter Einbahnstraße in Richtung West würde denselben Umweg bedeuten, hätte aber zur Folge, dass die Verkehrsbelastung unverändert bleibt.

3. Fazit und Empfehlung

Aus der Betrachtung der Ergebnisse der Verkehrszählung mit Analyse der richtungsbezogenen Werte ist festzustellen, dass Auswirkungen durch die Sperrung des Froschwegs für den Kelternweg in der aktuellen Erhebung nicht erkennbar sind. Des Weiteren zeigen die Ergebnisse der Verkehrszählung im Kelternweg und Ruländerweg über den gesamten Tag verteilt keine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung und entsteht aufgrund des Quell- und Zielverkehrs innerhalb des Wohngebietes Eselsberg. Aufgrund der deutlichen Vorteile für die Naherholungsnutzung im Froschweg wird die Verwaltung daher an der bestehenden Situation festhalten.

Aufgrund der Ost-West-Verbindung zwischen den Hauptsammelstraßen Weinbergweg und Heilmeyersteige wird immer eine Verkehrsbelastung verursacht durch Bewohner benachbarter Straßen vorhanden sein. Der Vorschlag zur Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Einrichtung von Einbahnregelungen wird nicht greifen, da die Wegebeziehungen unverändert bleiben. Die Einbahnrichtungen führen eher zu einer Erhöhung der Fahrstrecke für die betroffenen Anlieger innerhalb der beiden Straßen. Aus dieser Überlegung heraus und aus dem Gesichtspunkt, dass der ÖPNV von dieser Regelung ausgenommen bleiben soll, mit der Frage der Überwachung, wird vorgeschlagen, die Verkehrsregelungen in den beiden Straßen Kelternweg und Ruländerweg wie im Bestand zu belassen.