



Sachbearbeitung Sanierungstreuhand Ulm GmbH

Datum 27.01.2016

Geschäftszeichen

Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 01.03.2016 TOP

Behandlung öffentlich GD 056/16

---

Betreff: Sanierungsgebiet Weststadt II  
Umgestaltung Theodor-Heuss-Platz  
- Bericht über Ergebnisse der Verkehrsflusssimulation -  
- Beschluss zum weiteren Vorgehen -

Anlagen: Anlage 1 - Wettbewerbsentwurf  
Anlage 2 - Vorentwurf Vorzugsvariante

**Antrag:**

1. Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
2. Die SAN zu beauftragen, mit dem Planungsbüro auf Grundlage der Vorzugsvariante der Verkehrsflusssimulation die Entwurfsplanung und Kostenberechnung zu erstellen.

Dirk Feil

---

Zur Mitzeichnung an:

BM 3, C 3, OB, SUB, VGV

---

---

---

---

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:

Eingang OB/G \_\_\_\_\_

Versand an GR \_\_\_\_\_

Niederschrift § \_\_\_\_\_

Anlage Nr. \_\_\_\_\_

## Sachdarstellung:

### 1. Kurzdarstellung

Bei einer detaillierten Betrachtung der Leistungsfähigkeit des Wettbewerbsergebnisses über eine Verkehrsflusssimulation konnte die verkehrliche Realisierbarkeit des Entwurfskonzeptes nachgewiesen werden. Darüber hinaus war es durch diese Untersuchung möglich, weitere Verbesserungen bezüglich der Umgestaltung zu erreichen.

### 2. Bisherige Beschlüsse

- GD-Nr. 380/11: Beschluss über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Weststadt II“ (Vorberatung im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 08.11.2011; Beschluss im Gemeinderat am 16.11.2011)
- GD-Nr. 167/14: Beschluss über Genehmigung der Maßnahmenplanung sowie der Kosten- und Finanzierungsübersicht für 2014 (Beschluss im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 06.05.2014)
- GD-Nr. 323/14: Beschluss über die Auslobung des Wettbewerbes Theodor-Heuss-Platz (Beschluss im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 30.09.2014)
- GD-Nr. 235/15: Beschluss über Genehmigung der Maßnahmenplanung sowie der Kosten- und Finanzierungsübersicht für 2015 (Beschluss im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.06.2015)
- GD Nr. 236/15: Bericht über das Ergebnis des Planungswettbewerbs und Beschluss zum weiteren Vorgehen (Beschluss im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 9.06.2015)

### 3. Sachverhalt

#### 3.1. Ausgangslage

Der Theodor-Heuss-Platz ist der zentrale Verkehrsknoten in der Weststadt. Er weist große verkehrstechnische und städtebauliche Mängel auf. Die Umgestaltung ist seit vielen Jahren erklärtes Sanierungsziel in der Weststadt.

Der Wettbewerb sollte dahingehend Lösungen aufzeigen, wie die städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Potenziale besser organisiert und gestaltet werden können. Die räumliche Qualität als Stadtteilplatz soll neu entwickelt und gestärkt werden. Das Wettbewerbsgebiet umfasst den Theodor-Heuss-Platz mit angrenzenden Straßenabschnitten, der Moltkestraße im Süden bis zum Agnes-Schultheiß-Platz und der Bleicher-Walk-Straße im Norden bis zur Zufahrt Betriebshof SWU.

Der Wettbewerb hat einen eindeutigen Siegerentwurf hervorgebracht. Im Sommer 2015 hat die SAN den Wettbewerbsgewinner laut Beschluss im Fachbereichsausschuss GD 236/15 mit der Leistungsphase 2 (Vorentwurf) und 3 (Entwurf) und einer Verkehrsflusssimulation beauftragt.

### 3.2. Vorentwurf und Verkehrsflusssimulation

Nach der Sommerpause 2015 hat die beauftragte Arbeitsgemeinschaft (bbz Landschaftsarchitekten aus Berlin und opb Obermeyer Planen+Beraten aus München) mit der Vorplanung und der Verkehrsflusssimulation in Abstimmung mit der Sanierungstreuhand (SAN) begonnen. Die weitere verkehrliche Planung wurde in enger Abstimmung mit der Hauptabteilung VGV durchgeführt.

Grundlage für die weitere Bearbeitung war das Wettbewerbsergebnis (Anlage 1). In die Vorentwurfsplanung wurden zusätzlich Anregungen der städtischen Fachabteilungen und der SWU-Verkehr eingearbeitet.

Da im Wettbewerb nur ein überschlägiges Verfahren zur Bemessung des Knotens und zum Nachweis der Leistungsfähigkeit vorgenommen wurde, sollte in einem zweiten Schritt über eine Verkehrsflusssimulation eine detaillierte Grundlage erarbeitet werden. Bei der beauftragten Verkehrsflusssimulation wurden unterschiedliche Varianten untersucht und verwaltungsintern abgestimmt. Zum Vergleich mit dem Ist-Zustand wurde ebenfalls eine Verkehrssimulation durchgeführt.

Aus den unterschiedlichen Varianten der Verkehrsflusssimulation und des Vorentwurfes hat sich eine Vorzugsvariante entwickelt.

Bei allen Varianten wurde die Anregung der SWU-Verkehr berücksichtigt, ein zusätzliches Einrückgleis von der Söflingerstraße West in die Bleicher-Walk-Straße einzuplanen. Das Einrücken aus der Söflingerstraße wird somit ohne Gleiswechsel möglich. Es entsteht ein vollständiges Gleisdreieck auf dem Theodor-Heuss-Platz. Dies bedeutet für die Straßenbahn eine wesentliche Verbesserung der Bestandssituation.

Ebenso wurde bei allen untersuchten Varianten im Vergleich zum Wettbewerb die Bestandssituation insbesondere im Hinblick auf die nördlich angrenzende Nutzung eingearbeitet. Die bestehenden Anliegerzufahrten wurden berücksichtigt, wie zum Beispiel die Zufahrt zur Tankstelle und zur Großgarage. Ebenso wurden die Straßenquerschnitte in Abstimmung mit der städtischen Fachabteilung VGV optimiert.

Der Theodor-Heuss-Platz ist verkehrlich betrachtet ein Doppelknoten. Die Qualität des Verkehrsablaufs wird in der Spitzenstunde ermittelt. Die maßgeblichen Spitzenstunden sind abends zwischen 16:30 Uhr und 17:30 Uhr sowie morgens zwischen 7:30 Uhr und 8:30 Uhr. Die Ermittlung beruht auf einer speziellen Verkehrszählung vom Februar 2014 für die verkehrliche Voruntersuchung. Hier ergeben sich vor allem starke Verkehrsströme im Bereich

- Zufahrt aus Einsteinstraße (West) morgens und abends,
- Zufahrt aus Moltkestraße abends,
- Zufahrt aus Wagnerstraße und Söflingerstraße Ost abends.

Die Qualität des Verkehrsablaufes des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bleibt auf dem stabilen Bestandsniveau.

Für alle anderen Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, Straßenbahn) verbessert sich die Qualität aus verkehrlicher Sicht durch die Neugestaltung deutlich.

### 3.3. Erläuterung der Vorzugsvariante – Vorentwurf (Anlage 2)

Die aus dem Wettbewerb herausgearbeitete Lösung über die Trennung in zwei klar strukturierte Kreuzungen mit der Stärkung der Söflingerstraße als Hauptachse werden beibehalten; ebenso die zwei weitgehend verkehrsfreien Platzflächen nördlich und südlich der Söflingerstraße.

Auf der südlichen Platzfläche ist die Straßenbahnhaltestelle eingebunden, so dass die Fahrgäste ohne Beeinträchtigungen des Individualverkehrs sicher ein- und aussteigen können.

Die Bushaltestellen für den Regionalverkehr sind mittels barrierefreien Bushaltekaps an der Söflingerstraße zwischen den beiden Kreuzungen untergebracht und können somit alle Fahrtrichtungen bedienen.

Der Radverkehr wird weiterhin konsequent über Radschutzstreifen mit 1,50 m Breite auf der Fahrbahn geführt.

Die gemäß Wettbewerbsentwurf deutlich verbesserte Situation für die Fußgänger, vor allem im Hinblick auf die Überquerungsmöglichkeiten der Straßen, wurde nicht verändert.

Auf dem nördlichen Platz ist nun analog zum Bestand eine Zufahrt für LKW und PKW aus Richtung Osten zu den bestehenden Nutzungen (Tankstelle und Großgarage) eingeplant. In der Bleicher-Walk-Straße befinden sich, ebenfalls analog zum Bestand, für diese bestehenden Nutzungen Zu- und Ausfahrten für die PKWs und die LKWs. Die Erschließung wurde mit dem Grundstückseigentümer in den Grundzügen vorbesprochen.

In der süd-östlichen Ecke der südlichen Platzfläche wurde eine Anliegereinfahrt für das Gebäude Wagnerstraße 121 vorgesehen.

Die Vorzugsvariante stellt die konsequente Weiterentwicklung des Wettbewerbsentwurfes dar. Die drei Fahrspuren der Söflingerstraße wurden zwischen den beiden Kreuzungen beibehalten. Da die Hauptbelastung während der Spitzenzeiten abends und morgens aus unterschiedlichen Richtungen kommt, wurde die mittlere Spur aufgeteilt. Damit können die Verkehrsströme aus den jeweiligen Richtungen besser abgewickelt werden.

Insgesamt konnte durch die Optimierung der Fahrbahnquerschnitte in vielen Straßenbereichen mehr Raum für die verkehrsfreien Bereiche (Plätze und Gehsteige) erzielt werden.

Dies betrifft insbesondere die Einsteinstraße und die Wagnerstraße; hier wurde der Querschnitt der Straße um jeweils eine Fahrspur reduziert, ohne eine Einschränkung der Verkehrsabwicklung und der Leistungsfähigkeit nach sich zu ziehen.

Bei der Verkehrsflusssimulation für den Wettbewerbsentwurf konnte über die Modifizierung der Fahrspuraufteilung, der Umlaufzeit, der Phasenstruktur und der Versatzeiten für den motorisierten Individualverkehr eine Verkehrsqualität erreicht werden, die dem heutigen Ist-Zustand entspricht.

Unter Anderem durch die geringeren Fahrbahnbreiten ist es aber dabei möglich, die Wartezeiten für die Fußgänger in Richtung Straßenbahnhaltestelle aus allen Richtungen gegenüber dem Ist-Zustand im Mittel um 60 % zu verringern.

Nach dem Verkehrsmodell der Stadt Ulm sind für den Bereich Theodor-Heuss-Platz bis 2025 keine wesentlichen Zunahmen zu erwarten. Bis zur Erreichung der Leistungsfähigkeitsgrenze sind aber noch ausreichend Kapazitäten vorhanden. Darüber hinaus lässt sich anhand des Modells auch ein Anteil an Durchgangsverkehr identifizieren, der bei einer überproportionalen Zunahme der Verkehrsmengen in diesem Bereich auf andere Wege verlagert werden kann.

Es wird empfohlen, die vorgestellte Variante weiter auszuarbeiten.

#### 3.4. Weiteres Vorgehen und Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Anschluss an die heutige Beschlussfassung wird die städtische Projektgruppe „Theodor-Heuss-Platz“ unter Federführung der SAN wieder die begleitende Arbeit aufnehmen; auch werden die betroffenen Eigentümer der angrenzenden Grundstücke zusammen mit dem bereits bestehenden Projektforum über die aktuelle Planung informiert und in den weiteren Prozess mit einbezogen. Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung des Entwurfs ist daher eine entsprechende Öffentlichkeitsveranstaltung für alle Bürgerinnen und Bürger vorgesehen.

Der Projektbeschluss ist für Sommer / Herbst 2016 geplant.

Erst nach Abschluss der Entwurfsplanung kann auf der Basis einer Kostenberechnung ein Finanzierungsplan unter Einbindung von Städtebaufördermitteln für das Projekt erstellt werden.

Für Planung und Genehmigungsverfahren sind ca. zwei Jahre veranschlagt, so dass voraussichtlich ab Frühjahr 2018 alle Voraussetzungen vorliegen, mit dem eigentlichen Umbau beginnen zu können. Das Sanierungsgebiet „Weststadt II“ läuft noch bis zum Jahr 2019.

Die Kosten für die Entwurfsplanung, eine detaillierte Verkehrsflusssimulation sowie den Bürgerdialog werden aus Städtebaufördermitteln bereitgestellt, die im Haushalt 2016 veranschlagt sind.