



Sachbearbeitung VGV/VP - Verkehrsplanung
Datum 25.02.2016
Geschäftszeichen VGV/VP1-Str * 26
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 22.03.2016 TOP
Behandlung öffentlich GD 105/16

Betreff: Verkehrssicherheit Blaubeurer Tor
- Bericht -

Anlagen: Plandarstellungen der südlichen Zufahrt zum Blaubeurer-Tor-Ring
(Anlage 1)

Antrag:

1. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Einer testweisen Sperrung des rechten Fahrstreifens an der südlichen Zufahrt zum Blaubeurer-Tor-Ring wird zur Überprüfung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit zugestimmt.
3. Bei erfolgreich abgeschlossener Testphase wird der Erstellung der ausführungsfähigen Planung des in Anlage 1 abgebildeten "Umbauvorschlages" grundsätzlich zugestimmt. Ein Baubeschluss des Umbauvorschlages erfolgt zu gegebener Zeit erneut im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt.

Feig

Zur Mitzeichnung an:

BM 3, C 3, OB, RPA, VGV/VI, ZS/F

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:

Eingang OB/G _____

Versand an GR _____

Niederschrift § _____

Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Erläuterung des Vorhabens

Der Blaubeurer-Ring in der Weststadt ist in vielerlei Hinsicht ein besonderer Knotenpunkt. Unabhängig von der heutzutage eher seltenen Form als Ringfahrbahn (kein Kreisverkehr wie vielfach missverstanden), beinhaltet er zudem das historische Blaubeurer-Tor als Werk VI der Bundesfestungsanlage und wickelt zudem das sehr hohe Verkehrsaufkommen auf 3 verschiedenen Ebenen ab. Fuß- und Radverkehr belegen die unterste Ebene und können so konfliktfrei mittels Unterführungen vom Kfz-Verkehr geführt werden, die B10 nimmt mit der Wallstraßenbrücke als überregionale Straßenverbindung in Nord-Süd-Richtung die obersten Ebene ein und die Ringfahrbahn selbst, welche als Verteiler in mittlerer Höhenlage den Verkehr in alle vier Himmelsrichtungen aufteilt.

Die sehr hohe Leistungsfähigkeit und die optimale Verteilungsfunktion des Knotenpunktes spiegeln sich jedoch auch negativ in seiner quantitativen Unfallstatistik wieder, in welcher er seit Jahren den Spitzenplatz bei den Straßen in der städtischen Straßenbaulast einnimmt.

Auch wenn ein Großteil der Unfälle nur Sachschäden ohne Schwerverletzte verzeichnet, bleibt stets das Ziel diese auch weiterhin zu reduzieren. Aus diesem Grund hat man sich Ende 2012 an das erfahrene Ingenieurbüro SHP Ingenieure aus Hannover mit dem Ziel gewandt, den Blaubeurer-Tor-Ring hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu verbessern, ohne dabei die Leistungsfähigkeit in relevanter Größenordnung zu reduzieren.

2. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

2.1. Unfallauswertung / Verkehrssicherheit

Die Auswertung der Verkehrssicherheit erfolgte anhand der polizeilich erfassten Unfälle der Jahre 2010 bis 2012. Neben den häufigsten Unfalltypen "Einbiegen / Kreuzen", sowie "Unfälle im Längsverkehr", gab es im betrachteten Zeitraum keine schwerverletzten oder getöteten Personen.

Bis auf die Knotenpunktzufahrt der Ludwig-Erhard-Brücke in 2010 und 2012, waren alle anderen Knotenpunkte in allen untersuchten Jahren Unfallhäufigkeitsstellen. Eine signifikante Steigerung um mehr als die doppelte Anzahl der verzeichneten Unfälle aus den Vorjahren, konnte 2012 in der Zufahrt Wallstraßenbrücke auf den Umleitungsverkehr von der Tunnelbaustelle der B10 zurückgeführt werden.

Obwohl alle vier Zu- und Ausfahrten der Ringfahrbahn in mindestens einem Untersuchungsjahr als Unfallhäufigkeitsstelle geführt werden, wird die Zufahrt vom Hindenburgring, in Verbindung mit der Ausfahrt auf die Ludwig-Erhard-Brücke mit insg. 147 (43 bis 56 p.a.) polizeilich erfassten Unfällen als besonders kritisch eingestuft.

2.2. Qualität des Verkehrsablaufs im Bestand

Die durchgeführte Verkehrszählung Anfang 2013 bot die Grundlage für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit im jetzigen Bestand und auch für die zu untersuchenden Optimierungsmöglichkeiten.

Die jetzige Leitungsfähigkeit wurde für die nachmittägliche Spitzenstunde im Allgemeinen mit der Stufe "D" (Qualitätsstufenskala des HBS) ermittelt, was zwar einen ständigen Rückstau mit Wartezeiten bedeutet, der Verkehrszustand jedoch stabil ist. Dies betrifft jedoch im Wesentlichen nur die Zufahrt von der Ludwig-Erhard-Brücke. Alle anderen Zufahrten haben mit den Qualitätsstufen "A" und "B" nur sehr kurze bis kurze Wartezeiten.

2.3. Mängelanalyse

Neben der hohen Verkehrsbelastung werden aufgrund des großen Durchmessers der Ringfahrbahn auch hohe Geschwindigkeiten erreicht, die an den Zufahrten teils eine hohe Risikobereitschaft der Fahrzeugführer erkennen lässt und selbst kleine Lücken für die Einfahrt genutzt werden.

Die Zufahrt Hindenburgring verfügt im Gegensatz zu allen anderen Zufahrten über keinen Bypass, jedoch über insg. 3 Fahrstreifen. Der rechte Fahrstreifen ist dabei vorfahrtgeregelt an die Ausfahrt der Ludwig-Erhard-Brücke angebunden, wobei die Vorfahrtregelung häufig missverstanden wird und zudem durch die spitzwinklig angelegte Zufahrt ggf. Sichtverdeckungen auftreten können.

An der Ausfahrt zur Ludwig-Erhard-Brücke werden die möglichen Fahrbeziehungen häufig missverstanden. Während auf dem äußeren rechten Fahrstreifen die Ringfahrbahn in Richtung Ludwig-Erhard-Brücke in jedem Fall verlassen werden muss, kann auf dem inneren linken Fahrstreifen entweder die Ausfahrt oder die Ringfahrbahn weiter genutzt werden. Besonders an dieser Stelle wird der vorfahrtgeregelt 4-armige Knotenpunkt häufig mit einem Kreisverkehr verwechselt.

2.4. Maßnahmenentwicklung

Da die Leistungsfähigkeit des Blaubeurer-Tor-Ring insgesamt ausreichend und an drei der vier Zufahrten sogar gut bis sehr gut ist, jedoch die Verkehrssicherheit als kritisch beurteilt wird, bedeutet häufig die Verbesserung des einen, auch eine Verschlechterung des anderen.

So sind z.B. alle Variantenuntersuchungen, die jetzige Ringfahrbahn in einen echten Kreisverkehr, bzw. Turbokreisverkehr umzubauen, an der mangelnden Leistungsfähigkeit gescheitert.

Aus diesem Grund hat man sich auf eine bestandsorientierte Verbesserung konzentriert, welche bei Bedarf mit einer weiteren Ausbaustufe ergänzt werden kann.

2.5. Vorzugsvariante: "Bestandsorientiert, ohne zusätzlichen Bypass"

Die Vorzugsvariante beinhaltet den Umbau der Zufahrt Hindenburgring und würde etwas abgesetzt von der Ausfahrt Ludwig-Erhard-Brücke in stumpferem Winkel auf die Ringfahrbahn geführt. In Verbindung mit eindeutiger Fahrbahnmarkierung (u. a. durchgezogener Linie) und dem Entfall eines Fahrstreifens in der Zufahrt, würde die Situation der gegenüberliegenden Zufahrt Wallstraßenbrücke entsprechen und sollte bei gleicher Leistungsfähigkeit zum Bestand die Verkehrssicherheit geringfügig verbessern.

Nicht empfohlen werden kann hingegen ein bestandsorientierter Ausbau mit zusätzlichem Bypass.

Dabei würde der rechte Fahrstreifen in der Zufahrt Hindenburgring und eine Ausfahrtspur zur Ludwig-Erhard-Brücke baulich getrennt von den anderen geführt. Die dabei notwendigen Fahrstreifenwechsel in der Ringfahrbahn und auch in der Ausfahrt zum Erreichen der Abfahrtsrampe Schillerstraße führen zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko und verschlechtern dabei zudem ggf. den Verkehrsablauf.

Diese Variante wird daher zukünftig nicht mehr weiterverfolgt.

2.6. Signalisierung des gesamten Rings (bei Bedarf als weitere Ausbaustufe)

Eine zusätzliche Verbesserung der Verkehrssicherheit würde sich aus der Signalisierung des gesamten Rings und dessen Zufahrten als Ausbaustufe der bestandsorientierten Vorzugsvariante ergeben.

Die Leistungsfähigkeit des Blaubeurer-Tor-Ring würde dabei aber sowohl insgesamt, als auch an allen Zufahrten gleichermaßen, mit der Qualitätsstufe "C" bewertet, was spürbare Wartezeiten über den gesamten Tag mit sich brächte.

Trotz der dadurch erwarteten deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit mit einer Konfliktreduzierung an den Fahrwegüberschneidungen und in Verbindung mit der errechneten ausreichenden Leistungsfähigkeit im gesamten Ring, bedeutet eine Signalisierung zumindest rechnerisch eine Verschlechterung der Verkehrsqualität an drei der vier Zufahrten und wird vermutlich auch subjektiv von vielen Verkehrsteilnehmern in den Schwachlastzeiten als eine solche empfunden.

3. Abwicklung der Maßnahme

Eine ausführliche Planung für einen möglichen Umbau der südlichen Ringzufahrt wird nach erfolgreicher Testphase, sowie nach Klärung der verfügbaren personellen und finanziellen Kapazitäten zeitnah erstellt und im Anschluss erneut im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vorgestellt. Ein baulicher Eingriff erfolgt zudem nur in Abstimmung mit anderen Maßnahmen wie z.B. dem Bau der Linie 2.

4. Kosten und Finanzierung

Die geschätzten Kosten für den Umbau der südlichen Zufahrt, einschließlich der notwendigen Markierungsarbeiten liegen bei rd. 120.000 €. Die Kosten für das zeitlich befristete Provisorium in der Testphase betragen 25.000 €. Die Finanzierung / Deckung im vorliegenden Haushalt erfolgt daher wie üblich bei dieser Kostenhöhe im Rahmen der Verwaltung. Die Haushaltsmittel werden zu gegebener Zeit durch die Verwaltung beantragt.