



Sachbearbeitung	Verkehrsplanung und Straßenbau		
Datum	10.06.2010		
Geschäftszeichen	VG/VP-Re/Bi		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 29.06.2010	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 273/10

---

**Betreff:** Ausbau Mittlerer Ring  
- Mittelfristiges Programm 2010 - 2012

**Anlagen:** Geschwindigkeitsregelung (Bestand) (Anlage 1)  
Zielkonzept (Anlage 2)  
Realisierungsschritt: Stufe 1 (Anlage 3)  
Übersicht Kosten und Maßnahmen (Anlage 4)  
Antrag Nr. 154/08 der FWG-Fraktion (Anlage 5)  
Antrag Nr. 39/09 der SPD-Fraktion (Anlage 6)  
Antrag Nr. 62/09 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Anlage 7)  
Antrag Nr. 70/09 der FWG-Fraktion (Anlage 8)  
Antrag Nr. 12/10 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Anlage 9)

**Antrag:**

1. Das Ergebnis der Untersuchung zum „Verkehrskonzept Mittlerer Ring“ mit dem vorgelegten Zielkonzept des Büros Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird - vorbehaltlich der Bereitstellung der Finanzmittel im Haushalt 2011 - beauftragt, aus der Stufe 1 die Maßnahmen für die Knoten Wilhelm-Runge-Straße und Oberer Eselsberg am Berliner Ring umzusetzen und für die Entlastung des Knotens Wiblinger Allee/Hans-Lorenser-Straße eine leistungsfähige Lösung zu entwickeln.

Feig

---

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

## Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>		<b>Ja</b>	
<b>Auswirkungen auf den Stellenplan:</b>		<b>Nein</b>	
<b>Finanzbedarf*2010 bis 2012</b>			
<b>Vermögenshaushalt/Finanzplanung</b>		<b>Verwaltungshaushalt [einmalig / laufend]</b>	
Ausgaben	1.715.000 €	Ausgaben (einschl. kalk. Kosten)	€
Einnahmen	100.000 €	Einnahmen	€
Zuschussbedarf	<b>1.615.000 €</b>	Zuschussbedarf	<b>€</b>
<b>Mittelbereitstellung *</b>			
Finanzposition: 2.6300.9520.000-0183		innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei:	
<u>Vermögenshaushalt</u>			€
Bedarf:	742.000 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei:	€
Verfügbar:	742.000 €		€
Mehr-/Minderbedarf:	<b>0 €</b>	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln:	€
Deckung bei Finanzposition:			€
<u>Finanzplanung</u>			
Bedarf:	1.715.000 €		
Veranschlagt:	2.742.000 €		
Mehr-/ <b>Minderbedarf:</b>	<b>-1.027.000 €</b>		
Deckung im Rahmen der Fortschreibung der Finanzplanung.			

### 1. Beschlüsse des Gemeinderates

In den Sitzungen des Fachbereichsausschusses für Stadtentwicklung Bau und Umwelt wurde am 06.03.2007 (GD 57/07) auf Grundlage der Untersuchung von dem Büro Lang, Lichtenstein, die grundlegende Zustimmung zu den dabei vorgestellten Maßnahmen gegeben und die Verwaltung beauftragt, die Voraussetzungen für die einzelnen Bausteine vorzubereiten. Dies bildete mit einem Gesamtvolumen von 15,1 Mio. € die Grundlage für die mittelfristige Finanzplanung, die im Zusammenhang mit der Planung für den Umbau des Knotenpunktes Kuhbergring/Egginger Weg in der Sitzung am 17.07.2007 (GD 257/07) auf 15,28 Mio. € fortgeschrieben wurde.

Diese Beschlüsse bilden auch die Grundlage für die bisher umgesetzten Maßnahmen:

- KnotenKuhbergring/Egginger Weg (Umbau und Signalisierung) - Beginn Sommerferien 2010, Herbst 2010
- Knoten Berliner Ring/Albert-Einstein-Allee West (Signalisierung) - fertiggestellt
- Knoten Wiblinger Allee/Laupheimer Straße (Linkseinbiegen mit Einfädelfahrstreifen in Mittellage) - fertiggestellt
- Knoten Wiblinger Allee/Hans-Lorenser-Straße (mögliche Ausgestaltung des Knotenpunkts) - Untersuchung läuft
- Knoten Berliner Ring/Virchowstraße ((Signalisierung) - fertiggestellt

Ergänzend wurden auf Grund des kurzfristigen Bedarfs folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Knoten Berliner Allee/Albert-Einstein-Allee Nord (Zusätzlicher Fahrstreifen in Richtung Westen) - fertiggestellt
- Knoten Berliner Allee/Albert-Einstein-Allee West (Signalisierung) - fertiggestellt

Noch nicht umgesetzte Maßnahmen:

- Knoten Wiblinger Allee/Hans-Lorenser-Straße
- Knoten Berliner Allee/Heilmeyer Steige Nord (Signalisierung)
- Zusatzfahrstreifen
  - Grimmelfinger Weg - Egginger Weg
  - Heilmeyersteige Süd - Albert-Einstein-Allee
  - Harthausen Straße - Fußgängerüberführung
  - Jörg-Syrilin-Straße - Egginger Weg

## 2. Grundlagen

Infolge der geplanten städtebaulichen Entwicklung im Science Parks II im Norden, in Söflingen und am Kuhberg im Westen und im Donautal im Süden werden zunehmend weitere Verkehre den Mittleren Ring nutzen. Dies ist gewollt, damit Verkehre nicht durch Wohngebiete und die Innenstadt fahren.

Dementsprechend ist es erforderlich den Mittleren Ring den sich abzeichnenden Anforderungen anzupassen. Auch infolge der von den Fraktionen gestellten Anträge (s. Anlagen 5-9) (der Antrag Nr.131/09 vom 16.10.2009 der Herren Stadträte Dörfler und Keppler wurde im Fachbereichsausschuss am 26.10.2009 unter dem TOP Umgebungslärmrichtlinie - Lärmaktionsplan Ulm - Bericht schon behandelt) und den sich ergebenden Veränderungen auf dem Mittleren Ring im Zusammenhang mit den verkehrlichen Einschränkungen durch die Baumaßnahmen im Bereich der B 10 machen es erforderlich ein schlüssiges Konzept für den Mittleren Ring unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit zu entwickeln. Damit wurde das Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (im Weiteren kurz Büro Dr. Brenner genannt) beauftragt.

## 3. Untersuchung zum Verkehrskonzept Mittlerer Ring

### 3.1 Darstellung der bestehenden Situation

Um die erforderlichen Grundlagendaten zu erhalten, hat das Büro Dr. Brenner Verkehrszählungen und Messfahrten im Verkehr durchgeführt. Zudem wurden die Knotenpunktregelungen, Spuraufteilungen, Überholverbote, Unfallhäufungsstellen und Geschwindigkeitsregelungen im Bestand aufgezeigt.

Das **Ergebnis der Messfahrten** hat gezeigt, dass unter den gegebenen Bedingungen die behinderungsfreie Fahrt vom Wiblinger Ring bis zur B 19 bzw. die Fahrt in der Gegenrichtung in etwa 14 Minuten möglich ist. Durch mögliche Wartezeiten an den Knotenpunkten und auf der freien Strecke, die getrennt betrachtet bei jeweils ca. 2 Minuten liegen, ergeben sich im Durchschnitt Fahrzeiten von 18 Minuten pro Richtung. Extremwerte liegen dabei bei ca. 20 Minuten je Richtung. Bei diesen Verlustzeiten treten z.B. Stauungen von Norden vor dem Egginger

Weg und zwischen der Daimlerstraße und/oder der Hans-Lorenser-Straße auf. In Richtung Norden treten Staus vor dem Egginger Weg und dem Knoten Berliner Ring/Albert-Einstein-Allee auf.

**Probleme bei der Koordinierung** der Anlagen zwischen der Albert-Einstein-Allee West und der Heilmeyersteige Süd wurden in der Zwischenzeit nach den Messfahrten überprüft und korrigiert, so dass die Situation in diesem Abschnitt bereits noch im Zuge der laufenden Untersuchung deutlich verbessert werden konnte. In diesem Abschnitt sind die Abstände der Lichtsignalanlagen teilweise groß, so dass sich Fahrzeugpuls auseinander ziehen können. Durch eine zusätzliche Signalisierung des Knotens Heilmeyersteige Nord wird eine weitere Verbesserung erzielt. Die Einbeziehung dieses Knotens in die Signalisierung wurde bereits mit GD 367/09 beschlossen.

**Leistungsdefizite bei den Zufahrten** liegen besonders – wie auch schon zu erkennen gewesen ist – bei den Linkseinbiegern von den Nebenrichtungen auf den Mittleren Ring. Hinzu kommen noch die Rechtseinbieger bei der Einmündung der Straße Oberer Eselsberg und die Linkseinbieger von der Wiblinger Allee in die Hans-Lorenser-Straße. Für alle liegt eine Qualitätsstufe F vor, dies ist die schlechteste Stufe der Bewertung von Leistungsfähigkeiten an Knotenpunkten nach dem Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS).

### 3.2 Entwicklung von Maßnahmen

Die Entwicklung von Maßnahmen ergibt sich aus den Funktionen des Mittleren Rings. Diese umfassen drei Bereiche:

- Erhalt der Leistungsfähigkeit im Zuge der Hauptrichtung (Tangentenfunktion)
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Nebenrichtungen (Erschließungsfunktion)
- Aufnahme von umgeleiteten Verkehrsströmen bei Verkehrsstörungen auf den Innenstadttangenten (Entlastungsfunktion)

Im Zuge des Mittleren Rings sollte laut Gutachter ein **konstantes durchgängiges Geschwindigkeitsniveau geschaffen werden**. Auf Grund der bisherigen unterschiedlichen Streckenabschnitte wurde auch eine Vielzahl von Geschwindigkeitsregelungen vorgesehen. Diese reichen von unbegrenzt südlich von Lehr, von 100 km/h im Abschnitt westlich des Örlinger Tals, von 70 km/h zwischen Hörvelsinger Weg und Rampe von der B 10, zwischen Albert-Einstein-Allee bis Heilmeyersteige Süd und von Rampe B28 bis Kastbrücke. Zwei Abschnitte haben eine Begrenzung auf 50 km/h. Dies ist die Brücke über das Blautal und die Einmündung Kuhberggring/Egginger Weg. Dieser Knoten wird noch in diesem Jahr zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Abbiegebeziehung mit einer Signalanlage bestückt. Mit der Fertigstellung dieser Maßnahme kann hier die Geschwindigkeit an die sich anschließenden Streckenabschnitte angepasst werden.

Im Sinne einer einheitlichen Gestaltung eines Straßenzuges empfiehlt das Büro Dr. Brenner den häufigen Wechsel zwischen **unterschiedlichen Knotenpunktformen** und Regelungsarten zu **vermeiden**. Dementsprechend empfiehlt das Büro Dr. Brenner je nach den vorliegenden Verkehrsstärken der Nebenrichtungen zur leistungsfähigen Verkehrsabwicklung auf dem Mittleren Ring vorfahrts- oder lichtsignalanlagengeregelte Knotenpunkte.

Auf Grund der technischen Ausstattung der Brücke ist eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 50 km/h auf der Blautalbrücke unvermeidlich. Auf der übrigen Strecke empfiehlt das Büro Dr. Brenner als **einheitliche Geschwindigkeit** ab dem Knoten Hörvelsinger Weg bis zur Kastbrücke von **bis zu 70 km/h** (auf Grund der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben ist dies die Obergrenze für signalisierte Knoten).

### 3.3 Stufenkonzept

Es wird ein Umsetzungskonzept in drei Realisierungsschritten vorgeschlagen:

- Stufe 1: Vorrangig umzugestaltende Knotenpunkte
- Stufe 2: Verkehrsmanagement
- Stufe 3: Weiterer Ausbau

Im Folgenden werden in den Stufen die entsprechenden Maßnahmen aufgeführt:

#### Stufe 1 - Vorrangig umzugestaltende Knotenpunkte (Beschlussenteil)

Auf Grund von Defiziten bei der Leistungsfähigkeit und Mängeln bei der Verkehrssicherheit besteht im Zuge des Streckenabschnitts Wiblinger Allee die vorrangige Notwendigkeit einer Veränderung. Hier steht eine Lösung für den Knoten Wiblinger Allee/Hans-Lorensen-Straße dringend an. In der Untersuchung „Verkehrerschließung Donautal“ im Zusammenhang mit erforderlichen Brückensanierungen bei den Zufahrten zum Industriegebiet Donautal wurde vom Büro Dr. Brenner die Möglichkeit einer Signalisierung dieses Knotens untersucht. Unter den Verkehrsbelastungen des Jahres 2008 wäre eine Signalisierung unter den gegebenen baulichen Rahmenbedingungen möglich gewesen. Zurzeit wird aber mit einer „Verkehrstechnischen Untersuchung“ von Modus Consult Ulm eine Umsetzungsmöglichkeit untersucht. Die Prognosedaten der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans machen eine intensivere Betrachtung bzgl. eines Umbaus erforderlich. Deshalb ist zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage darüber möglich, wie eine adäquate leistungsfähige Umgestaltung im Detail aussehen wird. Die Untersuchung von Modus Consult Ulm beinhaltet auch die Erarbeitung einer grundsätzlichen, langfristigen Verbesserungsmöglichkeit an dem Knoten Wiblinger Allee/Laupheimer Straße, die auch im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Knotens Wiblinger Allee/Hans-Lorensen-Straße gesehen werden muss.

Aus diesem Grund wurde jetzt an diesem Knoten zur Vereinfachung des Linkseinbiegens von der Stadt aus der Laupheimer Straße ein sogenannter „innenliegender Einfädelfahrstreifen“ geschaffen. Dieser Einfädelfahrstreifen liegt zwischen den beiden Hauptrichtungsfahrbahnen der Wiblinger Allee. Das Einfahren des Linkseinbiegers aus der Laupheimer Straße in die Wiblinger Allee Richtung Westen erfolgt damit in zwei Schritten. Zuerst wird die Fahrbahn Richtung Wiblingen überfahren und in den innenliegenden Einfädelfahrstreifen eingefahren. Im zweiten Schritt wird dann von diesem Fahrstreifen in die Hauptfahrbahn Richtung Donautal eingefädelt.

Dieses System wird auch für die beiden weiteren Knoten, die in der Stufe 1 im vorrangigen Bedarf aufgeführt sind, zur Umgestaltung vorgeschlagen. Es handelt sich hierbei um die Knotenpunkte

- Berliner Allee/Oberer Eselsberg
- Berliner Allee/ Wilhelm-Runge-Straße

Auch für diese beiden vorfahrtgeregelten Knotenpunkte wird das System der „innenliegenden Einfädelfahrstreifen“ vorgeschlagen, da dies einerseits eine Möglichkeit bietet, ohne Signalisierung die Hauptrichtung nicht nachteilig zu beeinflussen und andererseits die Einfahrt des Linkseinbiegers auch deutlich zu verbessern.

Zur Realisierung dieser Maßnahme muss am Knoten Berliner Allee/Wilhelm-Runge-Straße die Querungshilfe für die Fußgänger zu der Haltestelle „Science Park II“ Richtung Osten bis an den Beginn des Linksabbiegefahrstreifens in die Wilhelm-Runge-Straße verlegt werden.

Zur Verbesserung der Situation der Rechtseinbieger aus der Straße Oberer Eselsberg wird hier die Einrichtung eines zusätzlichen Abbiegefahrstreifens vorgeschlagen. Dies ist eine Maßnahme, die

von den dort ansässigen Kliniken BWK und RKU schon geplant ist. Der bauliche Aufwand für diese Maßnahme ist begrenzt.

### Stufe 2 - Verkehrsmanagement (Kenntnisnahme)

In dieser Stufe ist vorgesehen, eine Verbesserung der Verkehrsabläufe durch den Einsatz von Verkehrsmanagementelementen zu erreichen.

Hierzu wird vorgeschlagen im Zusammenhang mit der Realisierung einer Lichtsignalanlage am Knoten Berliner Ring/Heilmeyersteige Nord (s.o.) eine verkehrsabhängige Lichtsignalanlagen-Koordinierung im Abschnitt Albert-Einstein-Allee West bis zur Heilmeyersteige Süd einzusetzen. Unter der Lichtsignalanlagen-Koordinierung ist etwas anderes zu verstehen, als die in der Stadt schon erfolgreich angewendete Technik. Der Gutachter schlägt vor, dass auf Grund der Steigungsverhältnisse eine Koordinierung in Abhängigkeit von der Zusammensetzung des jeweiligen Fahrzeugpulk und der sich daraus ergebenden Geschwindigkeit erfolgt. Dementsprechend kann für diesen Pulk eine dynamische Freigabe der Hauptrichtung der Lichtsignalanlagen erteilt werden. Für diese Umsetzung sind aber durchgängig entlang dieses Abschnittes Detektoren (z.B. Kontaktschleifen) einzubringen bzw. aufzustellen. Der Vorteil dieser Maßnahme wird darin gesehen, dass sich die Summe der Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen auf ein Minimum reduzieren lässt.

Als weitere Verkehrsmanagementmaßnahme wird die Installation eines Beschilderungssystems für den Mittleren Ring gesehen. Ziel ist es, bei Störungen Umleitungen auszuschildern, damit der Mittlere Ring die Funktion der gestörten Verkehrsbeziehung übernimmt, um die Belastungen im restlichen Netz zu minimieren. Hierzu ist ein entsprechendes Konzept zu entwickeln. Für diese Maßnahme wird aus Gründen der Ökonomie einer statischen Beschilderung bislang der Vorzug gegeben.

### Stufe 3 - Weiterer Ausbau (Kenntnisnahme)

In dieser Stufe sind weitere, aber nicht in dem vorrangigen Bedarf zuzuordnende Umgestaltungen der folgenden Knotenpunkte vorgesehen:

- Kurt-Schuhmacher Ring/Rampe Harthäuser Straße
- Kurt-Schuhmacher Ring/Jörg-Syrlin-Straße

Für den Knoten Kurt-Schuhmacher Ring/Rampe Harthäuser Straße wird entsprechend den Umbaumaßnahmen an den Einmündungen Berliner Ring/Wilhelm-Runge-Straße bzw. der Straße Oberer Eselsberg die Schaffung eines „innenliegenden Einfädelstreifens“ vorgeschlagen.

Der Knoten Kurt-Schuhmacher-Ring/Jörg-Syrlin-Straße sollte auf Grund der vier Zufahrten zu einem späteren Zeitpunkt lichtsignalgeregelt ausgebildet werden.

Am Knotenpunkt Kuhberg/Rampe Erbacher Straße (B311) bestehen zwar Leistungsdefizite für den Linkseinbieger vom Wertstoffhof, da aber dieser Strom nur 20 Kfz/h ausmacht, wird hier ein Ausbau nicht vorgeschlagen.

Dagegen wird eine Verbesserung am Knoten Berliner Ring/Albert-Einstein-Allee Nord empfohlen. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit ist ein zusätzlicher Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Talstraße angedacht.

Eine sehr bedeutende, aber längerfristige Maßnahme umfasst die Einrichtung von Zusatzfahrstreifen in den Steigungen. Diese dienen der Erhöhung der Kapazität und der Reduzierung von Stauungen. Nur im Zusammenhang mit dem Bau von Zusatzfahrstreifen wird, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind, ein möglicher **Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz** bestehen.

### 3.4 Ergebnis der Untersuchung

Insgesamt tragen alle vorgeschlagenen Maßnahmen - wie der vorrangige Ausbau der Knoten, der Einsatz von Verkehrsmanagement und der langfristige Bau von Zusatzfahrstreifen - zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Mittleren Rings bei. Die Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus trägt zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses bei. Damit werden die Funktionen des Mittleren Rings gestärkt, womit der sich abzeichnenden Verkehrsentwicklung entsprochen wird.

Probleme ergeben sich damit besonders im Bereich der Wiblinger Allee und den o.a. Knotenpunkten (z.B. Hans-Lorensen-Straße). Diese werden u.a. auch durch die geplante Querspange zwischen der B311 und der B30 südlich von Erbach verstärkt. Der Verkehr, der ins Donautal will, kommt dann über die B30, um über die Kastbrücke ins Industriegebiet zu fahren. Hier könnte mit einer Südanbindung des Donautals von der B30 nördlich von Gögglingen eine deutliche Entlastung und eine Verbesserung der Gewerbegebieterschließung des Donautals erreicht werden.

## 4. Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen

Bezogen auf die vorgeschlagenen **Maßnahmen der Stufe 1** werden die wichtigen Knotenpunkte an der Wiblinger Allee Hans-Lorensen-Straße und Laupheimer Straße z. Zt. weiter untersucht, um hierfür Möglichkeiten einer Leistungssteigerung auch für die prognostizierten Zahlen zu erreichen. Für eine nachhaltige Entlastung dieser Knoten ist eine Südanbindung des Donautals erforderlich. Diese soll im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ulm/Neu-Ulm - ggf. auch mit abschnittsweiser Umsetzung - behandelt werden.

Die Knotenpunkte Berliner Allee/Wilhelm-Runge-Straße und Oberer Eselsberg sollen – wie vorgeschlagen - mit den „innenliegenden Einfädelfahrstreifen“ geplant und für die Umsetzung 2011 vorgesehen werden.

Die Verwaltung hatte für den Knotenpunkt Wilhelm-Runge-Straße einen Kreisverkehr in der Planung vorbereitet. Da zwischenzeitlich die Entscheidung getroffen wurde, den Science Park III in der Realisierung zeitlich weiter in die Zukunft zu verschieben, ist die Variante mit dem „innenliegenden Einfädelfahrstreifen“ zum jetzigen Zeitpunkt die kostenmäßig günstigere und derzeit beste Lösung für den Erhalt der Leistungsfähigkeit für die Hauptrichtung.

In der **Stufe 2** wird nach der Installation der Lichtsignalanlage am Knoten Berliner Ring/Heilmeyersteige Nord als wesentlicher Punkt die verkehrsabhängige Signalsteuerung für Kfz-Pulks im Bereich des dann durchgängig signalisierten Abschnitts zwischen der Albert-Einstein-Allee und der Heilmeyersteige Süd vorgeschlagen.

Da für diese Maßnahme Investitionen für den Einbau von Detektoren, technischen Einrichtungen für die Steuerung und Programme erforderlich werden, hierzu aber noch keine Erfahrungen in Ulm vorliegen, schlägt die Verwaltung vor, für diese Maßnahme zu untersuchen, ob sich bereits umgesetzte Steuerungen in anderen Städten auf die spezifische Situation am Mittleren Ring übertragen lassen. Ziel ist es die grundsätzliche Machbarkeit in diesem Abschnitt, die Vorteile bzw. Nachteile und die Stabilität eines solchen Systems im Voraus bewerten zu können.

Die Beschilderung zur besseren Wegweisung bezüglich der Umleitungsstrecken und der Zielbeschilderung auf den Mittleren Ring setzt die Maßnahme der Stufe 1 voraus und könnte in 2012 umgesetzt werden.

In der **Stufe 3** ist neben den zwei umzugestaltenden Knotenpunkten Kurt-Schuhmacher-Ring/Rampe Harthäuser Straße und Jörg-Syrilin-Straße die wesentliche Maßnahme die Realisierung der Zusatzfahrstreifen an den Steigungsstrecken. Hierzu sind die Planungen im Jahr 2012 zu erstellen, um Kosten hierfür beziffern zu können. Diese müssen dann auch die Aufwendungen für den möglicherweise erforderlichen Lärmschutz mit enthalten. Für die Umsetzung sind in der Folge sinnvolle Bauabschnitte zu ermitteln.

Bezüglich der **Vereinheitlichung der Geschwindigkeit** auf dem Mittleren Ring ist zu bedenken, dass bereits heute Strecken mit Geschwindigkeitsbegrenzungen mit 70 km/h überwiegen (vgl. Anlage 1).

Wird die Vereinheitlichung der Geschwindigkeit auf den zweistreifigen Abschnitten des Mittleren Rings - wie vom Gutachter angeregt - umgesetzt, läge es mit Blick auf die Fahrzeit auf dieser Relation und die Verflüssigung des Verkehrs nahe, der Empfehlung des Gutachters zu folgen.

Als Alternative besteht aus Sicht der Verwaltung die Möglichkeit, im gesamten Abschnitt südlich der Blaubrücke 70 km/h zu belassen und nach diesem Bauwerk (für das zwingend 50 km/h vorzuschreiben sind), die Strecke beim Eselsberg weiterhin mit Tempo 60 km/h zu betreiben, bis das Ergebnis der Untersuchung zur verkehrsabhängigen Koordinierung (Stufe 2) für diesen Bereich vorliegt und erst im weiter nördlichen Bereich ohne angrenzende Wohnbebauung - wie heute bereits - 70 km/h zuzulassen.

## 5. Mittelfristiges Programm 2010 bis 2012

In der Anlage 4 „Übersicht Kosten und Maßnahmen“ (Anlage 4) wird das mittelfristige Programm nach den Maßnahmen und den jeweiligen Jahren zugeordnet.

Demnach stellt sich der Mittelbedarf und dessen Finanzierung für die Jahre 2010 bis 2012 wie folgt dar:

	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>
Bedarf	742 T€	330 T€	643 T€
Verfügbar bzw. veranschlagt in MifriFI (Vorh-Nr. 2.6300-0183:	742 T€	500 T€	1.500 T€
<b>Wenigerausgaben</b>		<b>- 170 T€</b>	<b>- 857 T€</b>

Über die Bereitstellung der Haushaltsmittel in kommenden 2 Jahren ist im Rahmen der Beratungen zu den jährlichen Haushaltsplänen zu entscheiden.