



**Planungs- und Ingenieurgesellschaft  
für Bauwesen mbH  
Baugrundinstitut nach DIN 1054**

**Burgauer Straße 30  
86381 Krumbach**

**Tel. 08282 994-0**

**Fax: 08282 994-209**

**E-Mail: [kc@klingconsult.de](mailto:kc@klingconsult.de)**

**ENDBERICHT  
VERKEHRSTECHNISCHE  
STELLUNGNAHME**

**VERKEHRSKONZEPT ZUM  
NEUBAU DER STAATSANWALT-  
SCHAFT ULM**

**VERMÖGEN UND BAU  
BADEN-WÜRTTEMBERG**

## 1 Aufgabenstellung

Die Stadt Ulm stellt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Karl-Schefold-Straße 1“ für die Bebauung des Grundstückes des Justizhochhauses an der Olgastraße (Olgastraße 107 und 109/Karl-Schefold-Straße 7) mit einem Neubau für die Staatsanwaltschaft Ulm und einem weiteren Verwaltungsgebäude auf. Vorhabenträger des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Sinne von § 12 Abs. 2 BauGB ist das Land Baden-Württemberg, vertreten durch die Vermögen und Bau Baden-Württemberg (VBBW).

Grundlage zur Neugestaltung des Planungsgebiets und der Bebauungsplanung ist ein im Auftrag von VBBW erstellter städtebaulicher Entwurf der Architekten Schulz & Schulz, Leipzig. Dieser sieht auf dem Planungsgrundstück eine dichte Bebauung aus je einem 5- und 6-geschössigen Baukörper vor. Darüber hinaus entsteht ein neuer Stadtplatz für Fußgänger.

Das Konzept zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs sieht vor, die erforderlichen Stellplätze in einer Tiefgarage unterzubringen. Nach Angabe VBBW sind ca. 100 Tiefgaragen-Stellplätze vorgesehen. Gemäß bisherigem Entwurf war die Grundstückszu- und -abfahrt nördlich der geplanten Bebauung von der Karl-Schefold-Straße aus vorgesehen. Dieses Erschließungskonzept wurde auch in einem Bebauungsplanentwurf i. d. F. vom 9. Mai 2012 umgesetzt.

Anhand dieses Entwurfs wurde ein Behördenbeteiligungsverfahren durchgeführt. In diesem Rahmen stellte die Stadt Ulm, Abteilung Verkehrsplanung (VGV) fest, dass die bisher vorgesehene Zufahrtssituation nicht den Erfordernissen der GaVO entspricht und weitere verkehrsplanerische und technische Fragen zu klären sind (Stellungnahme VGV vom 26. Juli 2012).

Als Grundlage zur Abstimmung der zukünftigen Verkehrserschließung hat die VBBW Kling Consult mit der Ausarbeitung eines Verkehrskonzeptes in Zusammenarbeit mit dem AB Schulz & Schulz, Leipzig beauftragt.

Die im Verkehrskonzept zu behandelnden Fragestellungen fassen sich folgendermaßen zusammen:

Möglichkeiten der Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage im Bauabschnitt II. Dabei sind die begrenzenden Faktoren einerseits die geplante Bebauung, andererseits die Anforderungen nach Technischer Richtlinien (z. B. RAS<sub>t</sub>, EAR) und GaVO sowie Fragen der Straßengestaltung.

## 2 Arbeitsgrundlagen

Als Arbeitsgrundlage zur verkehrstechnischen Untersuchung dienen folgende Unterlagen des AB Schulz & Schulz:

- Konzeptunterlagen der Varianten 1 bis 5
- Bauunterlage

## 3 Ergebnis

Auf Basis der vom AB Schulz & Schulz, Leipzig beigestellten Konzeptunterlagen wurden von Kling Consult die in Anlage 1 dargestellten verkehrlichen Varianten erarbeitet.

### Lagepläne (LP) mit Varianten 1 – 5:

- LP Var. 1: einspurige Ein- und Ausfahrt über Karl-Schefold Straße
- LP Var. 2: Ein- und Ausfahrt über die Olgastraße
- LP Var. 3a: Einfahrt über die Olgastraße, Ausfahrt über die Karl-Schefold-Straße
- LP Var. 3b: Ausfahrt über die Olgastraße, Einfahrt über die Karl-Schefold-Straße
- LP Var. 4: teilweise einspurige Ein- und Ausfahrt über Karl-Schefold-Straße, jedoch mit zweispuriger Rampe
- (Var. 5): entsprechend der Variante 3b jedoch mit Ausfahrt außerhalb des Gebäudes

Darüber hinaus wurden die Varianten und verkehrstechnischen Gesichtspunkte verkehrlich bewertet (siehe Anlage 2).

Im Ergebnis sind aus verkehrsplanerischer Sicht (von KC) folgende Varianten unter Berücksichtigung aller Randbedingungen empfehlenswert und machbar:

- Variante 3
- Variante 4

Unter Berücksichtigung weiterer städtebaulicher, architektonischer und wirtschaftlicher Aspekte aus der Gesamtplanung favorisiert VBBW zur weiteren Abstimmung mit der Stadt Ulm die Varianten 4 und 5.

Nach Abstimmungen mit der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Ulm wird von dieser die Variante 4 bevorzugt. Dies entspricht aus verkehrstechnischer Sicht auch der Empfehlung von KC und wird somit im Bebauungsplan und der weiteren Planung berücksichtigt.

#### 4 Anlagen

- 1) Pläne zu den Varianten
- 2) Bewertungsmatrix zu den Varianten der Architekten Schulz & Schulz

#### 5 Verfasser

Team Verkehrsplanung

Krumbach, 4. Februar 2013

Bearbeiter/in:

  
Dipl.-Ing. Meyer

  
Dipl.-Ing. (FH) M. Engl. Betzl

# **Anlage 1**

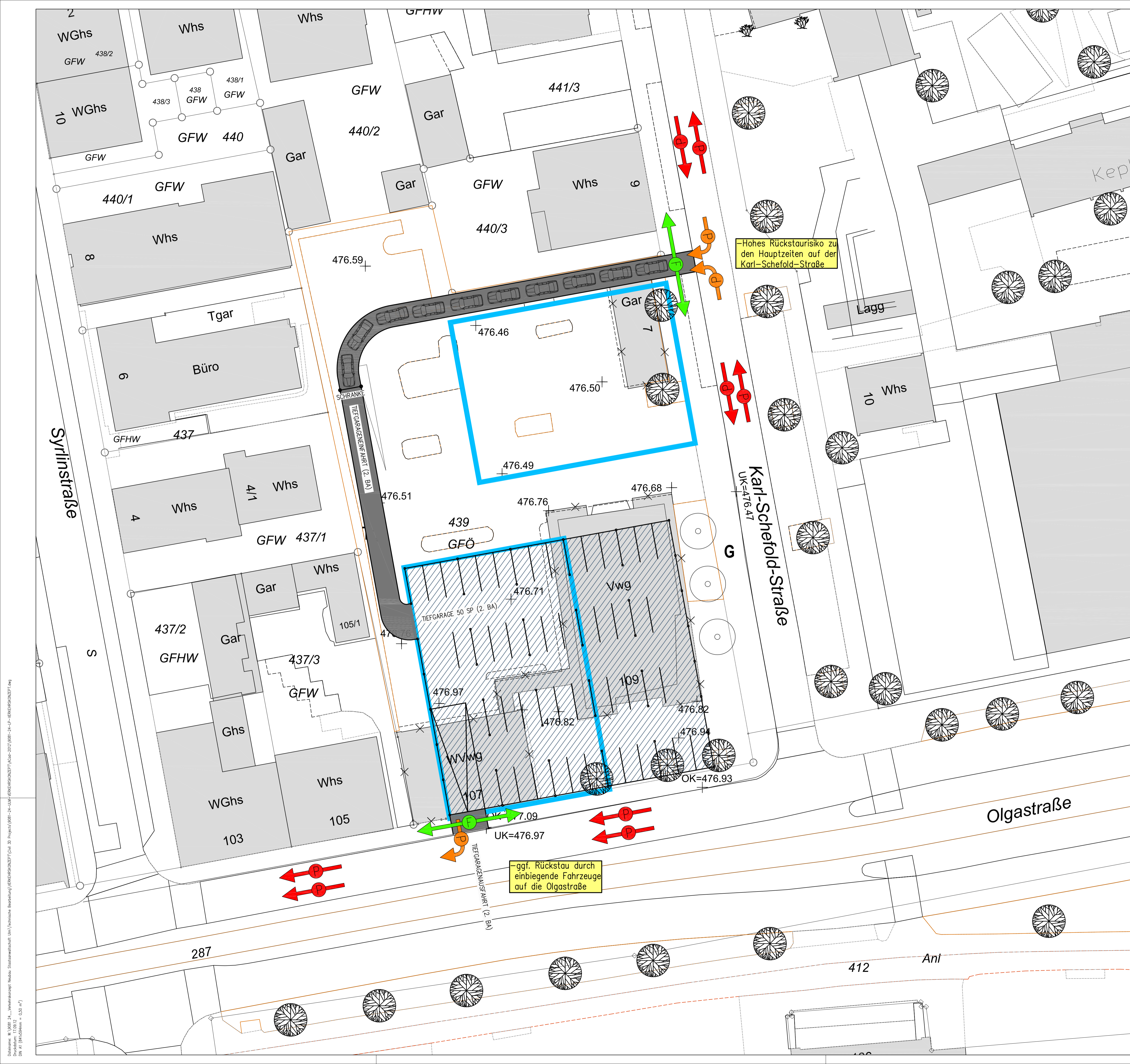
Pläne zu den  
Varianten





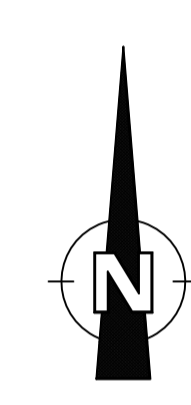






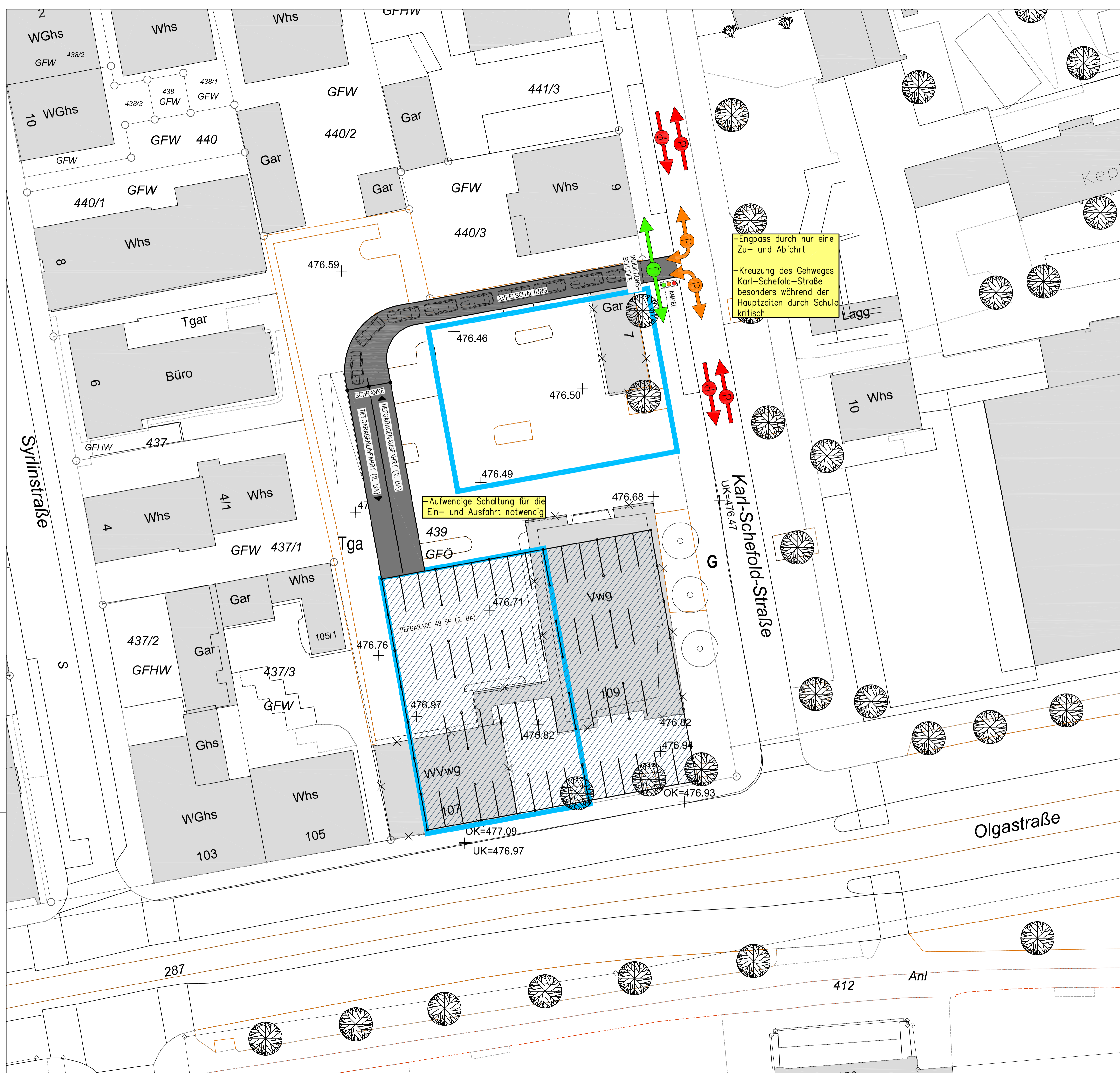
**ZEICHENERKLÄRUNG:**

- GEPLANTER NEUBAU
- GEPLANTE EIN- UND AUSFAHRT
- GEPLANTE TIEFGARAGE
- GEPLANTE RAMPE
- ← VERKEHRSSTRÖME PKW
- ← VERKEHRSSTRÖME FUSSGÄNGER
- P PKW TIEFGARAGE
- AMPEL
- SCHRANKE
- INDUKTIONSSCHLEIFE



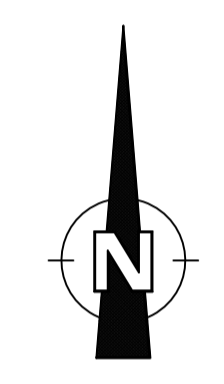
D					
C					
B					
A					
INDEX	ÄNDERUNG ALTERNATION	BEARBEITER PRINCIPAL	GEZEICHNET DRAWN BY	GEPRÜFT CHECKED BY	DATUM DATE
AUFTRAGGEBER: ORDERED BY:		Vermögen und Bau Baden-Württemberg Mähringer Weg 148 89075 Ulm			
PROJEKT TITEL: PROJECT TITLE:		Verkehrskonzept für Neubau der Staatsanwaltschaft Ulm			
PLANBEZEICHNUNG: DRAWING TITLE:		Lageplan Verkehrskonzept Ein- und Ausfahrt Tiefgarage Variante 3 B			
PROJEKT NR.:	9081 24	MASSTAB: SCALE :	1 : 250		
PROJEKT NO.:		BEARBEITER: PRINCIPAL:	Betzl	DATUM DATE:	
 <b>KLING CONSULT</b> PLANUNGS- UND INGENIEUR- GESELLSCHAFT FÜR BAUWESEN MBH BAUGRUNDINSTITUT NACH DIN 1054 <small>Burgauer Str. 20 • 86381 Krumbach • Tel.: 0 82 82 / 9 94 - 0          Fax: 0 82 82 / 9 94 - 110 • KC@klingsconsult.de • www.klingsconsult.de</small>		GEZEICHNET DRAWN BY:	Hemmerle	17.09.2012	
		GEPRÜFT CHECKED BY:	Meyer	17.09.2012	
		ZEICHNUNG NR.:	DRAWING NO. :		LP-V3B

D:\projekte\9081\_24\_Verkehrskonzept\_Neubau\_Staatsanwaltschaft\_Ulm\Verzeichnisse\Baugrundinstitut\Kling\_Consult\2012\09\17-24-12\_Verkehrskonzept\_LP\_V3B.dwg  
 Projekt: 9081\_24\_Verkehrskonzept\_Neubau\_Staatsanwaltschaft\_Ulm\Verzeichnisse\Baugrundinstitut\Kling\_Consult\2012\09\17-24-12\_Verkehrskonzept\_LP\_V3B.dwg  
 Zeichner: H.Hemmerle  
 Datum: 17.09.12  
 DWG: (BIM)Kling = 6,50 MB




**ZEICHENERKLÄRUNG:**

- GEPLANTER NEUBAU
- GEPLANTE EIN- UND AUSFAHRT
- GEPLANTE TIEFGARAGE
- GEPLANTE RAMPE
- P VERKEHRSTRÖME PKW
- P VERKEHRSTRÖME FUSSGÄNGER
- P PKW TIEFGARAGE
- A AMPEL
- SCHRANKE
- INDUKTIONS-SCHLEIFE



-Engpass durch nur eine Zu- und Abfahrt  
-Kreuzung des Gehweges Karl-Schefold-Straße besonders während der Hauptzeiten durch Schule kritisch

-Aufwendige Schaltung für die Ein- und Ausfahrt notwendig

D					
C					
B					
A					
INDEX	ÄNDERUNG ALTERNATION	BEARBEITER PRINCIPAL	GEZEICHNET DRAWN BY	GEPRÜFT CHECKED BY	DATUM DATE
AUFTRAGGEBER: ORDERED BY:	Vermögen und Bau Baden-Württemberg Mähringer Weg 148 89075 Ulm				
PROJEKT TITEL: PROJECT TITLE:	Verkehrskonzept für Neubau der Staatsanwaltschaft Ulm				
PLANBEZEICHNUNG: DRAWING TITLE:	Lageplan Verkehrskonzept Ein- und Ausfahrt Tiefgarage Variante 4				
PROJEKT NR.: PROJECT NO.:	9081 24		MASSTAB: SCALE :	1 : 250	
 <b>PLANUNGS- UND INGENIEUR- GESELLSCHAFT FÜR BAUWESEN MBH BAUGRUNDINSTITUT NACH DIN 1054</b> <small>Burgauer Str. 20 · 86381 Krumbach · Tel.: 0 82 82 / 9 94 - 0 Fax: 0 82 82 / 9 94 - 110 · KIC@klingsconsult.de · www.klingsconsult.de</small>		BEARBEITER: PRINCIPAL:	Betzl	DATUM DATE:	
		GEZEICHNET DRAWN BY:	Hemmerle		17.09.2012
		GEPRÜFT CHECKED BY:	Meyer		17.09.2012
		ZEICHNUNG NR.: DRAWING NO.:	LP-V4		

D:\projekte\9081\_24\_Verkehrskonzept\Neubau\Baugrundinstitut\KIC\plan\Verkehrskonzept\Ul...  
 Datum: 17.09.12  
 DIN A1 (84x594mm = 6,50 m²)

## **Anlage 2**

**Bewertungsmatrix zu den  
Varianten der Architekten  
Schulz & Schulz**

Bewertungsmatrix verkehrstechnischer geeigneter Varianten

Kriterium	Variante 1 1-spurige Ein- und Ausfahrt Karl-Schefold Straße	Variante 2 Ein- und Ausfahrt über Olgastraße	Variante 3 a) Einfahrt über Olgastraße      b) Ausfahrt über Olgastraße		Variante 4 zweispurige Rampe	Variante 5 Ausfahrt außerhalb des Gebäudes
<b>Verkehrssicherheit</b>						
Kreuzung mit Fußgängern	-	-	-	-	-	-
Kreuzung mit PKW	-	+	+	+	-	+
Wendemöglichkeit für falsch einfahrende	+	-	-	+	+	+
<b>Befahrbarkeit</b>						
Rückstaurisiko Olgastraße	++	--	--	+	++	+
Rückstaurisiko Karl-Schefold-Straße	-	+	+	-	-	-
<b>Sonstiges</b>						
Genehmigung						
Technische Ausrüstung						
Engpässe	--	+	++	++	-	++
Richtlinienkonform (z.B. Anzahl Rampen, Breite Zufahrt)	--	--	++	++	++	++
Platzbedarf	+	+	-	-	-	-
Vermietbare Fläche	++	--	--	--	++	++
<b>Ergebnis:</b>	"+" : 6 Punkte; "-": 7 Punkte	"+" : 4 Punkte; "-": 8 Punkte	"+" : 6 Punkte; "-": 7 Punkte	"+" : 7 Punkte; "-": 5 Punkte	"+" : 7 Punkte; "-": 5 Punkte	"+" : 9 Punkte; "-": 3 Punkte
<b>Platzierung:</b>	3	5	3	1	1	1
<b>Nachteile:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Ein- und Ausfahrt entspricht nicht der GaVO; Großgaragen = getrennte Ein- und Ausfahrt</li> <li>- Aufwendige Schaltung für die Ein- und Ausfahrt notwendig</li> <li>- Kreuzung des Gehweges Karl-Schefold-Straße besonders während der Hauptzeiten durch Schule kritisch</li> <li>- Engpass durch nur eine Zu- und Abfahrt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Ein- und Ausfahrt entspricht nicht der GaVO; Großgaragen = getrennt Ein- und Ausfahrt</li> <li>- Vermietbare Nutzfläche wird deutlich geringer</li> <li>- Hohes Rückstaurisiko zu den Hauptzeiten auf der Olgastraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermietbare Nutzfläche wird deutlich geringer</li> <li>- Hohes Rückstaurisiko zu den Hauptzeiten auf der Olgastraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hohes Rückstaurisiko zu den Hauptzeiten auf der Karl-Schefold-Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufwendige Schaltung für die Ein- und Ausfahrt notwendig</li> <li>- Engpass durch nur eine Zu- und Abfahrt</li> <li>- Kreuzung des Gehweges Karl-Schefold-Straße besonders während der Hauptzeiten durch Schule kritisch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hohes Rückstaurisiko zu den Hauptzeiten auf der Karl-Schefold-Straße</li> </ul>
<b>Vorteile:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermietbare Fläche bleibt komplett erhalten</li> <li>- Rampe ist außerhalb der Tiefgarage angeordnet, daher mehr Stellplätze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keinen Engpass bei separater Ein- und Ausfahrt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Separate Ein- und Ausfahrt; Dadurch keine Engpässe</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermietbare Fläche bleibt komplett erhalten</li> <li>- Rampe ist außerhalb der Tiefgarage angeordnet, daher mehr Stellplätze</li> <li>- Vorteil zu Variante 1: Richtlinienkonforme Ein- und Ausfahrtsrampe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Separate Ein- und Ausfahrt; Dadurch keine Engpässe</li> </ul>

Empfehlung: Sowohl Variante 3 b als auch Variante 4 sind gleichermaßen für die Umsetzung geeignet. Nach Ergänzung: Die Ergänzungsvariante 5 wäre aus verkehrstechnischer Sicht die geeignetste

Für die Zu- und Abfahrtsrampen ist die GaVO zu beachten. Dies bedeutet, dass die Fahrbahnbreite mindestens 2,75 m betragen muss. Zudem ist ein mindestens 0,8 m breiter Gehweg erforderlich