

Sachbearbeitung	VGV/VP - Verkehrsplanung		
Datum	01.04.2014		
Geschäftszeichen	VGV/VP-Str/Bi	* 40	
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 13.05.2014	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 04.06.2014	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 142/14

Betreff: Mittlerer Ring / Ertüchtigung der Wiblinger Allee im Donautal
- Projektbeschluss und Auftrag zur weiteren Planung (Entwurfsplanung) -

Anlagen: Phase 1 - Stufenkonzept Dr. Brenner (Anlage 1)
Übersichtskarte Wiblinger Allee zwischen den Knoten-
Punkten Daimlerstraße und Laupheimer Straße (Anlage 2)
Lagepläne der Vorplanung (Anlage 3)
Kostenschätzung (Anlage 4)

Antrag:

1. Die Verwaltung wird mit der weiteren Planung (Entwurfsplanung) zur Ertüchtigung der Wiblinger Allee zwischen den beiden Knotenpunkten "Wiblinger Allee / Daimlerstraße" und "Wiblinger Allee / Laupheimer Straße" beauftragt.
2. Die im Rahmen der weiteren Planung anfallenden Kosten in Höhe von 90.000 € werden genehmigt. Zur Deckung der Auszahlungen stehen bei Projekt 7.54100016 "Mittlerer Ring" ausreichend Mittel zur Verfügung.

Feig

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZS/F	Gemeinderats:
_____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
Mittlerer Ring / Ertüchtigung Wiblinger Allee im Donautal			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 5410-750			
Projekt / Investitionsauftrag: 7.54100016			
Einzahlungen	1.100.000 €	Ordentliche Erträge	27.500 €
Auszahlungen	13.145.000 €	Ordentlicher Aufwand	65.250 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	54.375 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	17.780 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	55.530 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2014</u>		2014	
Auszahlungen (Bedarf):	575.378 € *	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC	55.530 €
Verfügbar einschl. Ermächtigungsübertrag 2013:	575.378 €		
Ggf. Mehrbedarf	0 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei:	
		PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2015 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	11.337.000 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	11.337.000 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	0 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

* Der Betrag von 573.378 € enthält neben den beantragten Planungsmitteln in Höhe von 90.000 € auch weitere, den gesamten Mittleren Ring betreffende Maßnahmen, welche sich jedoch alle unterhalb der für die Zustimmung des Fachbereichsausschusses notwendigen Wertgrenzen befinden.

1. Beschlusslage / Anträge des Gemeinderates

1.1. Beschlüsse

a) FBA 06.03.2007		GD 57/07
b) FBA 17.07.2007		GD 257/07
c) FBA 27.01.2009	§ 9	GD 12/09
d) FBA 28.04.2009	§ 129	GD 151/09
e) FBA 29.09.2009	§ 288	GD 367/09
f) FBA 13.07.2010	§ 242	GD 215/10
g) FBA 10.06.2010	§ 203	GD 273/10

1.2. Offene Anträge des Gemeinderates

Keine

2. Erläuterung zum Vorhaben: Grundlagen / Stufenkonzept

In dem im Sommer 2010 (GD 273/10) vorgestellten 3-Stufenkonzept des Ingenieurbüros Dr. Brenner enthielt die beschlossene erste Phase (Anl. 1) die Ertüchtigung der beiden Knotenpunkte Wiblinger Allee / Hans-Lorensen-Straße und Wiblinger Allee / Laupheimer Straße.

Obwohl beide Knotenpunkte in den Hauptverkehrszeiten an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stoßen, waren erst fundierte Aussagen aus einem Verkehrsgutachten und die Erkenntnisse des fortgeschriebenen Verkehrsentwicklungsplanes nötig, um mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen einen konkreten Maßnahmenvorschlag zu deren Ertüchtigung erarbeiten zu können.

3. Ertüchtigung der Wiblinger Allee zwischen den beiden Knotenpunkten Wiblinger Allee / Daimlerstraße und Wiblinger Allee / Laupheimer Straße

3.1. Allgemeines

Eine von den Dr. Brenner Ingenieuren durchgeführte Untersuchung im Jahr 2011 stützte sich auf die Ergebnisse einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2008 und den bis dahin vorhandenen Erkenntnissen des in Arbeit befindlichen Verkehrsentwicklungsplanes der Städte Ulm und Neu-Ulm. Gleichzeitig hat das Ingenieurbüro Brenner mittels einer sog. Sensitivitätsbetrachtung die Verkehrsstärke rechnerisch sukzessive erhöht, um feststellen zu können, ab wann eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung an den einzelnen Knotenpunkten ohne entsprechende bauliche Maßnahmen nicht mehr möglich ist.

Die Untersuchung zeigt deutlich, dass vor allem der Knotenpunkt Wiblinger Ring / Hans-Lorensen-Straße derzeit in der morgendlichen Spitzenstunde nach der standardisierten Qualitätseinstufung in der schlechtesten Stufe einzuordnen ist, und somit als überlastet gilt.

Deutlich wird dies bei einer Betrachtung der Verkehrsmengen. Während 2008 bereits durchschnittlich rd. 32.000 Kfz/24h die Wiblinger Allee im Bereich der Kastbrücke befahren haben, bietet der aktuelle Ausbauzustand nur die Möglichkeit, rd. 29.000 Kfz/24h leistungsfähig abzuwickeln. Für das Jahr 2025 prognostiziert Brenner einen zusätzlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens auf über 38.000 Kfz/24h für den Fall, dass keine neue Verbindungsstrecke zu einer Entlastung beitragen kann.

Mit dem nun folgenden Maßnahmenprogramm sollte eine Abwicklung dieses Verkehrsaufkommens bis 2025 möglich werden, ohne dass z.B. eine Anbindung südlich des Gewerbegebietes Donautal an die B30 bis dahin notwendig wird.

Das Ingenieurbüro Langenbach aus Sigmaringen wurde daher bereits mit der Erarbeitung der Vorplanung beauftragt, welche im Folgenden textlich erläutert wird.

3.2. Maßnahmen am Knotenpunkt Wiblinger Allee / Hans-Lorenser-Straße

Für eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität erhält der Knotenpunkt eine Lichtsignalanlage.

Zusätzlich zu der Signalanlage muss für den Knotenpunkt Wiblinger Ring / Hans-Lorenser-Straße ein Zusatzfahrstreifen aus Ulm kommend in Fahrtrichtung Wiblingen mit einer Länge von ca. 100 m vor dem Signalgeber hergestellt werden. Erst mit diesem Zusatzfahrstreifen wäre der signalisierte Knotenpunkt in der Lage, das Verkehrsaufkommen zum jetzigen Zeitpunkt leistungsfähig abzuwickeln.

Um die Situation jedoch nicht nur auf Grundlage des derzeitigen Verkehrsaufkommens zu verbessern, sondern auch die Leistungsfähigkeit zukünftig sicherstellen zu können, wurden auf Grundlage der Arbeitsergebnisse des Verkehrsentwicklungsplanes zusätzliche Maßnahmen zur Ertüchtigung erarbeitet. U.a. soll ein zweiter Linksabbiegerfahrstreifen von der Wiblinger Allee in die Hans-Lorenser-Straße das Verkehrsaufkommen in den morgendlichen Spitzenstunden kompensieren, sowie ein weiterer Rechtseinbiegerfahrstreifen von der Hans-Lorenser-Straße in die Wiblinger Allee gleiches in der nachmittäglichen Spitzenstunde tun.

Das aus Gründen der Verkehrssicherheit baulich unterbundene Linkseinbiegen von der Hans-Lorenser-Straße in die Wiblinger Allee, soll trotz der geplanten Signalisierung des Knotenpunktes auch künftig nicht mehr möglich sein. Die Gründe hierfür sind neben einem so gut wie nicht vorhandenen Fahrtziel der Verkehrsteilnehmer in die gegenüberliegenden Straße "Am Sandhaken", auch eine effektivere Verteilung des Verkehrs auf die weiter nördlich und westlich liegender Anschlüsse im Gewerbegebiet und damit eine weitere Entlastung des Knotenpunktes und der Wiblinger Allee. Der notwendige Umbau des Knotenpunktes wird dadurch ebenfalls deutlich weniger komplex.

Eine neue Querungshilfe in der Hans-Lorenser-Straße, ca. 150 m südwestliche des Anschlusses an die Wiblinger Allee, soll den Fußgängern und Radfahrern das Überqueren der Fahrbahn erleichtern.

3.3. Fahrbahnverbreiterung der Wiblinger Allee zwischen den Anschlüssen von Daimlerstraße und Hans-Lorenser-Straße

Auf einer Gesamtlänge von ca. 480 m zwischen den Knotenpunkten Wiblinger Allee / Hans-Lorenser-Straße und Wiblinger Allee / Steinbeisstraße liegt die Kronenbreite der Fahrbahn bei lediglich 7,50 m und ist damit den aktuellen Verkehrsbelastungen, vor allem durch den hohen Schwerverkehrsanteil, nicht mehr gewachsen. Die gleiche Situation ergibt sich auf ca. 320 m zwischen den Knotenpunkten Wiblinger Allee / Steinbeisstraße und Wiblinger Allee / Daimlerstraße.

Auf lediglich 2,75 m Fahrspurbreite haben 2,55 m breite LKW zzgl. Außenspiegel nur die Möglichkeit den Kontakt mit einem entgegenkommenden Schwerverkehrsfahrzeug zu verhindern, wenn sie auf das Bankett ausweichen. Neben dem Sicherheitsdefizit sind die Folgen ausgefahrene Bankette, welche einer laufenden Prüfung und Instandsetzung bedürfen.

Außerhalb des 3-Stufenkonzeptes von Dr. Brenner ist daher ebenfalls diese Fahrbahnverbreiterung in der Vorplanung berücksichtigt worden, welche den Straßenquerschnitt in den erforderlichen Abschnitten mit einem den heutigen Anforderungen entsprechenden Regelquerschnitt von 10,50 m Kronenbreite (kurz: RQ 10,5) vorsieht. Die Vorplanung sieht eine Verbreiterung der Wiblinger Allee weitestgehend nur am westlichen Fahrbahnrand vor, da neben der bestehenden Bebauung im Bereich Sandhaken, auch ein Durchlassbauwerk zur Entwässerung und die Hochwasserschutzwände auf der Ostseite entsprechende Grenzen setzen.

Die Herstellung weiterer durchgängiger Fahrstreifen ist dabei nicht vorgesehen.

3.4. Geh- und Radweg an der Wiblinger Allee

Der derzeit vorhandene Geh- und Radweg am östlichen Fahrbahnrand der Wiblinger Allee, verengt sich rd. 350 m südlich der Einmündung Daimlerstraße von 3 m auf 2 m und endet an der Einmündung Steinbeisstraße in einem 1,20 m bis 1,50 m breiten (Not-)gehweg.

Um den Straßenraum nicht nur für den Kfz-Verkehr zu ertüchtigen, sollte auch eine entsprechende und direkte Geh- und Radwegverbindung zwischen den Wohngebieten der Lindenhöhe und des Kuhbergs nördlich des Gewerbegebietes in das südöstlich gelegene Wiblingen hergestellt werden, ohne dass ein Umweg durch das Gewerbegebiet Donautal selbst, oder über die östlich des Donaukanals gelegene Haupttradroute nötig wird. Der nördlichste Bereich des Donautals würde über dies ebenfalls besser mit dem Radnetz der Stadt Ulm verknüpft.

Entsprechend den in Anlage 3 dargestellten Regelquerschnitten ist vorgesehen, den Geh-/Radweg innerhalb des Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m und außerhalb der Bushaltestellen mit einer Betongleitwand von der Fahrbahn zu trennen. Da mit dieser (mobilen) baulichen Trennung der übliche Hochbord mit Entwässerungseinrichtung obsolet wird, stehen neben einem deutlich erhöhten passiven Schutz für Fußgänger u. Radfahrer, auch im zukünftigen Sanierungsfall mehr Möglichkeiten zur Führung des Verkehrs während der Baumaßnahmen zur Verfügung.

3.5. Bushaltestellen "Am Sandhaken"

Die Bushaltestelle "Am Sandhaken" ist derzeit auf der westlichen Fahrbahnseite als Busbucht und auf der östlichen als Haltestellenkap, also mit einem Halten der Busse auf der Fahrbahn, ausgebildet. Da durch die Verbreiterung der Wiblinger Allee die Busbucht auf der westlichen Fahrbahnseite von der Ertüchtigungsmaßnahme betroffen ist, muss diese entsprechend umgebaut werden. Da die Haltestelle aktuell nur von der Linie 22 als Bedarfshaltestelle angedient wird und neben den sehr geringen Fahrgastzahlen auch nur ein 30 bis 60 minütiger Fahrzeugtakt besteht, soll auch auf der westlichen Fahrbahnseite auf eine Busbucht zugunsten einer Kaphaltestelle verzichtet werden. Ohne Gegenverkehr ist die Vorbeifahrt für PKW am haltenden Bus aufgrund des geraden und übersichtlichen Straßenverlaufes durchaus möglich, wobei die Kaphaltestelle dem ÖPNV eine Weiterfahrt deutlich erleichtert.

3.6. Maßnahmen des Straßenbaulastträgers der B30 (Bund) und L260 (Land)

Da sich insgesamt 3 der 4 Straßenäste am Knotenpunkt Wiblinger Allee / Laupheimer Straße nicht in der Straßenbaulast der Stadt Ulm befinden, hängt auch die Umsetzung der im folgenden dargestellten Maßnahmen von einer Zustimmung und finanziellen Beteiligung der entsprechenden Baulastträger ab.

Obwohl das Gesamtkonzept bereits im Regierungspräsidium Tübingen vorgestellt und dabei positiv bewertet wurde, blieb unsere Bitte um eine schriftliche Stellungnahme leider bislang unbeantwortet. Die Stadt Ulm bemüht sich dennoch weiterhin auch die nachfolgend genannten Maßnahmen zusammen mit dem Regierungspräsidium Tübingen voranzutreiben.

- Signalisierung des Knotenpunktes Wiblinger Allee / Laupheimer Straße

Wie bereits der Knotenpunkt Wiblinger Allee / Hans-Lorenser-Straße sollte auch der Knotenpunkt Wiblinger-Allee / Laupheimer Straße mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe beider Knotenpunkte zueinander können die Lichtsignalanlagen damit gut aufeinander abgestimmt werden.

Der zur Verbesserung des Einbiegens in die Wiblinger Allee ergänzte innenliegende Linkseinfädelseifen wird mit der Signalisierung des Knotenpunktes obsolet und muss zurückgebaut werden.

- Umbau der Abfahrtsrampe von der B30 auf die Wiblinger Allee, von einer 1-spurigen auf eine 2-spurige Fahrbahn

Um zukünftig das Potential einer ertüchtigten Wiblinger Allee vollständig nutzen zu können, ist auch ein baulicher Eingriff in die Rampenabfahrt der B30 empfehlenswert. Mit einer Verbreiterung der derzeit 1-spurigen Fahrbahn mit 7,00 m Breite, auf eine 2-spurige Fahrbahn mit künftig 7,50 m Breite, könnte die Leistungsfähigkeit deutlich erhöht werden. Obwohl sich die Mindestlänge der Rampenverbreiterung über min. 200 m erstrecken sollte, ist der dafür erforderliche bauliche Eingriff aufgrund der erforderlichen Mehrbreite von ca. 0,50 m eher gering. Mit einem solchen Umbau wird die Signalisierung des Knotenpunktes Wiblinger Allee / Laupheimer Straße jedoch zwingend notwendig.

4. Kosten und Finanzierung

Für die Ertüchtigung des Mittleren Rings sind in der Finanzplanung bei Projekt 7.54100016 Gesamtmittel in Höhe von 13,145 Mio. € veranschlagt. Bis einschließlich 2013 wurden davon rund 1,223 Mio. € ausbezahlt

Im Jahr 2014 ist die Durchführung der Entwurfsplanung zur Ertüchtigung der Wiblinger Allee zwischen den beiden Knotenpunkten "Wiblinger Allee/Daimlerstraße" und "Wiblinger Allee / Laupheimer Straße" vorgesehen. Hierfür fallen Planungskosten von rund 90.000 € an.

Die Deckung erfolgt bei Projekt 7.54100016 "Mittlerer Ring". Hier stehen im Haushaltsplan 2014 Planmittel in Höhe von 200.000 € zuzüglich eines Ermächtigungsübertrages aus 2013 in Höhe von rund 375.000 € zur Verfügung.

Die Baukostenschätzung (einschl. Planung) für die Maßnahmen dieser Beschlussvorlage beläuft sich auf insgesamt rd. 2,395 Mio. €.

Hiervon entfallen 2.175.000 € auf die Stadt Ulm in der eigenen Straßenbaulast:

- Knotenpunkt Wiblinger Allee / Hans-Lorenser-Str. = ca. 891.600,00 €
- Knotenpunkt Wiblinger Allee / Laupheimer Str. (anteilig ca. 1/4)
= ca. 50.275,00 €*
• Fahrbahnverbreiterung inkl. Geh- /Radweg entlang der Wiblinger Allee
= ca. 1.120.075,00 €**
- Fahrbahnverbreiterung der Rampenabfahrt B30 (anteilig ca. 1/4)
= ca. 23.050,00 €***
- Gutachten und Planung = ca. 90.000,00 €

Auf Bund und Land entfallen rund 220.000 € in deren Straßenbaulast:

- Knotenpunkt Wiblinger Allee / Laupheimer Str. (anteilig ca. 3/4)
= ca. 150.825,00 €*
• Fahrbahnverbreiterung der Rampenabfahrt B30 (anteilig ca. 3/4)
= ca. 69.175,00 €***

- * Entsprechend der Straßenbaulast der Stadt Ulm von nur einem der insg. 4 Fahrbahnäste, würden nach der Kreuzungsvereinbarung vermutlich auch nur rd. ¼ der genannten Kosten zu tragen sein. Die exakte Kostenermittlung erfolgt später über die jeweiligen Fahrbahnbreiten.
- ** Die Kosten enthalten neben einer Verbreiterung auch die vollständige Sanierung des Oberbaus an der Wiblinger Allee im Maßnahmenbereich. Sollte das folgende Baugrundgutachten keine Rückschlüsse auf Schadstoffe enthalten und einen intakten Oberbau bescheinigen bei dem lediglich die Deckschicht anzupassen wäre, würde sich eine Reduzierung der Kosten ergeben.
- *** Die Kosten für die Fahrbahnverbreiterung der Rampenabfahrt B30 unterliegen ebenfalls der Kreuzungsvereinbarung und sind demnach mehrheitlich durch den entsprechenden Straßenbaulastträger (Bund) zu tragen.

Die genauen Modalitäten zur Finanzierung und Förderung der Maßnahme zwischen den jeweiligen Baulastträgern sind derzeit noch nicht geklärt. Hierzu sollen weitere Gespräche im Rahmen der kommenden Projektbearbeitung erfolgen. Im Rahmen des Baubeschlusses werden dann Aussagen über die genaue Aufteilung der Kosten zwischen den Baulastträgern möglich sein und getroffen.

In der GD 273/10 wurden für die Ertüchtigung der beiden Knotenpunkte Wiblinger Allee / Laupheimer Straße und Wiblinger Allee / Hans-Lorenser-Straße noch Baukosten in Höhe von insgesamt 4,70 Mio. € angenommen, da man zu diesem Zeitpunkt noch mit einem weit umfassenderen und kostenintensiveren Umbau beider Knotenpunkte gerechnet hatte.

Nach der nun vorliegenden Kostenschätzung ist davon auszugehen, dass der Mittelbedarf um rund 2,3 Mio. € geringer sein wird. Eine verbindliche Aussage hierzu ist jedoch erst nach Vorliegen der Entwurfsplanung und in Zusammenhang mit der Gesamtkonzeption Mittlerer Ring möglich. Die Verwaltung wird dann eine Anpassung der bestehenden Finanzplanung prüfen und ggf. vornehmen.

Förderfähige Kosten nach LGVFG

Die Maßnahme ist nach §2 Nr.1 LGVFG sowohl als verkehrswichtige Zubringerstraße zum überörtlichen Verkehrsnetz, als auch als verkehrswichtige zwischenörtliche Straße grundsätzlich förderfähig, weshalb von einer finanziellen Zuwendung durch den Fördermittelgeber auszugehen ist.

Aktuell liegt der max. Zuschusssatz bei 50% der förderfähigen Kosten als Festkostenzuschuss. Bei den zu tragenden Kosten der Stadt Ulm in Höhe von rd. 2,2 Mio. € ist demnach mit einem max. Fördermittelzuschuss von ca. 1,1 Mio. € zu rechnen.

In der Finanzplanung wird derzeit von der vollen Förderhöhe ausgegangen. Zusammen mit den geplanten Auszahlungen ergibt sich daher folgendes Bild:

Projekt	7.54100016 Mittlerer Ring (in T €)					
	Gesamt	bis 2013	2014*	2015	2016	2017 ff.

Einzahlung alt	0	0	0	0	0	0
Einzahlung neu	1.100	0	0	275	825	0
Veränderung	1.100	0	0	275	825	0
Auszahlung	13.145	1.223	585	1.000	3.000	7.337
Eigenmittel	12.045	1.223	585	725	2.175	7.337

* einschl. Ermächtigungsübertrag 2013

Sobald die notwendigen Voraussetzungen vorliegen, wird die Verwaltung beim Fördergeber einen Förderantrag für die Maßnahme einreichen. Nach Vorliegen eines etwaigen Förderbescheids, kann die Verwaltung dann im Rahmen des Baubeschlusses über die tatsächliche Förderhöhe der Maßnahme berichten.

5. Weiteres Vorgehen

Mit der Zustimmung zur Erstellung der weiteren Planung werden ebenfalls die folgenden Planungsbestandteile beauftragt / durchgeführt:

- Erstellung eines Baugrund- /Asphaltgutachtens
- Klärung der notwendigen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen
- Erstellung eines Grunderwerbsplanes
- Weitere Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Tübingen zur Umsetzung der Maßnahmen im Bereich der Bundes- und Landesstraßen
- Stellen eines Förderantrags nach LGVFG