



Sachbearbeitung C3 - Controller

Datum 29.09.2016

Geschäftszeichen SUB III - Ri

Beschlussorgan Gemeinderat

Sitzung am 12.10.2016 TOP

Behandlung öffentlich

GD 383/16

---

**Betreff:** Neugestaltung des Bahnhofplatzes  
- Entscheidung über die zukünftige verkehrliche Organisation -  
(Ergänzung zu GD 337/16; Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau  
und Umwelt vom 27.09.2016)

**Anlagen:** 1 Planungsvariante mit dreistreifigem Ausbau der  
Friedrich-Ebert-Straße  
(Anlage 1)

**Antrag:**

Der zukünftigen Führung der Friedrich-Ebert-Straße mit einer Fahrspur in Richtung Norden und zwei Fahrspuren in Richtung Süden über den Bahnhofplatz zuzustimmen.

Dieser Beschlussantrag ersetzt den Beschlussantrag Nr. 2 aus der Vorlage 337/16.

Tim von Winning  
Bürgermeister

---

Zur Mitzeichnung an:

KOST2020, OB, SUB, SUB III, VGV

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des  
Gemeinderats:

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

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

Niederschrift § \_\_\_\_\_

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

## Sachdarstellung:

### 1. Beschlusslage

- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.07.2013 (GD 254/13)  
Masterplan Citybahnhof Ulm – Realisierungswettbewerb Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 06.05.2014 (GD 112/14)  
Masterplan Citybahnhof Ulm – Bericht zum Ergebnis des Realisierungswettbewerbs  
Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 24.06.2014 (GD 214/14)  
Masterplan Citybahnhof Ulm – Vergabebeschluss zum VOF-Wettbewerbsverfahren  
für den Bahnhofplatz
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 26.03.2015 (GD 119/15)  
Masterplan Citybahnhof Ulm – Bericht über das Ergebnis der  
Öffentlichkeitsbeteiligung zum Wettbewerb „Neugestaltung des Bahnhofplatzes“
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.04.2016 (GD 143/16)  
Masterplan Citybahnhof Ulm – „Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Fortentwicklung  
der Planung“, Bericht
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 27.09.2016 (GD 337/16)  
"Neugestaltung des Bahnhofplatzes, Fortentwicklung der Planung"  
Vorberatung

### 2. Abwägung der verkehrlichen und stadträumlichen Belange

Aufgrund der Ergebnisse der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation konnte aufgezeigt werden, dass auch bei einer Reduzierung auf insgesamt zwei Fahrspuren die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße auf dem Bahnhofplatz prinzipiell gewährleistet bliebe. Dabei müsste in der Spitzenstunde allerdings mit Beeinträchtigungen in der Homogenität und Flüssigkeit des Verkehrs und mit etwas größeren Rückstaulängen gerechnet werden. Auf der anderen Seite hätte eine Reduzierung der Fahrspuren stadträumliche Vorteile, indem die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt verbessert, die Aufenthaltsqualität erhöht, das Vorfeld vor der östlichen Platzkante verbreitert und Raum für einen Fahrradweg und zusätzliche Baumstandorte geschaffen werden könnte.

In beiden Varianten stehen also den jeweiligen Vorzügen gewisse Einschränkungen gegenüber. Hierbei sind insbesondere verkehrliche und stadträumliche Belange gegeneinander abzuwägen; Vorteile auf der einen Seite gehen zwangsläufig mit qualitativen Abstrichen auf der anderen Seite einher. Zur Überprüfung möglicher weiterer Optimierungen sind solche Aspekte zu identifizieren, die einerseits für die Gesamtsituation von großem Nutzen sind, deren Nachteile andererseits aber vergleichsweise gering wiegen und ggf. leichter in Kauf genommen werden könnten.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere vier Ergebnisse aus der vorangegangenen städtebaulichen bzw. verkehrstechnischen Untersuchung bedeutsam:

1. Das Verkehrsaufkommen auf der Friedrich-Ebert-Straße ist in der Spitzenstunde zwischen 16:30 Uhr und 17:30 Uhr – und nur diese ist maßgeblich – in Richtung Norden geringer als in Richtung Süden. Dies geht aus allen verfügbaren

Tagesganglinien für diesen Straßenabschnitt eindeutig hervor und wird auch durch das vorliegende Verkehrsgutachten bestätigt (s. Anhang zu Anlage 7 in Vorlage 337/16). In Anbetracht der geringeren Auslastung in der Spitzenstunde in Richtung Norden wäre im Falle einer Reduzierung der Fahrspuren das Störpotenzial entsprechend geringer als in der stärker ausgelasteten Südrichtung.

2. Von Süden kommend sind sowohl das geplante Parkhaus am Bahnhof als auch das Deutschhaus unabhängig von der Anzahl der Spuren vor dem Bahnhof mit mehreren Spuren erreichbar. Die Fahrzeuganzahl auf der Friedrich-Ebert-Straße ist damit an dem für die Reduzierung vorgesehenen Verflechtungsbereich schon erheblich geringer. Dies gilt nicht für die Südrichtung, da die Einfahrt in das Parkhaus am Bahnhof bei einer Reduzierung im einstreifigen Bereich liegt.
3. Der Flächenzugewinn für andere Nutzergruppen infolge einer Reduzierung der MIV-Fahrspuren hätte insbesondere für den Bereich östlich der ÖPNV-Trasse positive Effekte: Die verfügbare Fläche ist durch die Außenkante der verbreiterten ÖPNV-Haltestelle auf der einen und die straßenbegleitende Bebauung auf der anderen Seite begrenzt; bei einem zweistreifigen Ausbau je Fahrtrichtung wäre die verbleibende Gehwegfläche sehr eng. Der Verzicht auf eine MIV-Fahrspur in Richtung Norden könnte gerade an dieser neuralgischen Stelle für Entspannung sorgen. Die Gehwege könnten verbreitert werden, darüber hinaus stünde ausreichender Raum für eine separate Radverkehrsführung und eine straßenbegleitende Baumreihe zur Verfügung. In südlicher Fahrtrichtung brächte der Verzicht auf eine Fahrspur zwar Vorteile in Hinblick auf die Barrierewirkung der Straße und die Aufenthaltsqualität auf dem Platz. Diese Vorteile sind gegenüber dem räumlich-funktionalen Verbesserungspotenzial im Bereich östlich der Haltestelle aber als weniger gewichtig einzuschätzen.
4. Wie in GD 337/16 unter Punkt 5.2 dargelegt ist eine Bebauung an der Südflanke des Bahnhofplatzes nur dann sinnvoll möglich, wenn die Einfahrt in den ZOB weiter nach Süden etwa auf die Höhe des Deutschhauses verlegt wird. Damit geht einher, dass Regionalbusse, die aus Süden kommen und nach links in den ZOB einbiegen möchten, dann auf der linken Fahrspur der Friedrich-Ebert-Straße per Lichtsignalanlage angehalten werden müssen, um den gegenläufigen Verkehr abzuwarten. Nachfolgende Autos müssen zwangsläufig von der linken Spur nach rechts einfädeln, um den wartenden Bussen auszuweichen. Unabhängig von der Frage, ob die Friedrich-Ebert-Straße im Anschluss daran nach Norden ein- oder zweistreifig fortgeführt wird, kommt es zwischen Xinedom und Deutschhaus also bei einer Beibehaltung der Bebauungsoption zwangsläufig zur Zusammenführung des MIV auf eine Fahrspur. Unter der Maßgabe, dass am südlichen Rand des Bahnhofplatzes ein Baufeld freigehalten werden soll, ist eine solche Engstelle im Verkehrsablauf unausweichlich. Ausschlaggebend für die Flüssigkeit des Verkehrs sind in erster Linie die Knotenpunkte und Verflechtungsbereiche. Die Verkehrsgutachter haben in der mikroskopischen Verkehrssimulation nachgewiesen, dass der Verflechtungsbereich zwischen Xinedom und Deutschhaus die Verkehrsleistungsfähigkeit weder in der einstreifigen noch in der zweistreifigen Variante wesentlich einschränkt. Die erneute Freigabe eines zweiten Fahrstreifens für den Geradeausverkehr nördlich des Abzweigs zum ZOB hätte für die Flüssigkeit des Verkehrs nur noch eine sehr untergeordnete Bedeutung.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte sind also die räumlich-funktionalen Vorteile, die eine Reduzierung von zwei auf einen Fahrstreifen je Richtung generieren würde, für die östliche Verkehrsstrasse (Fahrtrichtung Nord) deutlich größer und die verkehrstechnischen Nachteile deutlich geringer als für die Gegenrichtung (Fahrtrichtung Süd). Folgt man dieser sachlichen Abwägung stadträumlicher, gestalterischer und verkehrstechnischer Aspekte, könnten bei einer dreistreifigen Lösung, also zwei

Fahrspuren in Fahrtrichtung Süd und eine Fahrspur in Fahrtrichtung Nord, die wesentlichen Vorteile erreicht, die Einschränkungen aber deutlich reduziert werden. Auf diese Weise kämen an der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße die räumlich-funktionalen Zugewinne zum Tragen. Die verkehrlichen Beeinträchtigungen beschränkten sich auf die weniger belastete nördliche Fahrtrichtung. Zudem sind in nördlicher Fahrtrichtung die Vorteile der Zweispurigkeit gegenüber der Einspurigkeit wegen der geschilderten Zwangspunkte ohnehin geringer einzuschätzen. Die Fahrtrichtung Süd würde die heutige Leistungsfähigkeit beibehalten; der damit einher gehende Verzicht auf den räumlichen Zugewinn wäre in der Gesamtbetrachtung weniger gravierend.

In einer ersten Bewertung kommen die Verkehrsgutachter zum Ergebnis, dass für eine zahlenmäßige Beurteilung dieser 2+1-Kombination die jeweils zugehörigen Tabellen und Graphiken der gutachterlichen Stellungnahme über die ein-/zweistreifige Verkehrsführung (vgl. Anlage 7 zu GD 337/16) herangezogen werden können. Auch wenn für diese kombinierte Variante keine Verkehrsflusssimulation durchgeführt worden sei, trafen die ausgewiesenen Werte zur Zweistreifigkeit in Fahrtrichtung Süden und zur Einstreifigkeit in Fahrtrichtung Norden dem Grundsatz und der Größenordnung nach zu. Dies gelte gleichermaßen für die Zu- und Ausfahrt ZOB, für die Zu- und Ausfahrt Parkhaus Deutschhaus sowie die Zufahrt Keltergasse.

Die Verwaltung empfiehlt daher in Weiterentwicklung des Beschlussantrages aus der Vorlage 337/16 die Reduzierung von insgesamt vier auf drei Fahrspuren in der Friedrich-Ebert-Straße (zwei Fahrspuren in Richtung Süden, eine Fahrspur in Richtung Norden).