



Sachbearbeitung KOST2020 - Koordinierungsstelle 2020
Datum 14.10.2019
Geschäftszeichen KOST
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Sitzung am 12.11.2019 TOP
Behandlung öffentlich GD 406/19

Betreff: Projekte "Ulm 2020"
- Dritter Zwischenbericht zu den Großprojekten und zur bauzeitlichen Verkehrsführung der Friedrich-Ebert-Straße

Anlagen: Anlage 1 - Verkehrsberechnung Büro Gevas Humberg & Partner
Anlage 2 - Grafische Darstellung der Bauphasen

Antrag:

Den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Walter

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3, C 3, OB, SUB, VGV _____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen: **nein**

Auswirkungen auf den Stellenplan: **nein**

1. Beschlüsse/Berichte und Anträge aus dem Gemeinderat

1.1. Beschlüsse/Berichte

Gemeinderat am 07.05.2014, GD 158/14

- Projekte "Ulm 2020" - Bericht

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 15.12.2015, GD 538/15

- Projekte "Ulm 2020" - Erster Zwischenbericht, Konzeption einer übergeordneten Baulegistik in der Innenstadt

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 07.03.2017, GD 062/17

- Projekte "Ulm 2020" - Zweiter Zwischenbericht

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 20.11.2018, GD 466/18

- Projekte "Ulm 2020" - Beschluss zur Umplanung der Bauabschnitte der Bahnhofspassage und zur einseitigen Sperrung der Friedrich-Ebert-Straße

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge aus dem Gemeinderat liegen nicht vor.

2. Bericht Sachstand Großprojekte

2.1. Verkehrsprovisorien

Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt war am 20.11.2018 mehrheitlich dem Antrag der Verwaltung gefolgt, die Friedrich-Ebert-Straße bis ca. November 2019 einseitig zu sperren. Die einseitige Verkehrsführung mit freier Fahrtrichtung von Süden in Richtung Olgastraße wurde am 14.02.2019 in Betrieb genommen. Von 01.03.2019 bis 31.03.2019 wurden kurzzeitig wieder beide Fahrtrichtungen freigegeben. Kritisch waren bis zu diesem Zeitpunkt insbesondere die zahlreichen durch Baufeldänderungen bedingte Umstellungen im Verkehrsraum, die stets diverse Zwischenbauphasen erforderten. Dies hatte oftmals zu Falschfahrten und kritischen Situationen für Fußgänger geführt. Ziel der Verwaltung war es daher, wenige und dafür möglichst dauerhafte Verkehrszustände einzurichten, mit eindeutiger Führung für alle Verkehrsteilnehmer.

Die bisherigen Erfahrungen mit der Einbahnstraßenregelung bestätigen die Erwartungen der Verwaltung an die Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Baulegistik. Mit dieser Verkehrsregelung ist es erstmals seit Beginn der Großbaustellen am Bahnhof gelungen, einen weitgehend stabilen Verkehrszustand mit verträglicher Abwicklung aller Verkehre im Bereich um den Bahnhof und zu den Parkhäusern zu gewährleisten. Wie in den Prognosen vorhergesehen, führen die Verkehrsverlagerungen zu erhöhten Verkehrszahlen insbesondere auf der Ludwig-Erhard-Brücke. Die temporären Rückstaus in der Nachmittagspitzenstunde konnten bis dato in der Regel jedoch wieder zeitnah abgebaut werden.

Seit Inbetriebnahme der provisorischen ÖPNV-Haltestelle am 25.02.2019 steht wieder eine vollfunktionsfähige Haltestelle zur Verfügung. ÖPNV und MIV teilen sich nun wegen der Zusammenlegung der östlichen Bauphasen der unterirdischen Passage auf einem kurzen Abschnitt vor dem Bahnhof eine Fahrspur. Dem ÖPNV ist hier grundsätzlich Vorrang vor den Fußgängern und dem Individualverkehr eingeräumt. Für den Bring- und Abholverkehr und für die Taxen am Bahnhof steht eine separate Abbiegespur aus der Olgastraße zur Verfügung. Mit der Ausfahrt über die frühere ÖPNV-Wendeschleife vor der Post ist das behinderungsfreie Ausfahren auch zu den Verkehrsspitzen weitgehend sicher gestellt.

2.2. Parkhaus und Bahnhofspassage

Am 12.10.2018 konnte die Deckelbauweise der Parkhausbaugrube fertig gestellt werden. Mit der Zusammenlegung der Bauabschnitte zwei und drei der Bahnhofspassage zu einem Bauabschnitt sollte eine Bauzeitverkürzung um fünf Monate erzielt und so sicher gestellt werden, dass die Passage zum geplanten Eröffnungstermin der Sedelhöfehandelsflächen im März 2020 ebenfalls übergeben werden kann. Da es auch auf seiten der Sedelhöfe Verzögerungen gab, ist der gemeinsame Eröffnungstermin nun für Mai 2020 avisiert.

Entlang der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße verläuft eine Telekomhaupttrasse mit Glasfaserkabeln. Eine detaillierte Vorabuntersuchung der genauen Lage und der baulichen Gegebenheiten der Trasse war nicht möglich, da die Leitungen im Bereich der alten Passage vollständig in die Deckenkonstruktion einbetoniert waren. Dieser Deckenteil musste nun herausgeschnitten und über eine eigene Stahlbrückenkonstruktion abgefangen werden. Nach dem Abbruch der alten Bahnunterführung zeigte sich dann, dass die Telekomtrasse nochmals zusätzlich an anderer Stelle aufwändig unterfangen werden musste. Unter der Bodenplatte der früheren Passage kam nicht tragfähiger Boden zutage, der ausgetauscht werden musste. Die Bestandsfundamente waren abweichend von den Planunterlagen ausgeführt und mussten mit erheblichem Mehraufwand abgebrochen werden. Darüber hinaus war der zentrale Baukran an der Passage über Tage hinweg blockiert, da Kräne der Sedelhöfe und vom Projekt Bahnhofplatz 7 abweichend vom zwischen den Projektträgern vereinbarten Bauleistungskonzept aufgebaut waren.

Im Ergebnis kann aus Projektsicht festgehalten werden, dass die Entscheidung zur Zusammenlegung der Passagenabschnitte zwei und drei und zur einseitigen Sperrung der Friedrich-Ebert-Straße richtig war. Aufgrund der oben beschriebenen Unwägbarkeiten konnte aber das Ziel einer Bauzeitverkürzung um fünf Monate nicht ganz erreicht werden. Gegenüber der Planung kann die Passage nun Ende Mai 2020 anstatt Ende März 2020 eröffnet werden. Aus diesem Grund kann auch die Friedrich-Ebert-Straße nicht wie bisher geplant Ende 2019 wieder zweispurig hergestellt werden. Das zweispurige Provisorium könnte damit frühestens im April 2020 dem Verkehr übergeben werden. Diese Zeitplanung beinhaltet keine Pufferzeiten für Unvorhergesehenes einschließlich eventuell ungünstiger Witterung für das Bauen im Winter.

2.3. Sedelhöfe und Projekt Bahnhofplatz 7

Der Rohbau beim Projekt Sedelhöfe ist abgeschlossen, die Ausbaurbeiten insbesondere in den unteren Geschossen und die Fassadenarbeiten sind in vollem Gange. DC plant die Fertigstellung der öffentlichen Flächen am Albert-Einstein-Platz, in der oberen Bahnhofstraße und in der Kelter- und Mühlengasse im April 2020. Die Rohbauarbeiten am Haus Bahnhofplatz 7 sollen noch in 2019 abgeschlossen werden. Die Handelsflächen sollen im Mai 2020 eröffnen, ebenso wie das Parkhaus mit rund 700 Stellplätzen. Sukzessive werden dann die Gewerbeflächen und die Wohnungen fertig gestellt. Endtermin der Projekte ist im 4. Quartal 2020. Auch für dieses Projekt gilt, dass die Fertigstellung der öffentlichen Flächen am Albert-Einstein-Platz, in der Bahnhofstraße und in der Kelter- und der Mühlengasse grundsätzlich dem Witterungsrisiko unterliegen und dadurch Verzögerungen eintreten können. Die Inbetriebnahme der Passage und die Eröffnungstermine bei den Sedelhöfen erfolgen aber in enger Abstimmung zwischen DC und PBG. Ein Betrieb der Läden

in der Passage ist jedoch erst mit Fertigstellung der Technik im gesamten Tiefgaragenbauwerk möglich.

2.4. Endausbau Bahnhofplatz, Friedrich-Ebert-Straße und ÖPNV-Haltestelle

Im Rahmen der Baufeldbearbeitung wird nun soweit möglich sukzessive der Unterbau der neuen Flächen hergestellt. Die bisherigen Erfahrungen bei der Baufeldfreimachung für das Parkhaus haben sich leider auch bei den weiteren großflächigen Öffnungen des Baugrundes bestätigt. Die verfügbaren Bestandsunterlagen geben die reale Situation vor Ort regelmäßig nur rudimentär wieder. Lage und Zustand der Leitungen und Infrastrukturbauwerke konnten daher im Vorfeld nicht vollständig erfasst werden. Der vorgefundene Baugrund und der tatsächliche Zustand der Infrastrukturbauwerke führen damit zu laufenden Planungs- und Terminanpassungen während der Bauzeit.

Einer der relevanten Infrastrukturelemente im Bahnhofsbereich ist die oben genannte Hauptversorgungsstrasse der Deutschen Telekom mit Glasfaser- und Kupferleitungen. Sie verläuft entlang der Friedrich-Ebert-Straße am östlichen Gehweg. Der Abbruch des Oberbelages zwischen der Bahnhofstraße und der Großen Blau im Süden hat gezeigt, dass zum einen die für den Endausbau erforderliche Überdeckung über der Leitungstrasse nicht gegeben ist und zum anderen sowohl die Kanäle als auch die Schächte in einem baulich sehr schlechten Zustand sind und gerade im überfahrbaren Bereich nicht die erforderliche Belastungsklasse aufweisen. Die Leitungen müssen daher an Ort und Stelle gesichert und die maroden Bauteile in aufwändiger Handarbeit erneuert werden. Hierfür ist ein Zeitraum von zusätzlich mindestens vier Monaten erforderlich. Eine alternative Neuverlegung der Leitungstrasse an anderer Stelle war an den mangelnden Platzverhältnissen vor Ort gescheitert.

Im nördlichen Bereich zwischen Olgastraße und Bahnhofspassage sind neben der Neuverlegung der Straßenbahnschienen auch weitere Entwässerungskanäle und Schachtbauwerke zu sanieren bzw. zu erneuern. Die arbeitsintensive Umschwenkung von der provisorischen Gleisstrasse auf die endgültige Lage kann nur im Sommerferienzeitraum mit Schienenersatzverkehr erfolgen. Während der Herstellung der endgültigen Haltestellenbreite sowie der Herstellung der östlichen Zufahrt und östlichen Ausfahrt der Tiefgarage sowie später der Neuansbindung der Schienen an die Bestandstrasse ist nicht ausreichend Fläche für die Einrichtung des Gegenverkehrs und der dafür notwendigen Verschwenkung der Fahrbahnen vorhanden. Daher ist anders als bei der Inbetriebnahme des ÖPNV-Provisoriums die Herstellung und Inbetriebnahme der endgültigen Haltestelle nur bei Schienenersatzverkehr und einseitiger Sperrung der Friedrich-Ebert-Straße im gesamten Sommerferienzeitraum möglich. Ein leistungsfähiger längerer Schienenersatzverkehr außerhalb der Ferienzeit ist weder personell noch mit der zur Verfügung stehenden Anzahl an Bussen möglich. Die entsprechenden Maßnahmen müssen daher auf die beiden Sommerferienzeiträume 2020 und 2021 verteilt werden.

Der Tiefbau der neuen Haltestelle soll in den Sommerferien 2020 erfolgen, der Ausbau wird dann in den Sommerferien 2021 fertiggestellt. In den Sommerferien 2021 muss dann auch die neue Straßenbahntrasse in der Olgastraße und bis zur Neuen Straße an die Bestandstrassen herangeführt werden. Für beide Zeiträume ist Schienenersatzverkehr notwendig. Die ursprüngliche Planung, den Umschluss vom Provisorium auf die Endlage der Trasse schon im Sommer 2020 vorzunehmen, wurde mit Blick auf den risikobehafteten Baugrund und die komplexen Bauabläufe als nicht umsetzbar bewertet. Die in dieser Hinsicht angepasste Terminplanung hat jedoch keinen Einfluss auf die geplanten Endfertigstellungstermine am Bahnhofplatz.

Sie hat jedoch Auswirkungen auf die Herstellung der westlichen Zufahrtsbauwerke des Parkhauses. Die beiden westlichen Rampenbauwerke können erst erstellt werden, wenn das ÖPNV-Provisorium wieder zurückgebaut ist. Hierzu ist wiederum die Inbetriebnahme der neuen ÖPNV-Haltestelle in der Mittellage der Straße die Voraussetzung. Die Zufahrtsbauwerke können somit erst ab

September 2021 hergestellt werden. Einer Eröffnung des Parkhauses im September 2021 steht das aber nicht im Wege, da die Erschließung zu diesem Zeitpunkt über die dann schon funktionsfähigen östlichen Zufahrtsbauwerke sicher gestellt ist.

3. Bericht zur weiteren bauzeitlichen Verkehrsführung der Friedrich-Ebert-Straße

Die komplexen Abläufe innerhalb der neuralgischen Punkte des Bauvorhabens sowie der unerwartet schlechte Zustand von Infrastruktur und Untergrund, die eine erhebliche Erschwernis der Abläufe nach sich ziehen und zu einer deutlichen Verlängerung der Bauzeit führen würden, haben die Projektverantwortlichen veranlasst, alternative Bauabschnittsplanungen und Baulogistikkonzepte zu entwickeln und hinsichtlich der jeweiligen Risikopotentiale und Chancen zu prüfen. Da das Parkhaus- und Passagenprojekt nun weitgehend im eigenen Baufeld agiert und nur noch geringe Auswirkungen auf den Verkehrsraum hat, rücken künftig die Arbeiten an der Verkehrsstraße und am Platz in den Vordergrund. Im Fokus stehen damit die Auswirkungen der Stammstrecke der Linie 2 und des neuen Bahnhofplatzes.

Im Ergebnis haben sich zwei Varianten als grundsätzlich umsetzbar herausgestellt, die im Weiteren beschrieben werden. Während die Variante unter Punkt **3.1** wie bisher geplant die größtmöglichen Zeiträume während der Bauzeit mit zweispuriger Verkehrsführung vorsieht, versucht die Variante unter Punkt **3.2** eine Optimierung der baulichen Abläufe bei einer Beibehaltung der Einspurigkeit.

3.1. Variante zweispurige Friedrich-Ebert-Straße mit Gegenrichtungsverkehr

Die grundsätzlichen Bauabläufe bei zweispuriger Friedrich-Ebert-Straße wären:

- April 2020 Inbetriebnahme zweispuriges Straßenprovisorium auf der Ostseite
- Mai 2020 Eröffnung Bahnhofspassage und Teileröffnung Handelsflächen Sedelhöfe
- Mitte Juli 2020 bis September 2020 Schienenersatzverkehr der Straßenbahn mit einspuriger Straßenführung.
- Mitte September 2020 bis Juni 2021 zweispurige provisorische Straßenführung auf der Ostseite mit Sanierung der Telekomtrasse und Tief- und Gleisbau der Haltestelle für den Endausbau
- Juli bis September 2021 Schienenersatzverkehr mit einspuriger Straßenführung. Inbetriebnahme Haltestelle vollausgebaut mit Dächern
- September 2021 Inbetriebnahme Parkhaus Am Bahnhof
- September 2021 bis September 2022 zweispurige Straßenführung auf der Ostseite. Ausbau westliche Fahrspuren und Bau der westlichen Zufahrtsbauwerke zur Garage
- Oktober 2022 bis Mitte 2023 Inbetriebnahme westliche Fahrspuren mit Gegenrichtungsverkehr beider Fahrtrichtungen. Dann Baubeginn Endausbau der östlichen Fahrspur und Gehweg. Während dieser Bauphase muss die Bahnhofstraße auf wechselnden Fahrspuren provisorisch angebunden werden. Darüber hinaus ist während dieser Zeit die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Zweispurigkeit (s.u.) nicht ausreichend gegeben.
- ab Mitte 2023 Inbetriebnahme östliche Fahrspur und Gesamtfertigstellung Platz und Straße

Die provisorische Zweispurigkeit kann abweichend von der Beschlusslage (GD 466/18) frühestens im April 2020 wieder hergestellt werden. Der mehrmalige Wechsel zwischen Zweispurigkeit und Einspurigkeit bei dieser Variante erfordert mehrere komplexe Zwischenprovisorien mit erheblichem Aufwand in der Herstellung. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass gerade die Umstellungen der Verkehrsführungen regelmäßig zu Verkehrsbehinderungen und zur Verschlechterung der Verkehrssicherheit mit gefährlichen Situationen führten.

Die endgültige Fertigstellung des Bahnhofplatzes kann mit der zweispurigen Straßenführung erst Mitte 2023 erfolgen.

3.2. Variante einspurige Friedrich-Ebert-Straße mit Einbahnstraßenregelung

Die grundsätzlichen Bauabläufe der einspurigen Friedrich-Ebert-Straße wären:

- Beibehalten der einspurigen Verkehrsführung mit Sperrung der Fahrtrichtung Süd bis ca. Mitte 2022
- Mai 2020 Eröffnung Bahnhofspassage und Teileröffnung Handelsflächen Sedelhöfe
- Mai 2020 Provisorium östliche Fahrspur und Gehweg von der Olgastraße bis zur Bahnhofstraße
- September 2020 bis März 2021 Sanierung der Telekomtrasse südlich der Bahnhofstraße, anschließend Endausbau östliche Fahrspur und Gehweg
- September 2021 Inbetriebnahme Haltestelle vollausgebaut mit Dächern
- September 2021 Inbetriebnahme Parkhaus Am Bahnhof
- Juli 2021 bis Juli 2022 Ausbau westliche Fahrspuren und Fertigstellung westliche Zufahrtsbauwerke Parkhaus
- Mitte 2022 Gesamtfertigstellung Platz und Straße

Vorteil dieser Variante ist, dass den jeweiligen Projekten und beauftragten Baufirmen weitgehend autonome und zusammenhängende Baufelder zur Verfügung stehen. Damit ist für alle Beteiligte ein Arbeiten ohne erhebliche Störungen Dritter möglich.

Die Gesamtfertigstellung kann noch Mitte 2022 erfolgen.

3.3. Verkehrsuntersuchungen, Zeitplanung und Bauleistigkeit

Verkehrliche Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit

Die Abläufe der noch zu realisierenden Bauphasen wurden für die Planfälle der zweispurigen Führung der Friedrich-Ebert-Straße und der dauerhaften einspurigen Führung der Straße mit Sperrung der Fahrtrichtung Nord-Süd betrachtet. Basierend auf der Anzahl der feindlichen Verkehrsströme an den Knotenpunkten wurden die hinsichtlich der Leistungsfähigkeit maßgeblichen Bauphasen bestimmt. Als maßgebende Bauphasen für beide Varianten wurden die Bauphasen 9.2 und 13 der übergeordneten Bauleistigkeitplanung ermittelt.

Da ab Mai 2020 mit den Sedelhöfen auch das dazugehörige Parkhaus mit rund 700 Stellplätzen eröffnet und mit dem Parkhaus Am Bahnhof voraussichtlich im September 2021 weitere 540 Stellplätzen dazukommen werden, wird der Verkehr im Bahnhofsbereich wieder zunehmen. Diese Zunahme ist in den nachfolgenden Variantenbetrachtungen berücksichtigt.

Die Auswirkungen auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität beider Varianten wurden vom Büro Gevas Humberg & Partner auf Grundlage des „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015“ (HBS) berechnet. Dabei ist zu beachten, dass das HBS entworfen wurde, um Straßenverkehrsanlagen in ihrem Endausbau hinsichtlich der Verkehrsqualität, d. h. der mittleren Wartezeit der Verkehrsteilnehmer, zu bewerten. Für eine Arbeitsstellensignalisierung, wie im vorliegenden Fall, ist jedoch die Leistungsfähigkeit, die durch den Auslastungsgrad der Verkehrsanlage wiedergegeben wird, genauso bedeutsam. Sie gibt an, ob die zu erwartende Verkehrsbelastung am Knotenpunkt leistungsfähig abgewickelt werden kann. Für beide Bauphasen wurden in beiden Varianten die in dem betrachteten Bereich liegenden Lichtsignalanlagen LSA 102 (Kino) und LSA 104 (Post) hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität untersucht. Berechnungsgrundlage waren die Verkehrszahlen in der maßgeblichen Nachmittagsspitzenstunde (werktags, 16:00 – 17:00 Uhr).

Bei den Berechnungen wurde die Priorisierung des ÖPNV an den Knotenpunkten berücksichtigt. In der folgenden Tabelle sind für jeden Berechnungsfall die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) sowie das gewichtete Mittel für den Auslastungsgrad der tatsächlichen Verkehrsmengen auf den einzelnen Fahrstreifen für den jeweiligen Knotenpunkt angegeben. Maßgebend für die QSV des Knotenpunktes ist jeweils die schlechteste QSV eines Fahrstreifens an dem Knotenpunkt. Eine

grafische Darstellung der Bewertung der einzelnen Fahrstreifen in allen Berechnungsfällen kann der Anlage 1 entnommen werden.

		Bauphase 9.2		Bauphase 13	
		LSA 102	LSA 104	LSA 102	LSA 104
Variante Zweispurigkeit	Verkehrsqualität	QSV D	QSV E	QSV F	QSV E
	Auslastungsgrad	43%	82%	158%	82%
Variante Einspurigkeit	Verkehrsqualität	QSV B	QSV E	QSV B	QSV E
	Auslastungsgrad	18%	93%	18%	79%

Quelle: Gevas Humberg & Partner

Die Zahlen geben das gewichtete Mittel für den Auslastungsgrad einzelner Fahrspuren an. Die Berechnungen ergeben, dass bei zweispuriger Verkehrsführung während der Bauphase 13 an der LSA 102 ein Leistungsfähigkeitsdefizit besteht (= QSV F). Dies rührt daher, dass in dieser Phase alle Fahrzeuge aus Süden am Deutschhaus einmal die ÖPNV-Trasse auf die dann entlang der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße verlaufende Fahrbahn queren müssen. Dabei müssen an dieser LSA der gesamte ÖPNV und die Ausfahrten aus dem Deutschhaus abgewickelt werden. Die Folgen sind, dass das Parkhaus Deutschhaus durch Staus in der Ausfahrt nicht entleert wird und sich in der Zufahrt Zinglerstraße über die Spitzenstunde Rückstaus nicht abbauen, sondern zunehmen. Die Rückstaus in der Zinglerstraße führen auch zu einer Verschlechterung des ÖPNVs bei den Bussen, da diese im MIV mitfahren. Dieser kritische Zustand für den Individualverkehr als auch für den ÖPNV muss bei der Variantenabwägung besonders gewichtet werden. In allen anderen Berechnungsfällen sind die betrachteten Knotenpunkte grundsätzlich leistungsfähig (= QSV A bis E). Die zweispurige Verkehrsführung mit Gegenrichtungsverkehr ist somit während der kritischen Bauphase 13 für mindestens neun Monate nicht möglich. Für beide Varianten gilt, dass an der Ausfahrt aus dem Bereich Post und Hauptbahnhof an der LSA 104 Rückstaus auftreten können.

Der Nord-Süd-Verkehr in der Friedrich-Ebert-Straße hat sich seit Einführung der Einspurigkeit wie erwartet teils auf die Achse Karlstraße - Ludwig-Erhard-Brücke verlagert. Die Ludwig-Erhard-Brücke soll voraussichtlich ab 2021 teilsaniert werden. Es werden dabei immer drei Fahrspuren zur Verfügung stehen. Die Spuren sollen wechselnd befahren werden, so dass morgens zwei Fahrspuren in Richtung Innenstadt und abends zwei Fahrspuren in Richtung Blaubeurer-Tor-Kreisel zur Verfügung stehen. Die Leistungsfähigkeit ist somit grundsätzlich wie bisher gegeben. Der Bauablauf muss jedoch detailliert auf die Auswirkungen aus dem Bereich Bahnhofplatz abgestimmt werden.

Schienenersatzverkehr und Einspurigkeit während der Sommerferien 2020 und 2021

Generell gilt für beide Varianten, dass in den Sommerferien 2020 und 2021 ausschließlich einspurig mit Schienenersatzverkehr gefahren werden kann.

In den Sommerferien 2020 wird der Tiefbau der neuen Haltesteige hergestellt. Der westliche Steig und das ÖPNV-Provisorium überlagern sich teilweise räumlich. Für die Busse aus Richtung Süden muss daher während dieser Bauphase am östlichen Straßenrand ein weiteres Haltestellenprovisorium gebaut werden, was eine Zweistreifigkeit in diesem Zeitraum aus räumlichen Gründen ausschließt.

In den Sommerferien 2021 muss wiederum Schienenersatzverkehr mit Einspurigkeit der Straße gefahren werden, da dann die Haltestelle ausgebaut wird und nur dann die neue Straßenbahntrasse an die Bestandsstraße im Norden und im Süden herangeführt werden kann. Anschließend können dann nach Rückbau des Straßenbahnprovisoriums die westlichen

Zufahrtsbauwerke der Parkgarage fertig gestellt werden. Während dieser Zeit steht nicht ausreichend Platz zur Verfügung, um zwei Fahrspuren mit Gegenrichtungsverkehr einrichten zu können. Somit ist bei der Abwägung der Varianten in Betracht zu ziehen, dass bei der Zweispurigkeit jeweils wieder mehrere Zwischenbauphasen mit erheblichem Aufwand einzurichten wären, da mehrmals zwischen Einspurigkeit und Zweispurigkeit gewechselt werden müsste. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass gerade die Umstellungsphasen risikobehaftet waren im Hinblick auf die Verkehrssicherheit insbesondere der Fußgänger.

Auswirkungen auf die Gesamtbauzeit und Erreichbarkeit der Innenstadt

Die Zweispurigkeit mit Gegenrichtungsverkehr hat wie beschrieben Auswirkungen auf die Gesamtfertigstellung der Verkehrsanlagen und des Platzes. Sie verschiebt sich dabei gegenüber der Variante Einspurigkeit um etwa ein Jahr auf Mitte 2023. Außerdem wurden die Auswirkungen der Varianten hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt betrachtet. Mit Ausnahme der Bauphase 13 bei der Variante Zweispurigkeit ist die Erreichbarkeit der innerstädtischen Parkhäuser grundsätzlich gegeben.

Baulegistik

Die Projekte um die Friedrich-Ebert-Straße sind in hohem Maße sowohl baulegistisch als auch bautechnisch voneinander abhängig. Die bisherigen Verzögerungen und die neu hinzugekommenen Projekte haben eine Überarbeitung der gesamten Baulegistikplanung erforderlich gemacht. Im April 2020 beginnt nun zusätzlich der Abbruch mit anschließendem Neubau des Gebäudes Bahnhofstraße 13 (Apotheke). Weitere Bauprojekte im Wengenviertel folgen. Neu hinzugekommen war auch das Projekt Bahnhofplatz 7. Voraussichtlich Anfang 2022 beabsichtigt die Deutsche Bahn, die Umbauarbeiten in der Bahnhofshalle zu beginnen. Dazu werden entsprechende Baulegistikflächen zur Verfügung stehen müssen. Die Planung sieht vor, dass dann die Arbeiten am Bahnhofplatz einschließlich des großen Daches vor der Bahnhofshalle weitgehend abgeschlossen sind.

Bislang ist es erfolgreich gelungen, die Auswirkungen von Planungsabweichungen durch risikoreduzierende Maßnahmen in den Bauabläufen abzufedern. Die verbleibenden zu realisierenden Bausteine stellen die am Bau Beteiligten jedoch vor neue Herausforderungen. Aus Sicht der Projektverantwortlichen der Bauverwaltung, der SWU Verkehr GmbH und der Ulmer Parkbetriebs-GmbH hat die Variante der Beibehaltung der Einspurigkeit bis Mitte 2022 große Vorteile und mindert die Risiken für weitere Verzögerungen und damit verbundene Mehrkosten erheblich. Vorteil der Variante Einspurigkeit ist auch, dass die Bauunternehmen in weitgehend autonomen und zusammenhängenden Baufeldern agieren können und sich das Risiko für Bauablaufbehinderungen somit wesentlich reduziert.

Der Verwaltung ist bewusst, dass mit beiden Varianten eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrsverhältnisse und damit auch gravierende Auswirkungen auf den Innenstadte Einzelhandel in der Innenstadt hervorgerufen bzw. deutlich verlängert werden. Allerdings scheint in Abwägung der jeweiligen Nachteile die Verfolgung der Variante mit der einspurigen Verkehrsführung die insgesamt geringere Einschränkung mit sich zu bringen und mit dem deutlich verbesserten Bauablauf die zielführendere Option. Zusammengefasst ergeben sich folgende Vorteile:

- Vermeidung mehrmaliger aufwändiger und für die Verkehrsabwicklung schädlicher Wechsel der Verkehrsführung.
- Insgesamt höhere Leistungsfähigkeit bei weitgehendem Verzicht auf Verschwenkungen über die ÖPNV-Trasse.
- Reduzierung der Bauzeit um etwa ein Jahr.
- Verbesserung des Bauablaufs mit weniger Schnittstellen auch zwischen den einzelnen Bauprojekten und Abschnitten.
- Vermeidung von Mehrkosten durch kleinere Baufelder und mehrmalige Verkehrsprovisorien in Höhe von rund 1,5 bis 2,5 Mio €.

Die Verwaltung hat im Rahmen des regelmäßigen Steuerungskreises Verkehr den Vertretern der IHK, der HWK, der Ulmer City, dem DING und den Taxiunternehmen bereits berichtet. Der IHK und der Ulmer City soll nun Zeit zur Stellungnahme eingeräumt werden. Der Steuerungskreis tritt zeitnah erneut zusammen. Die Verwaltung berichtet daher in der Sitzung am 12. November 2019 dem Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt über den Planungsstand und beabsichtigt die Beantragung der Beschlussfassung in der nächsten regulären Sitzung des Fachbereichsausschusses am 10. Dezember 2019.

3.4. Kostenfreie ÖPNV-Nutzung an Samstagen im Stadtgebiet Ulm/Neu-Ulm

Der Gemeinderat hat am 20.02.2019 den kostenfreien ÖPNV an Samstagen für 2019 beschlossen. Während der Bauzeit konnten hiermit erhebliche Fahrgastgewinne insbesondere an den Samstagen erreicht werden und auf diese Weise die Besucherfrequenz der Innenstadt entsprechend erhöht werden. Die Verwaltung verhandelt derzeit mit dem Nahverkehrsverbund DING, um auch während der nachfolgenden Bauzeit das Angebot verlängern zu können und an den für den Handel wichtigen Samstagen die Erreichbarkeit der Innenstadt zu erhöhen und den meist begrenzten Parkraum entsprechend zu entlasten. Außerdem soll die aus Sicht der Verwaltung erfolgreiche Kampagne "ulm komm rein" in Abstimmung mit der Ulmer City und der SWU weitergeführt werden. Die Verwaltung wird im Weiteren in Abstimmung mit der Ulmer City überlegen, inwieweit zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Innenstadtfrequenz erarbeitet werden können. In Verbindung mit dem neu geschaffenen Parkraumangebot der Sedelhöfe ab Mai 2020 und des Parkhauses Am Bahnhof ab September 2021 (mit vorerst eingeschränkter Zufahrt nur von Süden bis Frühjahr 2022) hält die Verwaltung aber grundsätzlich die Erreichbarkeit der Innenstadt weiterhin für gegeben. Den Beschluss zur Fortführung der kostenfreien ÖPNV-Nutzung in 2020 wird die Verwaltung voraussichtlich im Dezember im Gemeinderat einbringen.