



Sachbearbeitung	KOST2020 - Koordinierungsstelle 2020		
Datum	13.11.2019		
Geschäftszeichen	KOST-Wa		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 10.12.2019	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 462/19

Betreff: Projekte "Ulm 2020"
-Beschluss zur bauzeitlichen Verkehrsführung der Friedrich-Ebert-Straße-

Anlagen: Anlage 1 - Stellungnahme der IHK Ulm

Antrag:

Der Empfehlung der Verwaltung zur weiteren einseitigen Sperrung der Friedrich-Ebert-Straße wie im Punkt **2.7** beschrieben zuzustimmen.

Walter

Zur Mitzeichnung an:

BM 3, C 3, OB

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

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 Bauleistik 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

Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.11.2019, GD 406/19
- Projekte "Ulm 2020" - Dritter Zwischenbericht zu den Großprojekten und zur bauzeitlichen Verkehrsführung der Friedrich-Ebert-Straße

1.2. Anträge

Antrag Nr. 202 der Fraktion CDU/UfA vom 28.10.2019 - Friedrich-Ebert-Straße (Schriftliche Antwort am 07.11.2019)

Antrag Nr. 205 der FWG Fraktionsgemeinschaft Ulm vom 30. Oktober 2019 - Friedrich-Ebert-Straße

Sowie Fragenliste der Fraktion CDU/UfA der Verwaltung übergeben am 12.11.2019

2. Beschluss zur weiteren bauzeitlichen einseitigen Sperrung der Friedrich-Ebert-Straße

Die Verwaltung hat in der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 12.11.2019 ausführlich über die Chancen und Risiken einer Verlängerung der Einspurigkeit der Friedrich-Ebert-Straße bis zu den Baufertigstellungen am Bahnhofplatz berichtet. Mit der vorliegenden Gemeinderatsdrucksache wird nun der endgültige Beschluss zur Verlängerung der Einspurigkeit bis voraussichtlich Herbst 2022 beantragt.

Mit der Beschlussfassung erst am 10.12.2019 sollte der IHK Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden. Die Stellungnahme liegt der Gemeinderatsdrucksache als Anlage 1 bei. In der Sitzung am 12.11.2019 wurden seitens mehrerer Fraktionen Fragen zu den Bauabläufen gestellt.

Nachfolgend werden diese Fragen beantwortet werden.

2.1. Themen zur Projektsteuerung und den Bauabläufen

Mit Fertigstellung der Rohbauarbeiten an der Passage und den Zufahrtsbauwerken zum Parkhaus auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße bis März 2020 sind die Schnittstellen zu den Sedelhöfen, zum Projekt Bahnhofplatz 7 und zu den Verkehrsanlagen, die die Bauabläufe intensiv beeinflussen, bislang weitgehend abgearbeitet. Die dann beim Parkhaus und Passage folgenden Ausbaugewerke haben auf den Verkehrsraum keine wesentlichen Auswirkungen mehr. In den Fokus rücken nun zunehmend die Arbeiten an der neuen Straßenbahntrasse und ÖPNV-Haltestelle, an der Friedrich-Ebert-Straße und an den Platzbereichen. Baubegleitend werden noch große Teile der Leitungsinfrastrukturen erneuert bzw. saniert. Nachfolgend sollen die wesentlichen Verläufe seit Aufnahme der intensiven Planung in 2014 dargestellt, die von der Verwaltung eingeleiteten Maßnahmen und die Komplexität der Gesamtmaßnahme erläutert werden.

Ab 2014 wurden die Planungen des gesamten Projektumfelds intensiviert. Es war die Aufgabe, die bautechnischen und baugologischen Risiken ebenso wie genehmigungsrechtliche Fragen der Verkehrsanlagen, vertragliche Fragestellungen bei den Sedelhöfen und Baugrundrisiken im gesamten Baufeld im Rahmen eines detaillierten Risikomanagements zu identifizieren und diesen frühzeitig mit geeigneten Maßnahmen entgegenzuwirken. Sämtliche Themen wurden dann in erste konzeptionelle Flächenterminpläne überführt. Erst als Anfang 2015 DC Developments als neuer Eigentümer der SPV11 GmbH feststand, konnten die noch offenen Fragestellungen in Bezug auf die Sedelhöfe nachgeführt werden. Dieser Prozess ist bis heute nicht abgeschlossen.

Dem Projekt Linie 2 wurde auftragsgemäß Vorrang vor allen anderen Projekten eingeräumt. Es musste sicher gestellt werden, dass auch für die Stammstrecke einschließlich des Provisoriums Fördergelder generiert werden konnten. Erst mit Einführung der Deckelbauweise beim Parkhaus war sicher gestellt worden, dass zumindest das Provisorium noch im Förderungszeitraum des GVFG bis 2019 errichtet werden kann. Noch bei Baubeginn für das Parkhaus im März 2017 lagen jedoch keine belastbaren Planungen der SWU für die Verkehrsanlagen einschließlich der Provisorien vor, da alle Ressourcen auftragsgemäß in die rechtzeitige Inbetriebnahme der Streckenäste der Linie 2 investiert werden mussten und darüber hinaus keine freien Kapazitäten für die Planung zur Verfügung standen.

Die Verwaltung hatte sich dennoch dazu entschlossen, die mit dieser Vorgehensweise verbundenen Terminrisiken zu akzeptieren, auch weil letztlich auf Grund der gestellten Aufgaben (Förderung Linie 2, maximale Bauzeitverkürzung, Vorrang des ÖPNV vor dem IV) keine Alternativen dazu bestanden.

Voraussetzung einer detaillierten Terminplanung ist, dass alle Projekte weitgehend auf dem gleichen Planungsstand sind. Dies war jedoch nicht möglich, da zu Beginn der Baumaßnahmen zur Linie 2 viele Dinge um die Sedelhöfe und die Planung des Bahnhofplatzes noch nicht abschließend festgelegt waren. Um dennoch eine größtmögliche Planungssicherheit zu bekommen wurden die entscheidenden schnittstellenrelevanten Meilensteine zwischen den Projekten vereinbart und teils auch vertraglich fixiert. Die Steuerung der Projekte erfolgt bei Abweichungen von dieser Meilensteinplanung durch zielgerichtete Maßnahmen, die bislang gegriffen und die Einhaltung der Termine insoweit sicher gestellt haben. Um Risiken gegenseitiger Behinderungen zu reduzieren, wurde mit Baubeginn eine für alle Projekte verbindliche Baugistik eingeführt und in Verträgen und Genehmigungen fixiert. Für den Fall von Kampfmittelfunden wurde ein Notfallkonzept entwickelt, um gegebenenfalls schnell reagieren und weitere Verzögerungen vermeiden zu können.

Während der Projektlaufzeit kamen ergänzende Projekte hinzu mit unmittelbarer Wechselwirkung auf die bestehenden Planungen. So musste der vom Gemeinderat ausdrücklich gewünschte Neubau Bahnhofplatz 7 nachträglich so in die Planungen integriert werden, dass möglichst keine wesentlichen Verzögerungen bei den benachbarten Projekten auftraten. Die Eingriffe in die

Planung und die bereits beauftragten Arbeiten der Passage waren erheblich. Außerdem musste der rechtliche Rahmen für insbesondere wirtschaftliche Risiken für die öffentlichen Projekte mit dem Investor verhandelt werden. Vertraglich wurde fixiert, dass die öffentlichen Projekte von sämtlichen wirtschaftlichen Auswirkungen freigestellt werden. Auch für den Neubau des Gebäudes Bahnhofstraße 13 (Apotheke) müssen Leitungen umverlegt und die Baulogistik entsprechend angepasst werden.

2.2. Maßnahmen zur Terminsicherung und zu Baubeschleunigungen

Die potentiell verzögernd wirkenden Schnittstellen reduzieren sich nun mit dem Baufortschritt an Parkhaus und Passage. Die für den Verkehrsraum relevanten Arbeiten liegen im Wesentlichen im Verantwortungsbereich der SWU Verkehr GmbH und der Stadt selbst und haben auf den Bau der Tiefgarage keinen Einfluss mehr. Damit treten jedoch Risiken im Baugrund (Leitungen, Gebäude, Standsicherheit, Archäologie, Kampfmittel) erneut in den Vordergrund. Die bislang wichtigste Maßnahme zur Beschleunigung war die frühzeitige Planänderung beim Bau des Parkhauses mit Einführung der Deckelbauweise, die es erst ermöglichte, die Projekte parallel zu realisieren. Dieses Vorgehen hatte aber natürlich die Komplexität insbesondere der Schnittstellen erhöht. Letztlich war auch dieses Vorgehen den genannten Planungsvorgaben (Förderung nach GVFG; Sedelhöfe, möglichst frühzeitige Gesamtfertigstellung) geschuldet und führt nach wie vor zu laufenden Anpassungen der Bau- und Terminplanung.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) gibt die mögliche Regelarbeitszeit auf Baustellen vor. Diese ist von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr von Montag bis Samstag. Von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen gelten erhöhte Lärmschutzwerte. Nachtarbeit bzw. Dreischichtbetrieb ist somit nur in Ausnahmefällen möglich. Beim Parkhaus wurde bisher von Juni bis Oktober 2018 und nunmehr seit April 2019 in Sechstageswochen gearbeitet, an Samstagen in der Regel bis 13 Uhr. Diese Arbeitszeit soll auch in Zukunft sofern sinnvoll eingehalten werden. Beim Streckenast Wissenschaftsstadt der Linie 2 lag das monatliche Bauvolumen bei durchschnittlich rund 440 T€ je Kilometer Streckenlänge. Zum Vergleich liegen die voraussichtlichen Baukosten je Monat beim Streckenzug Friedrich-Ebert-Straße mit lediglich ca. 400 m Streckenlänge für die kommenden Jahre bis 2022 zwischen 470 T€ und 600 T€. Hieraus lassen sich die bereits geplanten massiven Bautätigkeiten erahnen. Eine weitere Erhöhung der Bauleistung ist aufgrund der beengten Baufelder nach Einschätzung aller Projektbeteiligten weder sinnvoll noch möglich.

Die Verwaltung wird dennoch für die nächsten Bauaufgaben zusätzliche Maßnahmen ergreifen, um die Terminsicherheit weiter zu erhöhen. Zusätzlich soll nun als qualitätssichernde Maßnahme ein weiteres externes Fachbüro hinzugezogen werden, um zu ermitteln, inwieweit doch noch sinnvolle Beschleunigungspotentiale bestehen. Die externe Prüfung der Bauablaufplanungen wird ergeben, inwieweit ggf. weitere Potentiale für Beschleunigungen durch Einsatz von zusätzlichem Personal und Maschinen gegeben sind. Die Verwaltung wird außerdem sämtliche in den nächsten Jahren geplante Baumaßnahmen öffentlicher Träger im Sinne eines "Stresstests" in einer Planung zusammenführen, um im Zusammenhang mit der Einspurigkeit der Friedrich-Ebert-Straße besser beurteilen zu können, wo Maßnahmen gegebenenfalls geschoben oder geändert werden sollten. So soll für die nächsten drei Jahre die Möglichkeit geschaffen werden, die Verträglichkeit von Baustellen im städtischen Verkehrsnetz zu überprüfen und schneller und flexibler auf Unvorhergesehenes nicht nur im Umfeld der Projekte am Bahnhof reagieren zu können.

2.3. Baugrund und Leitungen

Vor Baubeginn wurden soweit vorhanden die Planunterlagen zur Leitungsinfrastruktur und zu unterirdischen Bauwerken in die Neuplanungen übernommen. Da die gesamte Baufläche jedoch durch Fahrbahnen, ÖPNV-Trasse und Haltestelle und Stellplätzen für Bahnhof und Post belegt war, war es nicht möglich, die genauen Lagen und Zustände der Leitungsinfrastrukturen und der

unterirdischen Bauwerke vorab zu untersuchen. Für eine genaue Untersuchung hätten die Verkehrsanlagen über einen längeren Zeitraum außer Betrieb genommen werden müssen. Dies war neben der daraus resultierenden allgemeinen Einschränkung der Verkehrsabläufe vor allem aufgrund der Förderthematik der Straßenbahn und diversen Vertragsbedingungen des Projektvertrages der Sedelhöfe nicht möglich und hätte bei Berücksichtigung der Einschränkungen insgesamt auch zu einer deutlichen Verlängerung der Gesamtbauzeit geführt.

Die heutige Friedrich-Ebert-Straße befindet sich mit ihren östlichen Fahrspuren in weiten Teilen über Kellern der Vorkriegsbebauung. Beim Wiederaufbau wurden diese Keller meist nicht verfüllt, sondern durch eine Betontragplatte abgedeckt. Diese Tragplatte muss nun abgebrochen, Hohlräume aufgefüllt und um einen tragfähigen Baugrund herzustellen, ein Bodenaustausch bis ca. 1,50m Tiefe vorgenommen werden. Zwischen der Post und der Passage befinden sich möglicherweise Reste eines Festungsbauwerkes der Stadtbefestigung aus dem 17. Jahrhundert. Bei der digitalen Aufnahme des Oststadtsammlers der EBU in diesem Bereich wurden aktuell Hinweise auf ein Gewölbe gefunden. Die Dimensionen dieses Gewölbes und die bauhistorische Tragweite werden nun gemeinsam mit dem Landesamt für Denkmalpflege untersucht. Anschließend muss der Hohlraum voraussichtlich verfüllt werden, da aufgrund dieses Bauwerkes eine dauerhafte Standsicherheit nicht gegeben ist. Voraussichtlich wird dies baubegleitend geschehen können. Die Frage in welchem Umfang dies zu Verzögerungen führen kann, kann erst mit Abschluss der Untersuchungen beantwortet werden.

Ein besonderes Risiko stellt nach wie vor die Telekomtrasse mit Glasfaser- und Kupferleitungen entlang der östlichen Friedrich-Ebert-Straße dar. Zu einem frühen Zeitpunkt wurde entschieden, die Leitungen nicht zu verlegen, sondern in die Planungen zu integrieren. Dies geschah einerseits aus Kostengründen und andererseits auch, weil eine geeignete Trasse für eine Neuverlegung mangels einer belastbarer Planung für Parkhaus / Passage und Friedrich-Ebert-Straße noch nicht zur Verfügung stand und dies unter Umständen im Nachgang zu einer erneuten Umverlegung geführt hätte. Südlich der Bahnhofstraße müssen jedoch nach einer detaillierten Aufnahme des Bauzustandes im Zuge der Verlegung der Fahrbahn die Zugangsschachtbauwerke und die leitungsführenden Kanäle der Trasse erneuert werden, da diese nicht mehr ausreichend tragfähig sind. Für diese Arbeiten werden von der SWU derzeit bis zu sechs Monaten kalkuliert. Während dieser Zeit können in diesem Bereich keine weiteren Arbeiten stattfinden. Nördlich der Bahnhofstraße insbesondere im Bereich der Bahnhofspassage wurde die Telekomtrasse in die Decke der früheren Unterführung einbetoniert. Die Leitungen liegen zwar in Schutzrohren, der gesamte Deckenabschnitt musste jedoch herausgetrennt und das Deckenteil über eine Stahlbrückenkonstruktion abgefangen werden. Auch dieser Leitungsabschnitt stellt sich in Realität anders dar, als es die Planunterlagen wiedergeben. Es wird nun so bald als möglich näher untersucht, ob einzelne Schutzrohre für den Ausbau der Oberflächen zu hoch liegen und gegebenenfalls umgelegt werden müssen. Näheres zu möglichen Verzögerungen kann erst nach Abschluss der Prüfungen berichtet werden.

Die Bahnhofspassage wird von einer Fernwärmeleitung gequert. Die Fernwärmeversorgung erfolgt derzeit über ein Provisorium in der Stahlbrücke, die auch die Telekomleitung sichert. Die FUG muss nach Fertigstellung des Passagenrohbaus die neuen Leitungen einbringen und beidseits mit dem Versorgungsnetz verbinden. Sowohl der Passagenrohbaus als auch die Arbeiten der Fernwärme sind stark witterungsabhängig. Ein strenger Winter erhöht das Risiko von Verzögerungen erheblich. Die nähere Untersuchung des Oststadtsammlers der EBU vor der Post hat einen besseren Zustand ergeben als erwartet, es muss jedoch ein Schachtbauwerk erneuert werden. Dies erfolgt im Bauablauf der neuen Straßenbahntrasse und ist eingeplant. Darüber hinaus sind bis heute keine weiteren Baugrund- oder Leitungsthemen bekannt, die zu Verzögerungen führen können, sind jedoch grundsätzlich nicht ausgeschlossen.

2.4. Organisation des ÖPNV während der Bauzeit

In den Sommerferien 2020 und 2021 sind die Tiefbauarbeiten mit Leerverrohrung, Fundamenten, Bodenaustausch, Fahrbahnränder und Asphaltarbeiten bzw. die Ausbauarbeiten mit sämtlichen Haltestellenaufbauten, technischen Installationen und der Inbetriebnahme geplant. Hierfür muss die Straßenbahntrasse jeweils außer Betrieb genommen werden. In den frequenzärmeren Ferien kann der ÖPNV mit Bussen sicher gestellt werden. Werktags sind in der Spitzenstunde bis zu 19 Straßenbahnen unterwegs. Diese müssten bei Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs während dieser Spitzenzeiten durch 36 angemietete Busse mit Fahrern ersetzt werden. Da die SWU über die erforderliche „normale“ Reserve hinaus keine weiteren verfügbaren Busse und Personal hat, können Fahrer und Busse anders als während der reduzierten Ferienzeiten diese Anforderungen nicht aus den bestehenden Ressourcen abdecken. Aktuell stellt es sich jedoch deutschlandweit als sehr großes Problem dar, Fahrpersonal zu akquirieren. Es ist mit einem Vorlauf von mindestens sechs Monaten zu rechnen. Limitierend ist hier auch die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen, insbesondere am Theater, Hauptbahnhof und Ehinger Tor, da die Linienbusse dann mehr oder weniger Stoßstange an Stoßstange verkehren würden. Die Kosten für den zusätzlichen Schienenersatzverkehr außerhalb der Ferienzeit würden rund 170 T€ je Woche betragen, zzgl. einmalig rund 50 T€ für zusätzlichen organisatorischen Aufwand, vorausgesetzt Busse und Personal könnten überhaupt angemietet werden. Gegen eine kapazitätsgerechte Fahrplan-/Umlaufoptimierung spricht zunächst nichts. Es müssen z.B. in den Neben- und Schwachverkehrszeiten nicht alle Straßenbahnen durch zwei Busse ersetzt werden. Auch sind entsprechende Reduzierungen am Wochenende und im Nachtverkehr möglich. Dennoch bestimmt die maßgebende Spitzenstunde den Fahrzeugbedarf und hat auch wesentlichen Einfluss auf den Bedarf an Fahrpersonalen.

Voraussichtlich in den Sommerferien 2020 wird an der Friedrich-Ebert-Straße eine provisorische Bushaltestelle für den Schienenersatzverkehr in Fahrtrichtung Norden aufgebaut. Da die Busse abschnittsweise mit dem fließenden Verkehr fahren müssen, werden die Haltestellenbereiche so ausgebildet, dass der Individualverkehr an den haltenden Fahrzeugen vorbeifahren kann. Die Ersatzhaltestelle ist mit einer Länge von 96m geplant und kann damit die Anforderungen aus dem Rendezvous-Verkehr aufnehmen. Der Einfluss auf den fließenden Verkehr wird daher gering sein. Eine Sperrung der Friedrich-Ebert-Straße wegen des abendlichen Anschlussverkehrs ist nicht erforderlich. Die Haltestände sollen so angeordnet werden, dass der Individualverkehr fließen kann und nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Alternativ könnte die Anschlussbeziehung aber auch an der Haltestelle Theater realisiert werden.

2.5. Stellungnahme der IHK

Mit der Beschlussfassung in der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 10.12.2019 sollte der IHK Ulm nochmals Gelegenheit zur offiziellen Stellungnahme zur Frage der Fahrspuren gegeben werden. Die Stellungnahme der IHK ging am 26.11.2019 ein. Die IHK macht in Ihrer Stellungnahme u. a. den Vorschlag, bei Einspurigkeit die Fahrtrichtung zu drehen und die Einbahnstraße von Norden nach Süden zu führen. Die IHK verspricht sich davon eine verkehrliche Entlastung des Streckenzugs Ludwig-Erhard-Brücke - Neutorstraße - Olgastraße - Friedrich-Ebert-Straße. Die Verwaltung wird dies hinsichtlich der Gesamtleistungsfähigkeit, der Auswirkungen auf den ÖPNV und die Bauabläufe prüfen und Anfang 2020 dem Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt berichten. Fest steht jedoch, dass bei Drehung der Fahrtrichtung wiederum die ÖPNV-Trasse zweimal mit Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit gequert werden müsste. Auf die grundsätzliche Frage der Ein- oder Zweispurigkeit hat die Fahrtrichtung jedoch keinen Einfluss, da eine erneute Verkehrsumstellung frühestens Mitte April 2020 erfolgen wird und gegebenenfalls umgeplant werden müsste.

Mit Eröffnung der Parkhäuser Sedelhöfe und Am Bahnhof wird sich die Situation unter Beibehaltung der Einspurigkeit in Richtung Norden, wie von der IHK angemerkt, insbesondere in der Neutorstraße sicherlich noch verschärfen. Die Situation kann jedoch nicht mit der endgültigen

Friedrich-Ebert-Straße mit drei Fahrspuren verglichen werden. Im Endausbau der Friedrich-Ebert-Straße wird die Ausfahrt nach Süden aus allen drei Parkhäusern (Deutschhaus, Sedelhöfe und Am Bahnhof) möglich sein. Die Ausfahrt vor der Post wird dann nur noch nach Süden möglich sein. Die Verkehrsuntersuchungen zur Leistungsfähigkeit des dreistreifigen Ausbaus ergaben die grundsätzliche Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten.

Die Ausfahrt aus dem Parkhaus Deutschhaus nach Süden würde die Verkehrssituation zweifellos entlasten. Die aktuelle Verkehrszählung am 19.11.2019 ergab 1.586 Kfz in 24 Stunden die aus dem Parkhaus in Richtung Norden ausfahren. Ob dies, auch vor dem Hintergrund der geplanten Bauabläufe möglich ist, kann nur erschöpfend im Zuge der Prüfung der Fahrtrichtung bei der Einspurigkeit beurteilt werden. In der aktuellen und den Bauphasen in 2020 ist dies nicht möglich, da sowohl an den Zufahrtsbauwerken zum Parkhaus als auch an der Telekomtrasse gebaut werden muss. Die von der IHK aufgeführte Möglichkeit der Ausfahrt nach Süden beispielsweise im Zeitraum April bis Sommer 2020 bezieht sich ausschließlich auf die zweispurige Verkehrsführung mit Gegenrichtungsverkehr und stellt daher aus Sicht der Verwaltung keine sinnvolle Alternative dar.

Die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage am Knoten Olgastraße/Neutorstraße und am Knoten Neutorstraße/Karlstraße/Ludwig-Erhard-Brücke wurde bereits angepasst, um den Verkehrsfluss in Richtung Norden zu verbessern. Dies geht jedoch zu Lasten der Ost-West-Verkehre in der Olgastraße und der Karlstraße.

Zur Frage der Bauzeitverkürzung durch Mehrleistung auf den Baustellen wurde bereits in Punkt 2.2 eingegangen. Zum kostenfreien ÖPNV berichtet die Verwaltung dem Gemeinderat mit einer eigenen Gemeinderatsdrucksache.

2.6. Fragen zu Verkehrszahlen, zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit und zur Erreichbarkeit der Innenstadt

Die am 19.11.2019 durchgeführte Verkehrszählung im 24-Stunden-Zeitraum der Friedrich-Ebert-Straße bestätigt die bisherigen für die grundsätzliche Frage der Anzahl der bauzeitlichen Fahrspuren berechneten Werte (GD Nr. 409/19). Gegenüber der letzten Zählung im Baustellenzustand im März 2018, damals bei Zweispurigkeit mit Gegenrichtungsverkehr, kann eine leichte Abnahme des Verkehrs in Fahrtrichtung Norden festgestellt werden. Auf Höhe C&A wurden rund 7.410 Fahrzeuge und in der Olgastraße auf Höhe Keltergasse rund 9.740 Fahrzeuge gezählt. Davon entfallen in der Regel rund 10% auf die Spitzenstunde. Die weiteren Ergebnisse der Zählung und die genauen Zahlen werden in der Sitzung erläutert.

2.7. Beschlussantrag

Die vorstehend aufgeführten Punkte ergänzen die Gemeinderatsdrucksache GD Nr. 406/19 und beantworten die seit der Sitzung am 12.11.2019 aufgeworfenen Fragestellungen. Die Verwaltung beantragt nunmehr die Beschlussfassung zur weiteren Einspurigkeit der Friedrich-Ebert-Straße bis zum Ende der wesentlichen Bauarbeiten wie bislang geplant bis Mitte 2022 und mit Hinweis auf die vorgenannten Terminrisiken.