



Sachbearbeitung	VGV/VP - Verkehrsplanung		
Datum	26.05.2020		
Geschäftszeichen	VGV/VP-Sne	*62	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 30.06.2020	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 189/20
<hr/>			
Betreff:	Umsetzung Verkehrsversuch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der südlichen Zufahrt zum Blaubeurer Ring - Bericht -		
Anlagen:	Lageplan südl. Zufahrt Blaubeurer-Tor-Ring "Testphase"		(Anlage 1)

Antrag:

Der Bericht über die Umsetzung des Verkehrsversuchs wie in der Beschlussvorlage 105/16 vom 25.02.2016 wird zur Kenntnis genommen.

Jung

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

Sachdarstellung:

Im Bericht zur Verkehrssicherheit Blaubeurer Tor in der Beschlussvorlage 105/16 vom 25.02.2016 wurde das Vorhaben zur Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erläutert. Grundlage bildete eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2014.

Ziel des Gutachtens war, zu untersuchen, wie die Verkehrssicherheit verbessert werden kann, unter Aufrechterhaltung der hohen Leistungsfähigkeit des Ringes. Dabei wurden unterschiedliche Knotenpunktformen und Verkehrsführungen untersucht und mit Ergebnis im Bericht im FBA vorgestellt.

Erläuterung des Vorhabens

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung am Blaubeurer Ring mit ca. 50.000 Kfz/24h und durch die Führung der Fahrbahnen im Ring als auch in den Zufahrten mit mehreren Fahrspuren, kommt es in allen Bereichen häufig zu Unfällen. Dies führt dazu, dass der Knotenpunkt in der von der Polizei geführten Unfallhäufigkeitsstatistik noch immer die Spitzenposition in der Stadt Ulm einnimmt.

Hauptunfallursache bleibt, wie in der GD 105/16 beschrieben, in allen Zufahrten "Einbiegen / Kreuzen", sowie "Unfälle im Längsverkehr". Die letzte Auswertung der Unfallhäufigkeit im Jahr 2019 ergab für den gesamten Blaubeurer-Tor- Ring insgesamt 69 aufgenommene Unfälle durch die Polizei. Insbesondere die Zufahrt vom Hindenburgring ist mit 40 Unfällen aller Unfalltypen immer noch der Schwerpunkt im Verkehrsgeschehen. Laut Statistik ist diese Zufahrt eine Massenunfallhäufigkeitsstelle. Aus diesem Grund wurde in Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Ulm und der Verkehrsbehörde der Stadt Ulm entschieden, die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit weiter zu verfolgen.

In 2019 wurden in einem ersten Schritt in allen Zufahrten Bodenmarkierungen für die wegweisenden Ziele aufgebracht, um die Vorsortierung bereits vor den Einmündungen vornehmen zu können. Durch die Markierung soll eine Verdeutlichung der bereits vorhandenen Ziele in der Wegweisung erreicht werden, um damit die Verflechtung der Verkehre in den Fahrstreifen innerhalb des Rings zu vermeiden. In einem zweiten Schritt wurde explizit an der Zufahrt vom Hindenburg eine Stoppstelle mit Beschilderung der Gefahrenstelle eingerichtet.

Des Weiteren spielen die Planungen zum Umbau der Zufahrt Hindenburgring eine wichtige Rolle.

Wie in der GD 105/16 beschrieben, verfügt die Zufahrt Hindenburgring im Gegensatz zu allen anderen Zufahrten über keinen Bypass, jedoch über insg. 3 Fahrstreifen. Der rechte Fahrstreifen ist dabei vorfahrtgeregelt an die Ausfahrt der Ludwig-Erhard-Brücke angebunden, wobei die Anhaltepflicht häufig nicht beachtet wird und zudem durch die spitzwinklig angelegte Zufahrt ggf. Sichtverdeckungen auftreten können.

In diesem Zusammenhang wurde in der Untersuchung als Maßnahme die Vorzugsvariante "Bestandsorientiert ohne Bypass" entwickelt, um die Verkehrssicherheit explizit an dieser Stelle zu verbessern. Die Planung beinhaltet dabei den Umbau der Zufahrt, um etwas abgesetzt von der Ausfahrt Ludwig-Erhard-Brücke in stumpferem Winkel auf die Ringfahrbahn anzubinden. Durch eine eindeutigere Fahrbahnmarkierung (u. a. durchgezogene Linie) und dem Entfall eines Fahrstreifens in der Zufahrt, würde die Situation der gegenüberliegenden Zufahrt Wallstraßenbrücke entsprechen und sollte bei gleicher Leistungsfähigkeit wie im Bestand die Verkehrssicherheit verbessern.

Mit Umsetzung dieser Maßnahme verfügt diese Zufahrt dann über zwei Fahrstreifen. Die Berechnungen in der Untersuchung weisen nach, dass die Qualitätsstufe und die Leistungsfähigkeit wie im Bestand auch mit nur zwei Fahrstreifen weiterhin gegeben ist. Beobachtungen vor Ort zeigen ebenfalls nur eine geringe Nutzung der linken Fahrspur.

Um die Auswirkungen der Fahrspurreduzierung prüfen zu können, soll die Maßnahme wie in der Anlage 1 des Berichtes der GD 105/16 dargestellt und als neue Anlage nochmals beigefügt, zunächst als Testphase provisorisch eingerichtet werden. Die Umsetzung war bisher aufgrund der Baumaßnahmen für die Linie 2 und den Baustellen rund um den Bahnhof zurückgestellt worden. Da aber das Unfallgeschehen weiterhin unverändert hoch ist und als Massenhäufungsstelle eingestuft ist, besteht zwingender Handlungsbedarf zumindest die provisorische Variante umzusetzen. Die Auswirkungen sollen mittels Rückstaulängen und Wartezeiten-Monitoring überwacht werden. Die Dauer der Testphase soll zwei Jahre betragen, um über einen längeren Zeitraum den Bereich zu betrachten und die Auswirkungen überprüfen zu können. Darüber hinaus dient die ausgedehnte Testphase dazu, die Auswirkungen auch nach der Fertigstellung des Bahnhofplatzes sowie der Friedrich-Ebert-Straße unter "normalen Verkehrsverhältnissen" betrachten zu können.

Weiteres Vorgehen

Die provisorische Reduzierung der Fahrspur mit Markierungen und Abgrenzung mittels Leitschwellen und Baken wird in den Sommerferien eingerichtet. Die Umsetzung des Monitoringsystems soll möglichst zeitgleich mit den anderen geplanten Maßnahmen erfolgen, kann notfalls auch erst nach den Sommerferien installiert werden. Die Testphase ist bis Ende 2022 geplant, zum einen, um wie vorab genannt die verkehrlichen Auswirkungen nach Fertigstellung der Bauarbeiten rund um den Bahnhof zu ermitteln und zum zweiten, um endgültige bauliche Maßnahmen nicht zeitgleich zu den Maßnahmen am Bahnhof umzusetzen.