



|                  |  |                       |           |
|------------------|--|-----------------------|-----------|
| Sachbearbeitung  | VGV/VP - Verkehrsplanung                               |                       |           |
| Datum            | 01.06.2021   |                       |           |
| Geschäftszeichen | VGV/VP1-Sto  | *138                  |           |
| Beschlussorgan   | Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt | Sitzung am 09.11.2021 | TOP       |
| Behandlung       | öffentlich   |                       | GD 237/21 |

---

Betreff: Verkehrsuntersuchung zur Lage und verkehrlichen Bedeutung der Beringerbrücke  
- Bericht -

Anlagen: Präsentation (**nur elektronisch**) Anlage 1

**Antrag:**

Die Verkehrsuntersuchung zur Lage und verkehrlichen Bedeutung der Beringerbrücke wird zur Kenntnis genommen.

Jung

---

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

## **Sachdarstellung:**

### **1. Erläuterung zum Vorhaben**

Im Nordwesten der Stadt Ulm werden die Stadtteile Eselsberg (im Norden) und Söflingen/ Blaubeurer Straße (im Süden) durch den Rangierbahnhof und die anschließenden Gleisanlagen getrennt. Zur Verbindung der Stadtteile über die Gleisanlagen stehen bzw. standen drei Brücken zur Verfügung: Die Lupferbrücke im Westen, die Beringerbrücke in der Mitte und die Wallstraßenbrücke (B 10) im Osten. Die Beringerbrücke war dabei mit ihrer zentralen Lage und dem Anschluss an die Blaubeurer Straße für die nördlich der Gleise gelegenen Anwohner eine zentrale verkehrliche Verbindung in den Süden und zu Zielen des täglichen Bedarfs.

Die Beringerbrücke wurde 1907/08 errichtet und befand sich in einem baulich sehr schlechten Zustand. Der Kfz-Verkehr war bereits seit Oktober 2017 auf der Brücke nicht mehr zugelassen. Im Dezember 2019 erfolgte aufgrund der stark zunehmenden Schädigung des Bauwerks die Sperrung der Brücke auch für die Fußgänger/innen und Radfahrer/innen.

Die nachfolgende Untersuchung soll die verkehrliche Bedeutung der Beringerbrücke für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, Fußgängerverkehr, Radverkehr) darstellen und bewerten. Dabei soll parallel die Fragestellung nach möglichen neuen Brückenstandorten berücksichtigt werden.

### **2. Aufbau der Untersuchung**

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Anforderungen und Bewertungsansätze wurde die verkehrliche Bedeutung der Beringerbrücke getrennt nach den Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr sowie Fuß- und Radverkehr untersucht.

Die Bewertung der verkehrlichen Bedeutung der Beringerbrücke erfolgt indirekt über die Leistungsfähigkeitsbewertung der umliegenden Netzknotenpunkte mit Hilfe des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Im Fuß- und Radverkehr wird eine umfangreiche Bewertungsmethodik entwickelt und angewandt, welche die Besonderheiten des vorliegenden Untersuchungsgebiets berücksichtigt.

### **3. Bewertung Beringerbrücke: motorisierter Individualverkehr**

Die Bedeutung der Beringerbrücke für den motorisierten Individualverkehr wurde indirekt ermittelt. Es wurden die Verkehre infolge des Wegfalls der Beringerbrücke auf die unmittelbaren Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen umgelegt. Die daraus resultierende maßgebende Belastung wurde als Prognosebelastung 2030 bezeichnet, da zur Ermittlung von Reserven unabhängig von den Bestrebungen zur Veränderung des modal split eine zusätzliche allgemeine Verkehrszunahme um 5 % angenommen wurde.

Anschließend wurden die unmittelbaren Lichtsignalanlagen mit dem HBS und der Prognosebelastung 2030 bewertet.

Aus Sicht des motorisierten Individualverkehrs ist das Angebot einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit über die Gleisanlagen nicht notwendig. Die bestehenden Knotenpunkte können das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Wegfall der Beringerbrücke auffangen und weisen genügend Leistungsfähigkeitsreserven auf.

Auf vereinzelt Wegbeziehungen entstehen geringfügige zeitliche Mehraufwände durch den Entfall der Beringerbrücke. Die zeitlichen Mehraufwände sind in Relation zu den auftretenden Gesamtreisezeiten im motorisierten Individualverkehr nahezu irrelevant.

Sollten Verbesserungen im Fußgänger- und Radverkehr erzielt werden durch Umgestaltungen der bestehenden Knotenpunkte, bietet sich hierfür der Knoten Weinbergweg/In der Wanne/Lupferbrücke an. Hier sind noch größere Leistungsfähigkeitsreserven im motorisierten Individualverkehr vorhanden.

#### 4. Bewertung Beringerbrücke: Fuß- und Radverkehr

Im Fuß- und Radverkehr wurde bewertet, ob eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Gleisanlagen notwendig ist oder ob die bestehenden Querungsmöglichkeiten ausreichend sind. Zusätzlich ist untersucht worden, wo der optimale Standort für eine mögliche zusätzliche Querungsmöglichkeit wäre.

Um diese Fragestellungen beantworten zu können, wurden für den Fuß- und Radverkehr geeignete Bewertungsparameter abgeleitet und definiert. In der Literatur gibt es für diese Fragestellung lediglich Anhaltspunkte und grobe Eingrenzungen, so dass die Ableitung eines Bewertungsparameters unumgänglich ist.

Die Bewertungsmethodik stützt sich dabei insbesondere auf den zeitlichen Widerstand (Zeitdauer), um von den nördlich gelegenen (Wohn-)Gebieten zu den südlichen Zielen des täglichen Bedarfs zu gelangen.



| Alternative          | Kosten             | Höchstsatz Förderung LGVFG | Differenz          |
|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------|
| Beringerbrücke (neu) | 16.000.000,00 Euro | 5.200.000,00 Euro          | 10.800.000,00 Euro |
| Alternative 1        | 13.000.000,00 Euro | 4.200.000,00 Euro          | 8.800.000,00 Euro  |
| Alternative 2        | 16.000.000,00 Euro | 5.200.000,00 Euro          | 10.800.000,00 Euro |
| Alternative 3        | 14.000.000,00 Euro | 4.600.000,00 Euro          | 9.400.000,00 Euro  |

Bei den zu untersuchenden Standorten (Alternative 1-3 und Beringerbrücke) ist darauf geachtet worden, dass eine sinnvolle Anbindung an das Verkehrsnetz sowohl im Norden als auch im Süden möglich ist. Des Weiteren wurden bauliche Zwangspunkte berücksichtigt wie beispielsweise Betriebsgebäude der Deutschen Bahn zwischen den Gleisen.

Eine erste bauliche Prüfung der zu untersuchenden Standorte hat ergeben, dass die Alternativstandorte 2 und 3 nur mit erheblichen Aufwand realisiert werden können (topographische Lage mit entsprechenden Rampen (die einen Teil der entstehenden Umwege zu den Alternativen schon in der Zufahrt zum neuen Brückenbauwerk beinhalten würden), Oberleitungen der Bahn, Grunderwerb im südlichen Bereich). Die Alternativen 2 und 3 werden trotzdem zu Vergleichszwecken in der vorliegenden Untersuchung als gleichwertige Alternativen betrachtet.

Die Realisierung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit würde für den Fußgängerverkehr aus verkehrlicher Sicht gemäß den Bewertungsergebnissen deutliche Vorteile bringen. Eine zwingende Handlungsempfehlung lässt sich jedoch nicht ableiten. Es sind in der Entscheidungsfindung weitere Randbedingungen zu berücksichtigen (bspw. tatsächliche Nachfrage, Errichtungskosten, Instandhaltungskosten).

Sollte eine weitergehende Variantenuntersuchung durchgeführt werden, bieten sich die Standorte Beringerbrücke sowie Alternative 1 und 2 an. Alternative 3 ist zu sehr vom Schwerpunkt der Quellbezirke abgerückt. Bei der Variantenuntersuchung sollten parallel die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden. Aus alleiniger Sicht des Radverkehrs ist ein zusätzliches Querungsangebot nicht notwendig.

Die Nachfrage nach einem zusätzlichen Querungsangebot für den nicht-motorisierten Verkehr kann aus den Verkehrszählungen der Beringerbrücke abgeleitet werden. Hier wurden an verschiedenen Tagen stets weniger als 1.000 Fußgängern und Radfahrer im Querschnitt über 24 Stunden erfasst. Das engere Nachfragepotential nach einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit beträgt nach Schätzungen ca. 8.000 Bewohner (Bewohner der Quellbezirke). Grob lässt sich daraus ableiten, dass täglich maximal 5 % der Einwohner aus den Quellbezirken die Beringerbrücke zu Fuß oder Rad genutzt haben.

Die Literaturanalyse bestätigt ebenfalls, dass im vorliegenden Fall die Entscheidung bezüglich einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit für den Fußgänger- und Radverkehr nicht pauschal beantworten lässt. Vielmehr wird an verschiedenen Stellen betont, dass die örtlichen Gegebenheiten, die vorhandenen Nutzungen und die Nachfrage bei der ganzheitlichen Entscheidungsfindung berücksichtigt werden sollten. Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass mit den Nahversorgungsangeboten am Stifterweg eine attraktive wohnortnahe Alternative für den täglichen Bedarf vorhanden ist, der für die allermeisten Bewohner\*innen der Quellbezirke eine deutlich geringere Entfernung aufweist.

## **5. Aufwertung Querungsmöglichkeiten Bestand**

### **5.1. Unterführung der Bahngleise**

Im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes befindet sich eine Bahnunterführung. Diese kann im Sinn eines angstfreien öffentlichen Raumes durch Baumaßnahmen zur Erhöhung der lichten Höhe und durch ein Beleuchtungskonzept aufgewertet werden.

### **5.2. Lupferbrücke und Knotenpunkt B 28/Jägerstraße**

An der Kreuzung B 28/Jägerstraße wird im östlichen Arm des Knotenpunkts zeitnah eine zusätzliche oberirdische signalisierte Querung über die B 28 geschaffen. Diese Ergänzung stellt ein zusätzliches direktes Querungsangebot zur Unterführung der B 28 dar. Mit Hilfe der Signalisierung können unterschiedliche Komfortgrade der Querung für die Fußgänger umgesetzt werden; beispielsweise eine progressive Schaltung mit geringen Wartezeiten.

Der Knoten Weinbergweg/In der Wanne kann zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs umgestaltet werden, indem Flächen des motorisierten Individualverkehrs umgewidmet werden. Der Knoten ist auch bei Wegnahme der genannten Fahrstreifen im motorisierten Individualverkehr ausreichend leistungsfähig. Darüber hinaus kann auf der derzeit deutlich überdimensionierten Lupferbrücke ein relevanter Teil für Fußgänger und Radfahrende umgewidmet werden. Die exakte bauliche Ausgestaltung u.a. der neuen Fußgängerfurt wird in weiteren Planungsschritten untersucht.