

Stuttgart, 12.09.2018

Einrichtung eines ebenerdigen Überwegs über die B14 Konrad-Adenauer-Straße auf Höhe Ulrichstraße
- Bericht zur verkehrstechnischen Untersuchung
- Grundsätzlicher Baubeschluss

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung	nicht öffentlich	25.09.2018
Bezirksbeirat Mitte	Beratung	öffentlich	01.10.2018
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	02.10.2018

Beschlussantrag

1. Vom Bericht zur verkehrstechnischen Untersuchung und Machbarkeit eines ebenerdigen Überwegs für Fußgänger und Radfahrer über die B14 Konrad-Adenauer-Straße auf Höhe Ulrichstraße wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird mit der Realisierung des Überwegs beauftragt.

Begründung

Sachstand

Die Einrichtung einer ebenerdigen Quermöglichkeit über die Bundesstraße B14 im Bereich der Kulturmeile wird schon lange diskutiert. Bereits im Jahr 2011 wurden mehrere Varianten einer Querung auf Höhe der Oper sowie auf Höhe Ulrichstraße geprüft.

Ergebnisse der damaligen simulativen Verkehrsuntersuchungen haben ergeben, dass bei der Einrichtung eines Überwegs auf Höhe der Oper durch die Fußgängerlichtsignalanlage mit maximalen Rückstaulängen bis zurück zum Neckartor zu rechnen ist. Wesentlicher Grund hierfür ist die Lage des Überwegs direkt an der Oper und die damit einhergehende deutliche Verkürzung des erforderlichen Verflechtungsbereichs zwischen Hauptfahrbahn (B14) und Parallelfahrbahn. Zwischen beiden Fahrbahnen finden starke Verflechtungsvorgänge von Fahrzeugen die in die B14 einfahren mit denen, die

aus der B14 auf die B27 ausfahren statt. Die Variante konnte deshalb nicht empfohlen werden.

Hierüber wurde dem Ausschuss für Umwelt und Technik in seiner Sitzung am 12. Juli 2011 berichtet. Der Ausschuss hat auch davon Kenntnis genommen, dass die Variante an der Ulrichstraße, die ebenfalls 2011 untersucht wurde, hinsichtlich der Auswirkungen auf den Verkehr als machbar eingestuft wurde. Allerdings konnte die Finanzierung des Überwegs Ulrichstraße in den darauffolgenden Haushaltsplanberatungen nicht ermöglicht werden.

Aktuelle Situation

In der ersten Jahreshälfte 2018 wurde die Variante „Ulrichstraße“ unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsverhältnisse und der neuen Schnellbuslinie X1, die im Oktober 2018 in Betrieb gehen soll, ein weiteres Mal im Rahmen einer Mikrosimulation verkehrstechnisch untersucht.

Das Ergebnis zeigt, dass auch mit den Randbedingungen eines Schnellbusses, der die B14 auf Höhe der Oper in Richtung Charlottenplatz verlässt, ein Überweg auf Höhe Ulrichstraße weiterhin grundsätzlich machbar ist. Neu ist dabei die erforderliche Einrichtung einer Busbevorrechtigungsschaltung an der Lichtsignalanlage mit einem Vorsignal für den Fahrzeugverkehr auf der zuführenden Rampe der Parallelfahrbahn aus Richtung Gebhard-Müller-Platz.

Die Möglichkeit zur Anordnung eines Überwegs auf Höhe der Oper ist verkehrstechnisch nicht umsetzbar. Die hohen Rückstaulängen bei dieser Variante, die nicht nur aus Gründen des Verkehrsflusses sowie aus Luftreinhaltegründen inakzeptabel sind, hätten auch bei Einrichtung einer Busbevorrechtigung erhebliche Zeitverluste für den Schnellbus zur Folge. Damit würden die Maßnahmen zur Fahrplanstabilität wie die Einrichtung einer Busspur in der Cannstatter Straße oder sämtliche Busbeschleunigungsmaßnahmen entlang der neuen Schnellbuslinie konterkariert.

Ergebnisse der Simulationen 2018

Der Ablauf der Signalsteuerung der Fußgängerlichtsignalanlage entspricht dem der beiden Anlagen auf Höhe Leonhardskirche und auf Höhe Sophienstraße. In jedem Signalumlauf kann der Fußgänger/ Radfahrer in einer grünen Welle in einem Zug alle 8 Fahrstreifen queren. Die Signalisierung ist dabei auf die Anlage am Charlottenplatz abgestimmt.

Für die Fußgänger können mit einer geplanten Umlaufzeit von 100 Sekunden die Wartezeiten im Vergleich zu den beiden anderen Überwegen über die B14 verkürzt werden.

Folgende Kenngrößen, bezogen auf eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h, ergeben sich aus der Simulation:

Kenngröße	Morgenspitzenstunde	Abendspitzenstunde
Umlaufzeit	100 s	100 s
Mittlere/ maximale Wartezeit Fußgänger	43 s / 93 s	43 s / 93 s
Max. Staulänge B14 von Österreichischem Platz	ca. 230 m	ca. 250 m
Max. Staulänge B14 von Neckartor	ca. 130 m	ca. 150 m
Zunahme mittlere Reisezeiten Leonhardskirche bis Neckartor	+ 13 s	+ 12 s
Zunahme mittlere Reisezeiten Neckartor bis Leonhardskirche	+ 10 s	+ 9 s

Zum Vergleich: Die Reisezeiten in den angegebenen Abschnitten liegen im Bestand heute, d.h. ohne Überweg, zwischen 2 (bei 50 km/h) und 2 ½ (bei 40 km/h) Minuten.

Städtebauliche Aspekte

Mit der Erweiterung der Landesbibliothek, die in der zweiten Jahreshälfte 2019 in Betrieb gehen soll, sowie der Neugestaltung des Landtagsvorfelds mit dem Besucherzentrum hat sich die städtebauliche Situation im Bereich der B14 in diesem Abschnitt deutlich verändert.

Die Wege im Akademiegarten wurden inzwischen durch den Bau des Besucherzentrums Landtag bis an die B14 geführt. Auf der gegenüberliegenden Seite wird es künftig einen durchgehenden Geh- und Radweg parallel zur Straße vom Gebhard-Müller-Platz bis zum Charlottenplatz geben. Mit der Umgestaltung der Außenflächen im Bereich Landesbibliothek und Hauptstaatsarchiv wird das ursprüngliche Konzept der ausschließlichen Fußgängerführung auf der „Plus-1-Ebene“ aufgegeben.

Somit ist im Bereich der Ulrichstraße künftig mit deutlich mehr Fußgängern als bisher zu rechnen. Der Überweg bietet sich als ebenerdige barrierefreie Alternative für die ca. 90 m entfernte Unterführung zwischen Staatsgalerie und Oper an. Der Überweg „Deckel Charlottenplatz“ befindet sich in ca. 180 m Entfernung.

Insbesondere wird auch der Radverkehr von der neuen Querungsmöglichkeit profitieren. Radfahrer aus dem Gerichtsviertel und darüber hinaus finden eine sichere Möglichkeit, schnell in den Akademiegarten und zur Hauptradroute 1 zu gelangen. Radfahrer können bisher die B14 nur an den Knotenpunkten Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz queren. Dazwischen liegt eine Distanz von rund 530 m.

Weiteres Vorgehen

Es ist vorgesehen, im Jahr 2018 die Planungen soweit voranzutreiben, dass im Frühjahr 2019 die Maßnahme ausgeschrieben werden kann. Für die weitere Planung sind noch intensive Abstimmungen mit dem Land erforderlich. Eine Realisierung kann dann ab Mitte 2019 erfolgen.

Die Kosten werden grob auf rund 600.000 EUR geschätzt. Eine Finanzierung kann im Rahmen der Verwaltungszuständigkeit aus Mitteln, die im Doppelhaushalt 2018/ 2019 bereitstehen (Investitionsprogramm Fußverkehr und Radwegepauschale), erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen

Mittel stehen im Teilhaushalt des Tiefbauamts bereit

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Ref. StU
Ref. SOS

Vorliegende Anfragen/Anträge:

keine

Erledigte Anfragen/Anträge:

Antrag Nr. 971/2017 Bündnis90 die GRÜNEN

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

Anlagen:

Anlage 1: Übersichtsplan (Luftbild)

Anlage 2: Plan mit Rückstaulängen (bei 50 km/h)

Anlage 3: Plan Überweg

<Anlagen>