



Sachbearbeitung	Verkehrsplanung und Straßenbau		
Datum	23.09.2010		
Geschäftszeichen	VG/VP-Re/Bi * 65		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 09.11.2010	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 258/10

Betreff: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Ulm/Neu-Ulm
- Sachstandsbericht
- Beauftragung der Phasen 3 und 4

Anlagen: Anregungen aus dem Projektbeirat (Anlage 1)
Liste der Beteiligten am VEP-Projektbeirat (Anlage 2)

Antrag:

1. Der Sachstandsbericht zu der Untersuchung und den Ergebnissen der Phasen 1 und 2 wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die anschließenden Phasen 3 und 4 und die Begleitung für die Öffentlichkeitsarbeit an das Büro Dr. Brenner zu vergeben.

Feig

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3,C 3,KoKo,OB,SUB,ZS/F _____	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Beschlüsse/ Anträge des Gemeinderats

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Ulm/Neu-Ulm wurde auf Grund der schon inzwischen 15 Jahre zurückliegende Erarbeitung des letzten VEPs erforderlich. In der Sitzung des Gemeinderates am 15.10.2008 wurde die Verwaltung beauftragt, stufenweise die Bearbeitung zu vergeben. Begonnen wurde mit der Vergabe der Phasen 1 und 2 an das Büro Dr. Brenner, Aalen (GR, GD 355/08, 15.10.2008, § 75 der Niederschrift).

2. Derzeitiger Sachstand

Die Durchführung der Fortschreibung des VEP gliedert sich in folgende vier Phasen:

Phase 1: Erfolgskontrolle, Verkehrsleitbild und Handlungsfelder	(abgeschlossen)
Phase 2: Verkehrsprognose 2025 und Verkehrswirksamkeiten	(abgeschlossen)
Phase 3: Neuordnungskonzept und verkehrliche Wirkungen	(noch nicht beauftragt)
Phase 4: Realisierungskonzept mit Zeit- und Kostenplan	(noch nicht beauftragt)

Den bisherigen Prozess des VEP sowie das geplante weitere Vorgehen wird das Ing.-Büro Dr. Brenner in der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.11.2010 anhand einer Powerpoint Präsentation detailliert erläutern. Am gleichen Tag werden der Sachstand und die darauf aufbauenden weiteren Schritte auch im Ausschuss für Stadtentwicklung, Hochbau und Umwelt in Neu-Ulm beraten.

Für die Projektorganisation und die Einbindung der Öffentlichkeit fanden in Ulm und Neu-Ulm Sitzungen des in der Sitzungsvorlage vom 15.10.2008 (GD 355/08) angeführten Arbeitskreises und Projektbeirates statt. Ergänzend wurde in Ulm noch der Dialog mit den Stadtteilen, den Ortschaften und den Institutionen in der Stadt vorab geführt. Dieser Dialog fand in mehreren Gesprächen zu Beginn zwischen Stadtverwaltung, Ortschaften, Regionalen Planungsgruppen und den Institutionen statt. Hierbei wurden die gemachten Anregungen und Diskussionspunkte vom Gutachter in VEP-relevante Punkte und Punkte des täglichen Geschäftes der Verwaltung getrennt. Die zweiten Punkte wurden schon im Rahmen der Umsetzungsmöglichkeiten realisiert. Die anderen Punkte wurden für die Behandlung im VEP mit aufgenommen.

Diese drei Säulen Arbeitskreis, Projektbeirat und der Dialog mit den Stadtteilen und den Institutionen haben zum Start des VEP sehr gut beigetragen. Für die weitere Arbeit ist aber auch die Einbindung und Information der breiten Öffentlichkeit erforderlich. Hiermit soll im Rahmen einer zusätzlichen und erweiterten Öffentlichkeitsarbeit die notwendige Transparenz bei der weiteren Bearbeitung des VEPs verstärkt werden.

3. Weitere Schritte

Nachdem nun die Phasen 1 und 2 bearbeitet worden sind, stehen jetzt die weiteren Bearbeitungsschritte des VEPs Ulm/Neu-Ulm an. Die nun beginnenden Phasen 3 und 4 bauen auf den Ergebnissen der Prognosen und Verkehrswirksamkeiten der Phasen 1 und 2 auf. In den nun beiden folgenden Phasen steht die wesentliche Arbeit für den VEP an. Hier sind Neuordnungskonzepte im Sinne der Zielsetzung zu entwickeln und dann im Hinblick auf ihre

Wirkungen zu untersuchen (Phase 3). Daraus sind Realisierungskonzepte mit konkreten Maßnahmen aufzustellen, für die dann die Kosten und ein darauf abgestimmter Zeitplan für die Umsetzung erstellt wird (Phase 4). Die Beauftragung der Phasen 3 und 4 steht jetzt als nächster wichtiger Schritt an.

Wesentlicher Bestandteil hierzu ist die Festlegung der weiter zu untersuchenden sog. „Handlungsfelder“. Dabei handelt es sich um insgesamt sieben verkehrliche Schwerpunktthemen, die zuvor im Rahmen des VEP-Projektbeirates an zwei Terminen von Mitgliedern diskutiert wurden. Die entsprechenden Ergebnisse wurden in den Protokollen festgehalten. Hinsichtlich ihrer Relevanz für den VEP wurden diese Anregungen geprüft. Die Bewertung ist in der Anlage 1 dargestellt.

Im Folgenden sind nun die Handlungsfelder näher beschrieben:

Handlungsfeld „Systemstärkung im regionalen ÖPNV“ (1)

Das Handlungsfeld „Systemstärkung im regionalen ÖPNV“ beinhaltet als Kernbaustein die Einführung eines S-Bahn-ähnlichen Betriebes im regionalen Schienenverkehr. Ziel dieser Idee ist ein sternförmiges regionales S-Bahn-Netz mit Ulm/Neu-Ulm als „Spinne in der Mitte des Netzes“. Dadurch soll den Pendlerinnen und Pendlern künftig eine verlässliche und attraktive Schienenverbindung in Richtung Nersingen, Memmingen, Weißenhorn, Aulendorf, Riedlingen, Geislingen und Aalen angeboten werden. Zu diesem Thema wird derzeit eine Studie im Auftrag des Regionalverband Donau-Iller (RVDI) durchgeführt. Wichtiger Teil dieser Studie ist die Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonenverkehrs auf der Strecke Senden-Weißenhorn (voraussichtlich Ende 2011). Diese kann als erster Schritt für das angestrebte regionale S-Bahn-Netz gesehen werden, das spätestens bis 2025 als „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ komplettiert werden soll.

Es ist beabsichtigt, zeitnah die relevanten Ergebnisse der genannten RVDI-Studie in den VEP aufzunehmen und die Auswirkungen auf die Belange der Städte Neu-Ulm und Ulm festzustellen und entsprechende Konsequenzen mit in die weiteren Überlegungen einfließen zu lassen.

Handlungsfeld „Systemstärkung im städtischen ÖPNV“ (2)

Das Handlungsfeld „Systemstärkung im städtischen ÖPNV“ beinhaltet als Kernbaustein die Ausbauplanung der Straßenbahn. Derzeit wird für drei Korridore einer möglichen Straßenbahnnetzerweiterung eine Vorentwurfsplanung von der SWU Verkehr im Auftrag der Städte erstellt und die Standardisierte Bewertung erarbeitet. Ergänzend wird von der SWU Verkehr noch eine betriebswirtschaftliche Untersuchung durchgeführt. Beide Faktoren bilden die Grundlagen für die weiteren Entscheidungen.

Die drei Korridore sind:

- Ulm-Ehinger Tor – Ulm-Kuhberg
- Ulm-Theater – Ulm-Wissenschaftsstadt
- Ulm-Hauptbahnhof – Neu-Ulm-Ludwigsfeld

Im Frühjahr 2011 werden die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung und der betriebswirtschaftlichen Untersuchung der SWU Verkehr den beiden städtischen Gremien vorgelegt. Bis dahin wird die Straßenbahnplanung weitestgehend unabhängig vom VEP durchgeführt. Auf Grundlage der jeweiligen gefassten Beschlüsse werden die Ergebnisse in den VEP mit aufgenommen. Dies betrifft maßgeblich die künftige Konfiguration der ÖPNV-

Struktur.

Ein weiterer Kernbaustein betrifft die Definition eines (städtischen) ÖV-Vorbehaltsnetzes. Damit soll sichergestellt werden, dem ÖPNV möglichst nachhaltig Vorrang gegenüber dem Individualverkehr einzuräumen. Im vorliegenden fachlich abgestimmten Entwurf für ein ÖV-Vorbehaltsnetz sind die wichtigsten Streckenabschnitte der heutigen und zukünftigen ÖPNV-Achsen berücksichtigt. Bei den vertiefenden Planungsschritten werden folgende Aspekte untersucht:

Prüfungen der Realisierbarkeit vor Ort
Abstimmung mit dem Vorbehaltsnetz des Kfz-Verkehrs
Feststellung von Überlagerungsbereichen
Erarbeitung von Lösungsansätzen für kritische Bereiche.

Handlungsfeld „Förderung des Radverkehrs“ (3)

Das Handlungsfeld „Förderung des Radverkehrs“ beinhaltet die Aufstellung eines Radverkehrsprogramms für Ulm.

Obwohl der Radverkehr bei allen derzeitigen Planungen frühzeitig und adäquat berücksichtigt wird, soll das Radverkehrsprogramm einen längerfristigen Rahmen bilden. Hiermit sollen flächendeckend und systematisch bestehende Schwachstellen und Lücken im städtischen Radverkehrsnetz aufgezeigt werden. Entsprechende Lösungsvorschläge sind nach Priorität zu gliedern und hinsichtlich des erforderlichen Kostenaufwandes darzulegen.

In Neu-Ulm soll das beschlossene Radverkehrskonzept weiter zügig und konsequent umgesetzt werden.

Wichtig ist bei beiden Punkten die Wirksamkeit für eine Verlagerung hin zum Radverkehr zu bewerten.

Ein weiterer Kernbaustein besteht darin, zu prüfen, ob es ein innovatives Fahrradverleihkonzept für Ulm und Neu-Ulm gibt. In Paris (Welthauptstadt der Leihfahrräder), Karlsruhe, Stuttgart, München, Düsseldorf, Leipzig und anderen europäischen und deutschen Städten wurden in jüngster Zeit neue individuelle Fahrradverleihsysteme eingerichtet. Damit wird Besuchern und der eigenen Bevölkerung eine Alternative zum zunehmenden innerstädtischen Autoverkehr angeboten. Erste positive Erfahrungen liegen inzwischen vor. Ob und inwiefern diese Ideen auf das Oberzentrum Ulm und Neu-Ulm übertragbar sind, soll untersucht und die Ergebnisse unter sachlicher Abwägung von Kosten und Nutzen dargestellt werden. Hierbei sind möglichst auch Aspekte wie Tourismus- und Imageförderung zu berücksichtigen, genauso wie sämtliche aktuellen technischen Entwicklungen im Fahrradbereich – z.B. elektronische Unterstützung beim Kurbeln („Pedelecs“ und „E-Bikes“). Vorhandene Ansätze von schon bestehenden entsprechenden Initiativen sind dabei zu berücksichtigen. Evtl. von dritter Seite angedachte Systeme sind mit in die Bewertung des Gesamtkomplexes einzubeziehen.

Handlungsfeld „Stadtraum und Mobilität“ (4)

Das Handlungsfeld „Stadtraum und Mobilität“ beinhaltet im Wesentlichen eine harmonische Verknüpfung von städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten. Hierzu sind beispielhaft folgende Kernbausteine zu nennen:

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes
Umgestaltung und Aufwertung von Stadträumen und Wohnquartieren

Parkraumkonzeptionen (teilräumliche)
Verknüpfung der beiden Innenstädte

Grundsätzlich sind diese Themenbereiche für die Fachverwaltungen nicht neu und werden seit geraumer Zeit in allen Planungsvorhaben berücksichtigt.

Ein weiterer Kernbaustein ist der Umgang mit der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit. Hierzu könnte die Erstellung eines Leitfadens zur Barrierefreiheit im Verkehr die Grundlage bilden. Die Grundlagen für einen solchen Leitfaden werden derzeit von VGV erarbeitet.

Handlungsfeld „Strukturierung des Straßennetzes“ (5)

Das Handlungsfeld „Strukturierung des Straßennetzes“ beinhaltet den Kernbaustein Definition eines MIV-Vorbehaltsnetzes (MIV=Motorisierter Individualverkehr bzw. Kfz-Verkehr). Dieses Vorbehaltsnetz bildet auf der Grundlage des Hauptverkehrsstraßennetzes eine besondere Bevorzugung des Kfz-Verkehrs. Ähnlich wie beim ÖV-Vorbehaltsnetz (s.o.) ist hierbei das Ziel, den Kfz-Verkehr dort zu bündeln, wo er leistungsgerecht abgewickelt werden kann. Aus fachlicher Sicht sind diese netzstrukturellen Festlegungen ausgesprochen wichtig, um hierdurch verbindliche Voraussetzungen für mittel- und langfristige Verkehrsplanungsstrategien zu schaffen.

Handlungsfeld „Strategie für Verkehrsmanagementlösungen“ (6)

Das Handlungsfeld „Strategie für Verkehrsmanagementlösungen“ beinhaltet den Kernbaustein städteübergreifend abgestimmte Maßnahmen zur Verkehrslenkung und –steuerung des MIV. Möglich wird dies z.B. durch dynamische Wegweisung. Derartige dynamische Verkehrslenkungsmaßnahmen werden bereits heute erfolgreich in größeren Verkehrsräumen wie München, Frankfurt und Berlin angewendet. Da die Investitionen von dynamischen Systemen sehr kostenintensiv sind, ist eine Betrachtung im Zusammenhang mit erforderlichen statischen Lenkungsmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Verringerung von Überlastungen im Netz bei der Erarbeitung des VEP zu berücksichtigen.

Handlungsfeld „Ergänzungen und Ertüchtigungen im MIV-Vorbehaltsnetz“ (7)

Das Handlungsfeld „Ergänzungen und Ertüchtigungen im MIV-Vorbehaltsnetz“ kommt dann zum Einsatz, wenn durch verkehrslenkende Maßnahmen eine befriedigende Abwicklung des Kfz-Verkehrs nicht erreichbar ist und auch erweiterte Angebote im Umweltverbund nicht dazu beitragen die verkehrlichen Probleme an bestimmten Brennpunkten zu entschärfen. Hierbei ist zu prüfen, welche Ergänzungen und Ertüchtigungen im MIV-Netz nachhaltig zu Lösungen führen können. Ein Thema ist z.B. die Anbindung an das Gewerbegebiet Donautal in Ulm auf Grund der zunehmenden Verkehre von der B 30. Dies kann u.a. auch zu einer Entlastung von Gögglingen und Donaustetten führen.

4. Öffentlichkeitsarbeit

Bei der Behandlung der Komponenten bzgl. der Handlungsfelder wurde auch über die weitere Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit der Erstellung des VEP gesprochen und bei den Sitzungen des Projektbeirates eingehend diskutiert.

Wesentliches Motiv für jede VEP-Öffentlichkeitsarbeit ist Vertrauensbildung in das gewählte Vorgehen und die Arbeit des Gutachters und der Verwaltung.

Folgende Elemente sind hierzu für den VEP geplant:

Zwei moderierte VEP-Informationsveranstaltungen

Als Veranstaltungsorte sind das Edwin-Scharff-Haus in Neu-Ulm und das Stadthaus in Ulm vorgesehen. Beide Veranstaltungen sind für alle offen. Hierbei sind folgende Aspekte wichtig:

- Darstellen der Untersuchungsbereiche (= Handlungsfelder)
- Aufzeigen des Vorgehens
- Schaffen von Akzeptanz bei Lösungsansätzen durch offene Diskussion

VEP-Broschüren/Faltblätter (geplant 2 Stück)

Information über die bisherigen Arbeitsschritte als Diskussionsgrundlage

VEP-Internetportal

Beteiligungsmöglichkeit für die allgemeine Öffentlichkeit

Alle Anregungen werden entsprechend dem bisher angewendeten Verfahren bewertet und wie folgt zugeordnet:

- Anregung wird in die Bearbeitung des VEP aufgenommen
- Bearbeitung erfolgt in Rahmen der laufenden Arbeit der Verwaltung
- Die Nichtaufnahme einer Anregung wird begründet.

Der **VEP-Projektbeirat** hat sich bewährt und wird beibehalten. Er setzt sich zusammen aus dem Gutachter (Büro Dr. Brenner), der Fachverwaltung, der Politik und der institutionalisierten Öffentlichkeit (s. Anlage 2).

Grundsätzlich ist die Öffentlichkeitsarbeit zum VEP durch entsprechende **Pressearbeit** zu begleiten.

5. Empfehlung der Verwaltung und Kosten

Die Verwaltung empfiehlt, folgende Bausteine im Rahmen der Fortschreibung des VEP Ulm/Neu-Ulm gemeinsam mit Neu-Ulm zu beauftragen, wobei es sich um den Anteil der Stadt Ulm handelt:

VEP-Phasen 3 + 4	98.000,- €* (Büro Dr. Brenner)
VEP-Öffentlichkeitsarbeit	16.000,- €* (Büro Dr. Brenner)

* Bei gleichzeitiger Beauftragung mit Neu-Ulm

Für zusätzliche Untersuchungen (veranlasser Stadt Ulm) und für Ausrichtungen von Veranstaltungen entstehen Kosten in Höhe von ca. 11.000,- € .

Damit entstehen Kosten von insgesamt 125.000,- €.

Die Deckung der Ausgaben erfolgt über die Haushaltsstelle 1.6020.6210.000 im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel (2010: 83.000 €, 2011: als Sonderfaktor 80.000 € beschlossen).