

# Städte Ulm / Neu-Ulm

## Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

Kurzfassung

# **Städte Ulm/Neu-Ulm**

## **Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans**

Kurzfassung

**DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
**Aalen/Stuttgart**

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Stadt Ulm  
VGV - Hauptabteilung Verkehrsplanung und  
Straßenbau, Grünflächen, Vermessung  
Münchner Straße 2  
89073 Ulm

Stadt Neu-Ulm  
Fachbereich 3 – Stadtentwicklung, Umwelt,  
Hochbau  
Augsburger Straße 15  
89231 Neu-Ulm

### **Auftragnehmer**

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
Rathausplatz 2-8  
73432 Aalen  
Telefon (0 73 61) 57 07-0  
Telefax (0 73 61) 57 07-77  
Internet: [www.brenner-ingenieure.de](http://www.brenner-ingenieure.de)  
E-Mail: [info@brenner-ingenieure.de](mailto:info@brenner-ingenieure.de)

### **Bearbeiter**

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz  
Dipl.-Ing. (FH) Claudia Stahl  
Dipl.-Ing. Alexander Goth

Aalen, 25.09.2013

**INHALT****TEXT**

1	EINLEITUNG	1
1.1	Vorbemerkung	1
1.2	Veranlassung	1
1.3	Projektbeteiligte, Organisationsstruktur und Öffentlichkeitsbeteiligung	2
1.4	Verkehrliches Leitbild und Ableitung von Handlungsfeldern	3
2	HANDLUNGSFELDER	4
2.1	Systemstärkung des regionalen ÖPNV	4
2.2	Systemstärkung des städtischen ÖPNV	5
2.3	Förderung des Fußverkehrs	6
2.4	Förderung des Radverkehrs	7
2.5	Stadtraum und Mobilität	9
2.6	Strukturierung des Straßennetzes	10
2.7	Strategieentwicklung für Verkehrsmanagementlösungen	11
2.8	Ergänzungen und Ertüchtigungen im MIV-Vorbehaltsnetz	12
3	ZIELSZENARIO, REALISIERUNGSKONZEPT UND UMSETZUNGSSCHRITTE	14
3.1	Zielszenario	14
3.2	Realisierungskonzept und Umsetzungsschritte	14
4	PERSPEKTIVEN	16
5	ZUSAMMENFASSUNG	17

**ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abb. K-1	Linienetzplan Regio-S-Bahn Donau-Iller
Abb. K-2	Vorbehaltsnetz ÖV
Abb. K-3	Förderung des Fußverkehrs - Maßnahmenschwerpunkte
Abb. K-4	Vorbehaltsnetz Rad
Abb. K-5	Schwerpunktthemen Stadtraum
Abb. K-6	Vorbehaltsnetz MIV
Abb. K-7	Realisierungskonzept
Abb. K-8	Realisierungsreihenfolge

**ANLAGE**

Anl. 1	Zeittafel
--------	-----------

**BILDER**

Bild 1	Elemente zur Förderung des Radverkehrs
--------	--

## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Vorbemerkung

Die vorliegende Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, die (wie der bisherige Verkehrsentwicklungsplan) die Städte Ulm und Neu-Ulm gemeinsam aufgestellt haben, bildet als unverzichtbares strategisches Element für kommunale Entscheidungen die Richtschnur für Handlungserfordernisse und Entwicklungen im Verkehrsbereich der nächsten zehn bis fünfzehn Jahre. Der vorliegende Bericht stellt das Planungsergebnis einer mehrjährigen intensiven Zusammenarbeit zwischen den politischen Vertretern aus dem Ulmer Gemeinderat, dem Neu-Ulmer Stadtrat, der Stadtverwaltung Ulm, der Stadtverwaltung Neu-Ulm, der institutionalisierten und der allgemeinen Öffentlichkeit sowie dem beauftragten Ingenieurbüro dar. Allen, die mit Ihrem Detailwissen und der Kenntnis lokaler Verhältnisse und Zusammenhänge inhaltliche Anregungen für positive Entwicklungen gegeben haben, sei herzlich gedankt.

### 1.2 Veranlassung

Der bisherige Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Städte Ulm und Neu-Ulm wurde in den Jahren 1992 bis 1995 erarbeitet und weist den Prognosehorizont 2005 auf. Die Aussagen des Verkehrsentwicklungsplans beruhen somit auf Datenerfassungen und Planungsprinzipien, die bereits über 20 Jahre zurückliegen und beziehen sich auf einen Prognosehorizont, der bereits deutlich überschritten ist. Seit 1995 erfolgten in den Städten Ulm und Neu-Ulm sowie im Umland umfangreiche strukturelle, städtebauliche und verkehrliche Neuerungen, Anpassungen und Weiterentwicklungen. Außerdem befinden sich derzeit zahlreiche Vorhaben im Umsetzungs- oder Planungsstadium.

Aufgrund dieser Entwicklungen, die in der Gesamtbetrachtung eine hohe Dynamik und starke Wechselwirkungen aufweisen, ist es erforderlich, den bisherigen Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm zu modifizieren und fortzuschreiben. Diese Fortschreibung beinhaltet eine Aktualisierung der Datengrundlagen, eine Überprüfung des Erreichten sowie der Ziele einschließlich deren Anpassung an veränderte Sichtweisen und neue Entwicklungen. Parallel dazu müssen Rückkopplungen und

Wechselwirkungen zu anderen Planungen berücksichtigt werden (z. B. Flächennutzungsplan, Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan, etc.).

Die Stadtverwaltungen der Städte Ulm und Neu-Ulm haben 2008 die DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH aus Aalen als Gutachter mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans beauftragt.

### 1.3 Projektbeteiligte, Organisationsstruktur und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die laufende Bearbeitung zur Fortschreibung des VEP erfolgte in einer Projektgruppe, die sich aus Fachleuten der beiden Stadtverwaltungen und dem Gutachter zusammensetzt.

Im Sinne eines kontinuierlichen Planungsprozesses und mit dem Ziel einer breiten Konsens- und Akzeptanzfindung wurden die Politik sowie die institutionalisierte Öffentlichkeit in den Planungsprozess einbezogen. Hierzu wurde ein so genannter Projektbeirat gebildet. Diesem gehören neben Mitgliedern der Projektgruppe auch Vertreter der Politik sowie Interessenvertreter an. Die Vorgehensweise ermöglicht die Diskussion von Erkenntnissen und Handlungserfordernissen aus politischer Sicht sowie aus Sicht wichtiger Multiplikatoren und Interessenvertretern einer erfolgreichen Stadtentwicklung.

Kernelement der allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung war die Online-Diskussion „Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm - Gestalten Sie mit“, die unter der Web-Adresse [www.vep-forum.de](http://www.vep-forum.de) erreichbar ist.

Die im Zuge des Projektbeirates sowie der allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Vorschläge wurden fachlich bewertet und – wo erforderlich – bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt.

Anl. 1 Der zeitliche Ablauf ist in einer Zeittafel als Anlage 1 dargestellt.

#### 1.4 Verkehrliches Leitbild und Ableitung von Handlungsfeldern

Leitbild der integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm ist der stadtverträgliche Verkehr. Eine wesentliche Voraussetzung für eine mensch- und umweltverträgliche Abwicklung aller Mobilitätsbedürfnisse ist die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV). Durch fußgänger- und radfahrerfreundliche Siedlungsstrukturen im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ können Kfz-Fahrten vermieden werden. Im ÖPNV sind die Entwicklung eines abgestimmten Systems aus städtischem und regionalem Verkehr sowie die Verknüpfung der Systeme von besonderer Bedeutung.

Die Stadtratskommission hat im November 1991 verkehrliche Oberziele für das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm beschlossen. Angestrebt wird eine Erhöhung des Nutzens für die Allgemeinheit, die Verkehrsteilnehmer und die Verkehrsbetriebe.

Diese Zielvorgaben für die Verkehrsentwicklungsplanung sind im Wesentlichen auch heute noch gültig. Sie bilden die verbindliche Grundlage für die gemeinsame Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in Ulm und Neu-Ulm und wurden vom Gemeinderat der Stadt Ulm und dem Stadtrat Neu-Ulm bestätigt.

Unter Berücksichtigung dieser Zielvorgaben sowie den Aspekten einer verkehrlichen Bestandsaufnahme werden verkehrliche Schwerpunkte, so genannte Handlungsfelder, für die kommenden Jahre abgeleitet, die den Kern der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bilden:

1. Systemstärkung des regionalen ÖPNV
2. Systemstärkung des städtischen ÖPNV
3. Förderung des Radverkehrs
4. Förderung des Fußverkehrs
5. Stadtraum und Mobilität
6. Strukturierung des Straßennetzes
7. Strategieentwicklung für Verkehrsmanagementlösungen
8. Ergänzungen und Ertüchtigungen im Straßennetz



## 2 HANDLUNGSFELDER

### 2.1 Systemstärkung des regionalen ÖPNV

Im Sinne einer Minimierung der verkehrsbedingten Umweltbelastung und eines stufenweisen Ausbaus des ÖPNV ergibt sich das Erfordernis einer **Systemstärkung im regionalen ÖPNV**. Der Kernbaustein dieses Handlungsfeldes ist die Einführung eines S-Bahn-ähnlichen Betriebs unter dem Begriff Regio-S-Bahn Donau-Iller. In diesem Zusammenhang ist als erste Stufe vorgesehen, die Strecke Senden – Weißenhorn für den Personenverkehr zu reaktivieren. Die neu errichtete „Südkurve Laupheim“ ergänzt das regionale Streckennetz.

Abb. K-1

Mit Einführung der Regio-S-Bahn Donau-Iller erhält der Nahverkehrsraum Ulm/Neu-Ulm eine eigene Marke bzw. ein eigenes Produkt. Detailuntersuchungen hierzu wurden durch den Regionalverband Donau-Iller durchgeführt, der die Ergebnisse der Hauptstudie am 27. November 2012 vorgestellt hat. Der in dieser Studie ausgearbeitete Liniennetzplan zum geplanten Zielzustand ist in Abbildung K-1 beigefügt.

Dadurch erfährt der Nahverkehr von und zur sowie in der Doppelstadt eine erhebliche Aufwertung.

In Zusammenarbeit mit den Eigentümern der Bahnsteige und -anlagen werden alle städtischen Schienenhaltepunkte nach den Aspekten Ausstattung/Fahrgastinfo, MIV, Radverkehr/Ausstattung, Fußgänger/Ausstattung, Anbindung/Übergang städtischer ÖPNV geprüft und Verbesserungen vorgeschlagen.

In Zusammenarbeit mit den jeweiligen Aufgabenträgern des ÖPNV werden die Konsequenzen auf das Regionalbussystem erörtert und schrittweise auf die Bedingungen der Regio-S-Bahn abgestimmt. In diesem Zusammenhang ist auch die künftige Funktion und Gestaltung des ZOB Ulm zu diskutieren.

## 2.2 Systemstärkung des städtischen ÖPNV

Im Sinne einer Minimierung der verkehrsbedingten Umweltbelastung und eines stufenweisen Ausbaus des ÖPNV sowie der optimalen Verknüpfung ergibt sich das Erfordernis einer **Systemstärkung im städtischen ÖPNV**. Die Kernbausteine dieses Handlungsfelds sind die Ausbauplanungen der Straßenbahn und die Optimierung des Busnetzes.

Abb. K-2

Für das städtische ÖPNV-Netz wurde ein Vorbehaltsnetz definiert, das in Abbildung K-2 dargestellt ist. Es umfasst das Streckennetz der Straßenbahn sowie wesentliche Busachsen. Ziel ist es, den ÖV auf diesem Netz künftig gegenüber dem Kfz-Verkehr (MIV) eine höhere Bedeutung beizumessen und hohe Reisegeschwindigkeiten im ÖV zu erreichen.

Bisher unbeschleunigte Streckenabschnitte, wie zum Beispiel in Wiblingen, werden in die Bevorrechtigung einbezogen. Private Busbetreiber werden im Beschleunigungsprogramm berücksichtigt.

Der Gemeinderat Ulm hat Ende März 2011 die SWU Verkehr GmbH mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung einer zweiten Straßenbahnlinie, die die Wissenschaftsstadt im Norden mit dem Hauptbahnhof und der Ulmer Innenstadt sowie dem Kuhberg im Südwesten verbindet, beauftragt. Die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke ist derzeit für den Fahrplanwechsel 2017/2018 vorgesehen.

Um den ÖPNV auch in Neu-Ulm stärker als bisher zu fördern, soll das bestehende städtische Busnetz optimiert werden. Die Maßnahmen für ein optimiertes Busnetz sowie weitere Grundsatzüberlegungen sollen in einem detaillierten ÖPNV-Konzept (in Zusammenhang mit den Nahverkehrsplänen) vertieft werden.

Als Alternative zum optimierten Busnetz wurde die Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Neu-Ulm mit Linienästen nach Ludwigsfeld und Pfuhl diskutiert. Die Wirtschaftlichkeit eines Linienastes nach Ludwigsfeld wurde mit Hilfe einer standardisierten Bewertung im Auftrag der SWU Verkehr GmbH für mehrere Trassenvarianten überprüft. Für den Linienast nach Pfuhl ist derzeit nicht vorgesehen, eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorzunehmen. Die Verwirklichung einer Straßen-

bahntrasse nach Neu-Ulm wird aufgrund des Auslaufens der GVFG-Förderungen derzeit als nicht finanzierbar angesehen.

Entsprechend des Personenbeförderungsgesetzes vom Januar 2013 ist vorgesehen, im Personennahverkehr bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung der Haltestellen in Ulm und Neu-Ulm besteht aus diesem Grund Handlungsbedarf. Langfristig ist vorgesehen, alle Haltestellen in Ulm und Neu-Ulm nach einem einheitlichen und barrierefreien Standard zu gestalten. Hierzu wird empfohlen, als Gesamtkonzeption Haltestellenausbaupläne unter Beteiligung aller Akteure zu erarbeiten. Die Fortschreibung des Bushaltestellenprogramms erfolgt in Neu-Ulm in 2013.

Die Verbesserung der Qualität von ÖV-Kundeninformation und -bedienung sind kommunale Aufgabenstellungen der ÖPNV-Aufgabenträger und in Abstimmung mit DING und den Verkehrsbetrieben zu planen.

### 2.3 Förderung des Fußverkehrs

Im Sinne einer Verlagerung des MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie des Leitbildprinzips „Stadt der kurzen Wege“ ist eine **Förderung des Fußverkehrs** als natürlichstes und nachhaltigstes Verkehrsmittel überhaupt erforderlich. Diesem wird in der Doppelstadt unter anderem dadurch Rechnung getragen, dass die Wohnnutzung in den Innenstädten neben Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Einzelhandelseinrichtungen eine maßgebliche Funktion einnimmt. Beispiele solcher Entwicklungen sind der Bereich Wengentor in Ulm sowie die bestehenden Wohngebiete in der Innenstadt Neu-Ulms. Verkehrlich ist es dadurch umso wichtiger, einen attraktiven und sicheren Fußverkehr zu ermöglichen.

Im Rahmen des sieben Planbereiche umfassenden Innenstadtkonzeptes 2020 der Stadt Ulm sollen neben der Umgestaltung von Straßen, Gassen und Plätzen Fußgängerverbindungen gestärkt und Grün- und Freiräume aufgewertet werden. In Neu-Ulm gibt es konkrete Maßnahmenbereiche, die ebenfalls auf städtebaulichen Gestaltungsansätzen, aber auch auf Sicherheitsaspekten zurückzuführen sind.

Abb. K-3 Die zu stärkenden Bereiche sind in Abbildung K-3 dargestellt.

Die Erstellung eines Leitfadens für beide Städte mit Standards zur Barrierefreiheit im Verkehr ist vorgesehen.

## 2.4 Förderung des Radverkehrs

Im Sinne einer Verlagerung des MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist eine noch stärkere **Förderung des Radverkehrs** erforderlich. Ein wesentlicher Baustein dieses Handlungsfeldes ist die Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes für Ulm sowie die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Neu-Ulm, die für 2013/2014 beschlossen ist. Darin sollen verstärkt Marketing und Öffentlichkeitsarbeit einbezogen werden.

Abb. K-4 Für den Radverkehr wurde in Anlehnung an die Netzkategorien der ERA<sup>1</sup> bzw. den RIN<sup>2</sup> aus den Haupttrouten ein Vorbehaltsnetz entwickelt, das in Abbildung K-4 dargestellt ist. Es stellt wesentliche, direkte Routen zur Verbindung von Aufkommenschwerpunkten dar.

Auf diesen Achsen soll der Radverkehr möglichst direkt und sicher geführt werden.

Elemente, die über infrastrukturelle Maßnahmen hinaus zur Förderung des Radverkehrs beitragen, sind in Bild 1 dargestellt.

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV: „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, Köln, 2010

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV: „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“, Köln, 2008

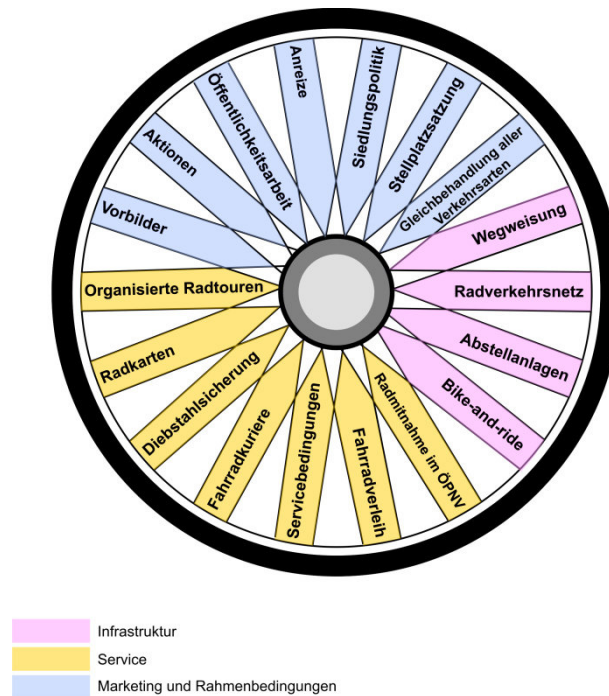


Bild 1: Elemente zur Förderung des Radverkehrs

Wesentliche Teile werden durch das Aktionsbündnis „FahRad“ in Ulm abgedeckt. Das Aktionsbündnis erstellt derzeit eine Maßnahmenliste, die Vorschläge zur Verbesserung der Radinfrastruktur enthalten wird.

Als Perspektive für Ulm wurde das Ziel der Erreichung eines Radverkehrsanteils von 20 % gesetzt. Die Elemente des Konzeptes „FahRad“ werden kontinuierlich gefördert und vorangetrieben.

In Neu-Ulm wurde mit dem Radverkehrskonzept 2006 frühzeitig ein umfassender Katalog zur systematischen Radverkehrsförderung für einen Zeithorizont von 15 bis 20 Jahren entwickelt. Seither wurden vor allem infrastrukturelle Maßnahmen umgesetzt. Inzwischen ist ein qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz vorhanden, das zukünftig weiter optimiert wird. Konsequenterweise gilt es, bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes - neben investiven Maßnahmen - insbesondere Maßnahmen zur Stärkung der Kommunikation, Information und des Services mit Beteiligung aller relevanten Akteure zu entwickeln. Die Fortschreibung des Radverkehrs-

konzeptes in Neu-Ulm wird auf einem möglichst breiten Fundament das Thema Radverkehr umfassend behandeln, um dadurch wesentlich zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split beizutragen.

Für die Maßnahmen an Lichtsignalanlagen empfiehlt sich ein Kriterienkatalog, der einheitliche Standards definiert, die bei Neu- und Ersatzneubau von Signalanlagen generell zum Einsatz kommen.

Die Städte haben das Ziel, eine Fahrradstellplatzsatzung auszuarbeiten und zu beschließen.

Die Einrichtung eines innovativen Fahrradverleihkonzeptes in Ulm und Neu-Ulm wird geprüft.

## 2.5 Stadtraum und Mobilität

Die vier bisher genannten Handlungsfelder sollen im Sinne des Leitbildes dazu beitragen, den Umweltverbund zu fördern sowie den Kfz-Verkehr zu reduzieren, um dadurch eine günstige Ausgangsbasis für das Handlungsfeld **Stadtraum und Mobilität** zu erreichen. Dabei geht es um eine angemessene Verknüpfung von verkehrlichen mit stadtplanerischen Aspekten.

Hierzu gehören Verkehrsberuhigungsmaßnahmen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes. Es ist zu prüfen, wo Zonenregelungen und verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet bzw. ergänzt werden können, wobei auf eine flächenhafte Konzeption besonders Wert zu legen ist. Es ist anzustreben, flächendeckend auf allen Erschließungsstraßen Tempo-30 oder Tempo-30-Zonen unter der Berücksichtigung der Buslinienführungen einzurichten.

Abb. K-5

Der Verknüpfung der Innenstädte und der Vermeidung der Trennwirkung durch die Donau für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV kommt besondere Bedeutung zu.

Räumlich ergeben sich die nachfolgend aufgelisteten Schwerpunktthemen, die in Abbildung K-5 dargestellt sind:

- a) Städtebauliche und verkehrliche Neuordnung des Bereichs Donaustraße - Herdbrücke - Marienstraße
- b) Verbesserung der Verkehrsorganisation und Optimierung der Knotenpunktleistungsfähigkeiten im Bereich Stuttgarter Straße – Münchner Straße – Gänstorbrücke – Augsburger-Tor-Platz – Reuttier Straße (Ostachse)
- c) Funktionsgerechte Anpassung des Straßenquerschnitts im Bereich Augsburger Straße - Leipheimer Straße
- d) Funktionsgerechte Anpassung des Straßenquerschnitts der Memminger Straße von Ludwigsfeld bis zur Bahnhofstraße
- e) Städtebauliche Aufwertung und Verbesserung der Verkehrsorganisation am Westplatz
- f) Umgestaltung der Karlstraße und verkehrliche Konzeption im Bereich Neutorstraße - Friedrich-Ebert-Straße im Zuge der Planungen zum City-Bahnhof
- g) Straßenräumliche Aufwertung des Bereichs Frauenstraße - Neue Straße
- h) Verbesserung der Verbindung Weststadt - Innenstadt
- i) Weiterhin Erschließung des Stadtteils Böfingen über die Badbergstraße
- j) Maßnahmen in Ortschaften und kleineren Stadtteilen

## 2.6 Strukturierung des Straßennetzes

Die Ziele und Maßnahmen dieses Handlungsfeldes erfordern im Zusammenhang mit dem Oberziel der Sicherstellung und verträglichen Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs die **Strukturierung des Straßennetzes** mit dem Kernbaustein der Definition eines MIV-Vorbehaltssnetzes. Damit wird die Grundlage gebildet, den Kfz-Verkehr leistungsgerecht abzuwickeln, ihn bedarfs- und ereignisgerecht zu lenken und so zu beeinflussen, dass negative Erscheinungen, wie beispielsweise Staus und Durchgangsverkehr in Wohnquartieren, vermieden werden.

Das Vorbehaltssnetz ist Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes und weist folgende Eigenschaften auf:

- Vorrangig Verbindungs- und Transportfunktion
- Bündelung des Kfz-Verkehrs
- Lenkung des allgemeinen Kfz-Verkehrs sowie des Schwerverkehrs
- Leistungsgerechter Ausbaustandard
- Die Struktur des Netzes soll eine leichte Orientierung ermöglichen
- Geschlossenes Netz

Abb. K-6 Das definierte Vorbehaltsnetz ist in Abbildung K-6 dargestellt.

## 2.7 Strategieentwicklung für Verkehrsmanagementlösungen

Auf Basis der Strukturierung aller Verkehrsnetze sollte für das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm eine geeignete **Strategie für Verkehrsmanagementlösungen entwickelt** werden. Hierzu ist die Erstellung eines Konzeptes erforderlich, das städteübergreifend abgestimmte Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung des MIV vorsieht.

Ziel ist die Verringerung bzw. Vermeidung von Überlastungssituationen auf neuralgischen Streckenabschnitten, auch im Zusammenhang mit Störfällen oder Events (z. B. Großveranstaltungen in der Donauhalle bzw. in der ratiopharm-Arena), und die Verringerung des Anteils des Durchgangsverkehrs auf der B 10 / B 28.

Die statische Wegweisung sollte in beiden Städten vor allem dahingehend überprüft werden, ob die ausgewiesenen Fernziele und die Anzahl der in die Wegweisung einbezogenen Nahziele in ihrer Gesamtheit noch den aktuellen Anforderungen gerecht werden. In diesem Zusammenhang sollte festgelegt werden, welche Routenoptionen und Wegweisungsziele künftig die Grundlage eines dynamischen Wegweisungskonzeptes sein können.

Im Hinblick auf Verkehrsmanagementlösungen sollten folgende vier Ansatzpunkte weiterverfolgt werden:



- Konzeption und Implementierung eines adaptiven, netzweiten LSA-Steuerungsverfahrens zur gezielten Stauvermeidung. Als Pilotprojekt kommt die Blaubeurer Straße in Frage.
- Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung für ein dynamisches Wegweisungskonzept zur Entlastung der B 10 (Staureduzierung bei Ereignissen wie Sanierung der Adenauerbrücke, Tunnelsperrung, Unfällen etc.)
- Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung für dynamische Reisezeitanzeigen zur Vermeidung von Durchgangsverkehren auf der B 10 in Ulm sowie zur Unterstützung des Lkw-Durchfahrtsfahrverbots
- Kosten-Nutzen-Ermittlung für ein städteübergreifendes, dynamisches Parkleitsystem

## 2.8 Ergänzungen und Ertüchtigungen im MIV-Vorbehaltsnetz

Dort, wo mit Maßnahmen des Verkehrsmanagements künftig keine nachhaltig befriedigende Abwicklung des Kfz-Verkehrs erreichbar ist, ist zu prüfen, ob **Ergänzungen und Ertüchtigungen im MIV-Vorbehaltsnetz** notwendig sind. Mit Hilfe eines Verkehrsmodells wurden verschiedene Maßnahmen überprüft und im Hinblick auf die verkehrliche Wirkung und den Realisierungsaufwand bewertet. Daraus leiten sich weiterzuverfolgende bzw. nicht weiterzuverfolgende Maßnahmen ab.

Maßnahmen, die zum Prognosehorizont 2025 nicht weiterverfolgt werden sollten:

- Querspange B 10 / B 28 / B 30
- Vierte Donaubrücke
- Südliche Erschließung des GE Donautal
- Durchstich Blautal - Donautal mit Verlängerung zur A 8
- Zusätzliche Rampen Nordtangente

Maßnahmen, die bis zum Prognosehorizont 2025 weiterverfolgt werden sollten:

- Steigerung der Knotenpunktleistungsfähigkeiten am Mittleren Ring
- Optimierung Ostachse zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrsorganisation
- Erschließung Lettenwald
- Optimierung der Knotenpunkte im Bereich der Kastbrücke

### 3 ZIELSZENARIO, REALISIERUNGSKONZEPT UND UMSETZUNGSSCHRITTE

#### 3.1 Zielszenario

Aus den Maßnahmen der beschriebenen acht Handlungsfelder wird ein Zielszenario gebildet, um die Wirkung aller Einzelmaßnahmen im ganzheitlichen Ansatz zu beurteilen.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr (Umweltverbund) ist zu erwarten, dass der Wegeanteil dieser Verkehrsmittel bis 2025 ansteigt. Durch die Förderung von ÖPNV und Radverkehr kann es zu Verschiebungen der Wegeanteile innerhalb des Umweltverbunds kommen. Die Förderung des Fußverkehrs führt zu einer Stabilisierung der Wegeanteile. Der Anteil im MIV (Kfz-Verkehr) sinkt von heute ca. 50 % auf etwa 47 % in 2025. Das führt trotz der Zunahme des gesamten Wegeaufkommens zu einer absoluten Abnahme der MIV-Wege gegenüber heute.

#### 3.2 Realisierungskonzept und Umsetzungsschritte

Abb. K-7 Das Realisierungskonzept, das sich aus den Maßnahmen des Zielszenarios ergibt, ist in Abbildung K-7 dargestellt.

Abb. K-8 Die Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen des Zielszenarios wird mit den vier Stufen kurzfristig, mittelfristig, langfristig sowie kontinuierlich kategorisiert. Dieses Vorgehen erlaubt gleichzeitig einen Monitoring- und Evaluierungsprozess. Die Abbildung K-8 zeigt die Stufigkeit der Maßnahmen sowie Abhängigkeiten untereinander.

Wichtige Abhängigkeiten bestehen z. B. bei der Umgestaltung der innerstädtischen Straßenzüge Neutorstraße, Karlstraße und Friedrich-Ebert-Straße in Ulm. Hier kann die Umgestaltung nur schrittweise vorgenommen werden. Auch die straßenräumliche Umgestaltung der Augsburgener und Leipheimer Straße in Neu-Ulm sollte erst dann erfolgen, wenn durch die vierstreifig ausgebaute B 10 zwischen Nersingen und Neu-Ulm eine Entlastungswirkung eintritt.

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den Erschließungsstraßen erfordert die Ertüchtigungen im Vorbehaltsnetz (Mittlerer Ring, Kastbrücke, Ostachse), um die notwendige Bündelung der Verkehrsströme zu erreichen und die Erschließungsstraßen zu entlasten.

Bevor das Busnetz in Neu-Ulm vollständig optimiert werden kann, sollten vor allem in den kritischen Bereichen z. Bsp. der Reuttier Straße Optimierungen vorgenommen werden, um den ÖPNV zügig und möglichst ohne Konflikte abwickeln zu können.

#### 4 PERSPEKTIVEN

Mit Blick auf die weitere dynamische Entwicklung der Städte Ulm und Neu-Ulm über den Planungshorizont 2025 hinaus ergeben sich verkehrliche Ausblicke für weitere Handlungsfelder und Entwicklungen.

Der Gedanke, den schienengebundenen Nahverkehr weiter auszubauen, sollte auch über die Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 und den Planungshorizont des Verkehrsentwicklungsplans 2025 hinaus weiterverfolgt werden, indem weitere Stadtteile in das Schienennetz einbezogen werden. Für den regionalen Schienenverkehr könnten über die bisherige Konzeption hinaus weitere Haltpunkte, wie Burlafingen, Einsingen oder Jungingen eingerichtet werden. Damit lässt sich der Wegeanteil im ÖPNV weiter steigern.

Ferner sollte die Einrichtung zusätzlicher Mobilitätsangebote geprüft werden. Dies kann z. Bsp. mit einer Mobilitätskarte (Mobi-Card), die einfachen Zugang zum ÖV-Ticket, zu Leihfahrrädern, Car-Sharing-Fahrzeugen usw. ermöglicht, erfolgen. Elektronische Medien, z. Bsp. Smartphone- Apps, sind weit stärker als bisher in die städtischen Mobilitätsangebote einzubeziehen.

Die Städte sollten langfristig anstreben, eine Verkehrsmanagementzentrale aufzubauen, die alle Anwendungen des Verkehrsmanagements zentralisiert.

## 5 ZUSAMMENFASSUNG

Der bisherige Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Städte Ulm und Neu-Ulm wurde in den Jahren 1992 bis 1995 erarbeitet und weist den Prognosehorizont 2005 auf.

Wegen den umfassenden Entwicklungen seit 1995, die in der Gesamtbetrachtung eine hohe Dynamik und starke Wechselwirkungen aufweisen, ist es erforderlich, den bisherigen Verkehrsentwicklungsplan fortzuschreiben, um die Richtschnur für die verkehrliche Entwicklung bis 2025 festzulegen. Wie den bisherigen Verkehrsentwicklungsplan haben die Städte Ulm und Neu-Ulm die Fortschreibung gemeinsam erstellt.

Die vorliegende Fortschreibung stellt das Planungsergebnis einer mehrjährigen Zusammenarbeit zwischen den politischen Vertretern aus dem Ulmer Gemeinderat, dem Neu-Ulmer Stadtrat, den beiden Stadtverwaltungen sowie dem beauftragten Ingenieurbüro dar. Die institutionalisierte und allgemeine Öffentlichkeit wurde kontinuierlich am Planungsprozess beteiligt. Dadurch wurde erreicht, dass nahezu das gesamte Spektrum an Handlungsalternativen erfasst, geprüft und bewertet werden konnte.

Die Überprüfung des verkehrlichen Leitbilds und der verkehrlichen Oberziele, die im Verkehrsentwicklungsplan 1995 dargestellt sind, hat ergeben, dass das Leitbild und die Ziele weiterhin Gültigkeit behalten und eine nachhaltige verkehrliche Entwicklung beider Städte gewährleisten können. Wichtigste Oberziele sind die Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastungen und die Maximierung der Stadtqualität sowie die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs.

Acht Handlungsfelder bilden den Kern der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans:

1. Systemstärkung des regionalen ÖPNV
2. Systemstärkung des städtischen ÖPNV
3. Förderung des Radverkehrs
4. Förderung des Fußverkehrs
5. Stadtraum und Mobilität
6. Strukturierung des Straßennetzes
7. Strategieentwicklung für Verkehrsmanagementlösungen
8. Ergänzungen und Ertüchtigungen im Straßennetz

Im Vordergrund der verkehrlichen Entwicklung steht die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV zusammen) und deren Verknüpfung. Die Einführung der Regio-S-Bahn Donau-Iller, der in Umsetzung befindliche Ausbau der Straßenbahn in Ulm sowie die Optimierung des Busnetzes in Neu-Ulm bilden künftig die tragenden Säulen zur Stärkung des ÖPNV. Mit Radverkehrskonzepten, dem Ausbau der Radinfrastruktur und Aktionsbündnissen kann der Radverkehr entscheidend gefördert werden. Die straßenräumliche Aufwertung von heute städtebaulich wenig attraktiven Bereichen erfolgt schrittweise und in der Regel in Verbindung mit stadtplanerischen Entwicklungen. Engpässe im Straßennetz werden durch Ergänzungen und Ertüchtigungen zielgerichtet beseitigt.

Die Maßnahmen aus den einzelnen Handlungsfeldern werden in einem Realisierungskonzept aufgezeigt, das Abhängigkeiten darstellt und Schritte zur zeitlichen Umsetzung bis 2025 vorschlägt. Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans gibt abschließend einen Ausblick auf über den Planungshorizont hinausgehende Perspektiven.

Aufgestellt: Aalen, September 2013

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

ppa.  
Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz  
Leiter Fachbereich Verkehrsplanung

i.V.  
Dipl.-Ing. (FH) Claudia Stahl  
Projektleiterin

i.A.  
Dipl.-Ing. Alexander Goth  
Projektingenieur

# ABBILDUNGEN



Liniennetzplan zum Zielzustand

Quelle: sma+ iTP INTRAPLAN Consult GmbH



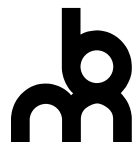
Das dargestellte überregionale Bedienungskonzept entspricht mit Ausnahme der Angebotsdichte auf der Brenzbahn den aktuellen Planungen der Länder Bayern und Baden-Württemberg zum Bezugsfall.

**Legende**

- Fernverkehr
- Eilzug (IRE/RE)
- Regionalzug (RB)
- Regio-S-Bahn
- stündlich
- zweistündlich
- HVZ
- Zug hält an
- Zug fährt durch
- Bahnhof/Haltepunkt
- neuer Haltepunkt
- neuer Haltepunkt (Option)

1586 | Regio-S-Bahn Donau-Iller | Verbandsversammlung | 27.11.2012 | SMA/ITP

Abb. K-1





# Stadt Ulm / Stadt Neu-Ulm

## Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans



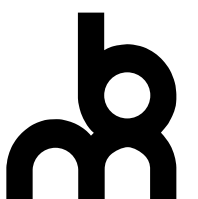
### Vorbehaltsnetz ÖV

— ÖV - Vorbehaltsnetz



Abb. K-2

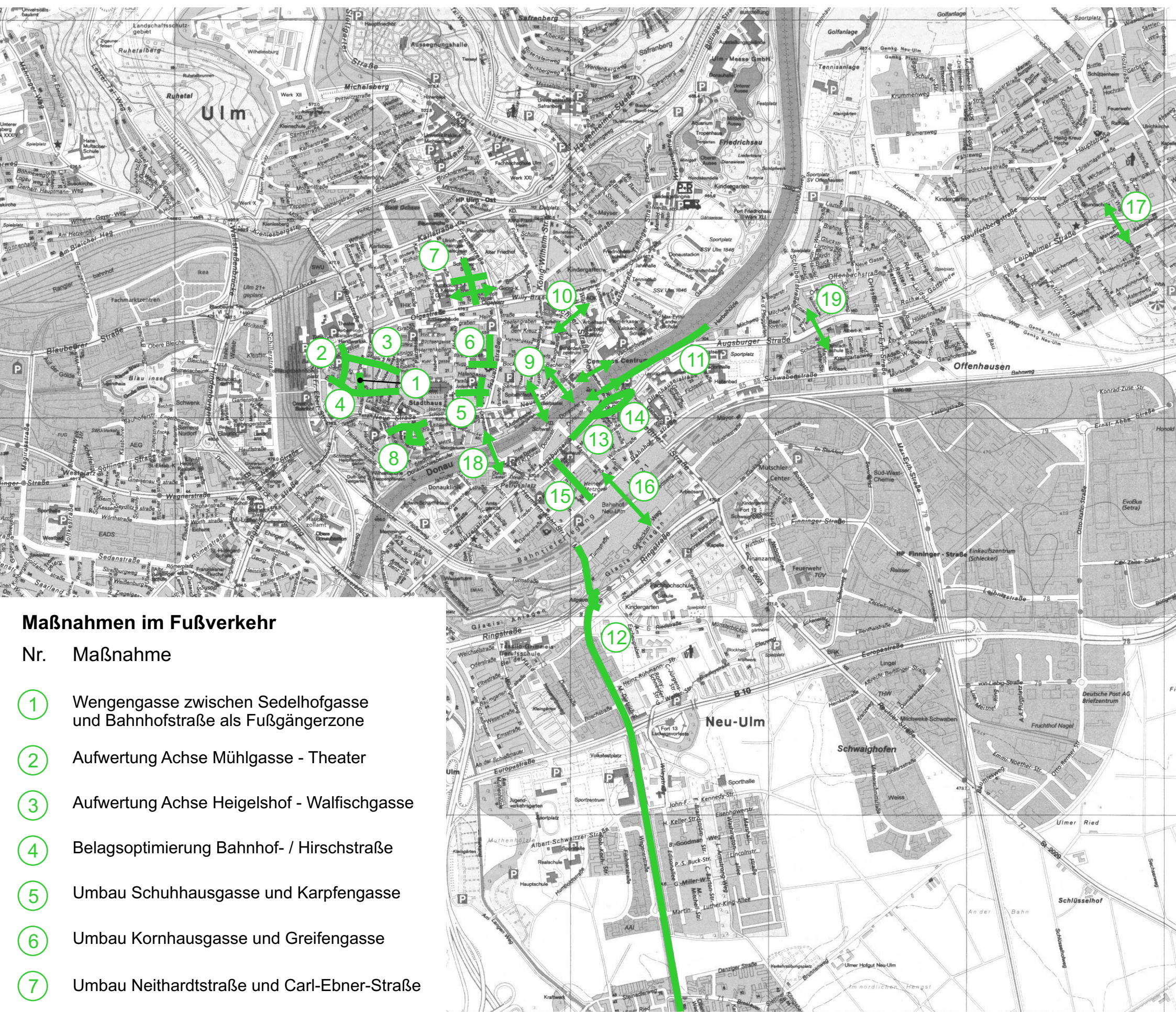
DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Aalen/Stuttgart





## Förderung des Fußverkehrs

### Maßnahmenswerpunkte



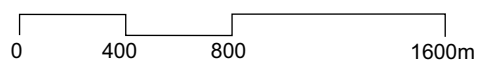
#### Maßnahmen im Fußverkehr

Nr. Maßnahme

- ① Wengengasse zwischen Sedelhofgasse und Bahnhofstraße als Fußgängerzone
- ② Aufwertung Achse Mühlgasse - Theater
- ③ Aufwertung Achse Heigelshof - Walfischgasse
- ④ Belagsoptimierung Bahnhof- / Hirschstraße
- ⑤ Umbau Schuhhausgasse und Karpfengasse
- ⑥ Umbau Kornhausgasse und Greifengasse
- ⑦ Umbau Neithardtstraße und Carl-Ebner-Straße
- ⑧ Umgestaltung Weinhof
- ⑨ Städtebauliche Neuordnung Neue Straße
- ⑩ Entwicklung Münchner Straße
- ⑪ Beseitigung von Engstellen am Donauufer
- ⑫ Verbesserung der Fußgängerführung in der Memminger Straße bis Ludwigsfeld
- ⑬ Fortführung der "Stadtpromenade" auf der Augsburger Straße zwischen Maximilianstraße und Augsburger-Tor-Platz
- ⑭ Optimierung der Fußgängerfurten und der Signalsteuerung im Bereich des Augsburger-Tor-Platzes und der Reuttier Straße

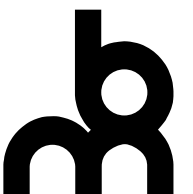
- ⑮ Umgestaltung der Ludwigstraße
- ⑯ Fortführung der Grünen Brücke
- ⑰ Rückbau der Unterführung Leipheimer Straße
- ⑱ Stärkung der Verknüpfung der Innenstädte über die Herdbrücke
- ⑲ Einrichtung einer Querungshilfe zwischen Schiller- und Emanuelstraße in Offenhausen

Maßstab 1:20.000



DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Aalen/Stuttgart

Abb. K-3







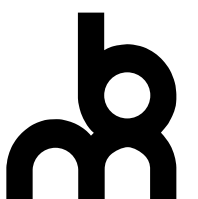
## Vorbehaltensnetz Rad

— Rad - Vorbehaltensnetz

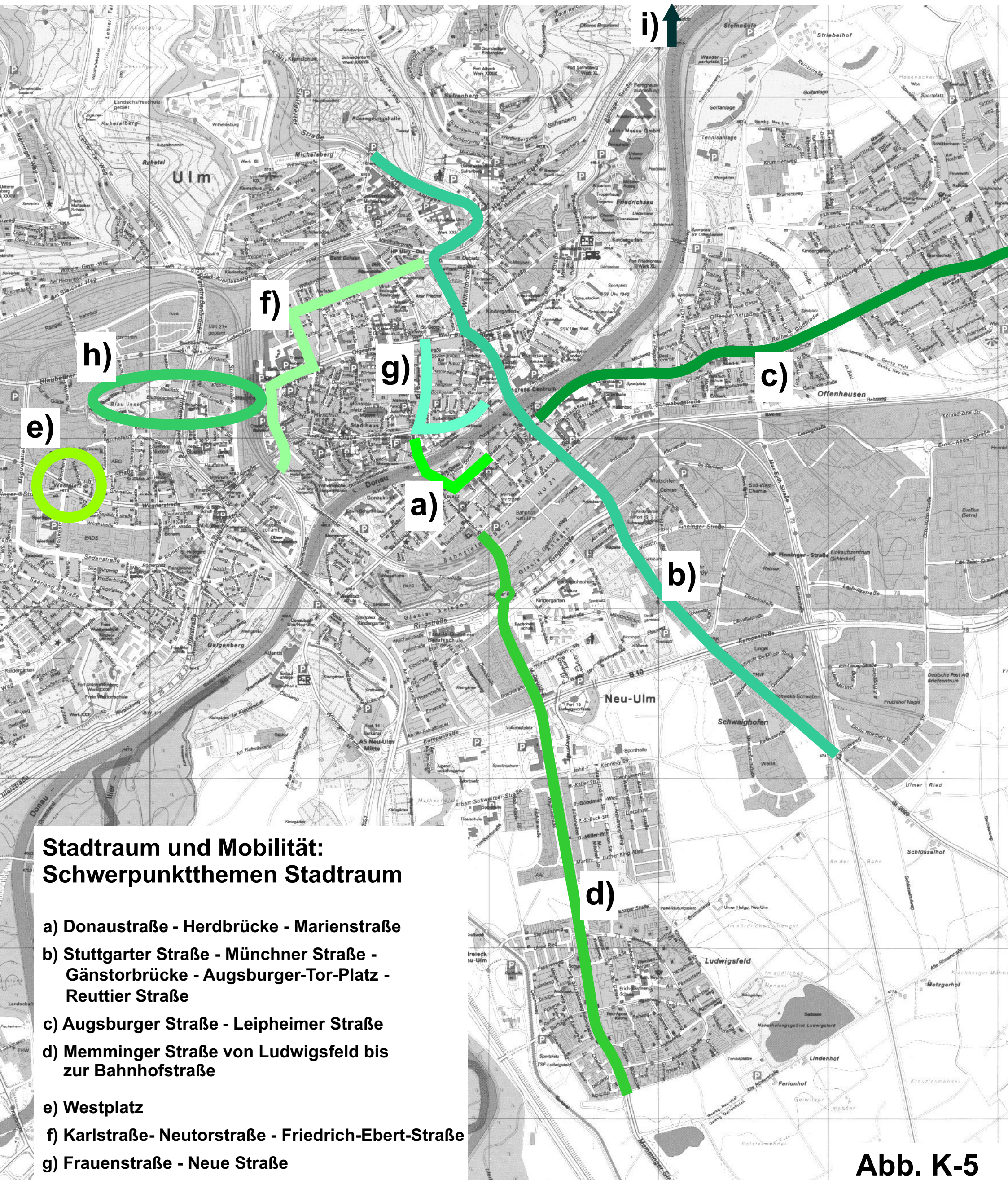


Abb. K-4

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Aalen/Stuttgart



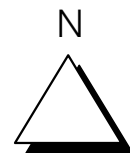




**Stadtraum und Mobilität:  
 Schwerpunktthemen Stadtraum**

- a) Donaustraße - Herdbrücke - Marienstraße
- b) Stuttgarter Straße - Münchner Straße - Gänstorbrücke - Augsburg-Tor-Platz - Reuttier Straße
- c) Augsburg Straße - Leipheimer Straße
- d) Memminger Straße von Ludwigsfeld bis zur Bahnhofstraße
- e) Westplatz
- f) Karlstraße- Neutorstraße - Friedrich-Ebert-Straße
- g) Frauenstraße - Neue Straße
- h) Verbindung Weststadt - Innenstadt
- i) Weiterhin Erschließung Böfingens über die Badbergstraße
- j) Maßnahmen in Ortschaften und kleineren Stadtteilen

Maßstab 1:20.000  
 0 400 800 1600m



DR. BRENNER  
 INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
 Aalen/Stuttgart

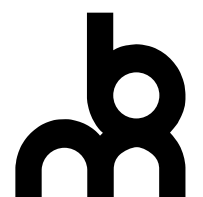


Abb. K-5



# Stadt Ulm / Stadt Neu-Ulm

## Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans



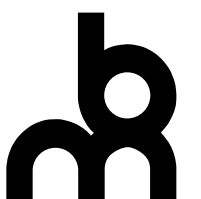
### Vorbehaltsnetz MIV

— MIV - Vorbehaltsnetz



Abb. K-6

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Aalen/Stuttgart





Einrichtung der Regio-S-Bahn Donau-Iller (aktive Unterstützung durch die Städte - Umsetzung des Stufenkonzeptes)

Verbesserung der Attraktivität der Schienenhaltepunkte

Verlegung des Bahnhofs Gerlenhofen in die Ortsmitte

Aufstellung von Haltestellenausbauplänen

Optimierung des Busnetzes in Neu-Ulm

Prüfung der Funktion und Gestaltung des ZOB Ulm

Ertüchtigung des Mittleren Rings

Ertüchtigung der Achse Stuttgarter Straße - König-Wilhelm-Straße - Münchner Straße - Gänstorbrücke

Anbindung Wohngebiet Lettenwald an den Kreisverkehr B 19

Ausbau der Knotenpunkte an der Kastbrücke

Optimierung der Reuttier Straße

Rückbau der Kfz-Unterführung am Knotenpunkt Neue Straße / Zinglerstraße / Friedrich-Ebert-Straße

Städtebauliche Umgestaltung Friedrich-Ebert-Straße

Neuorganisation des Parkraums im Stadtteil Eselsberg

Neuorganisation des Parkraums im Stadtteil Söflingen

Konzeptionelle Prüfung der vorhandenen Wegweisung und Neuordnung

Ortsverträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten in den Ortschaften und Stadtteilen

Erarbeitung einer Fahrradstellplatzsatzung in Ulm und Neu-Ulm

Erstellen eines Kriterienkatalogs zur Berücksichtigung von Radverkehr an Lichtsignalanlagen

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes in Neu-Ulm einschließlich Marketingmaßnahmen

Verbesserung der Radinfrastruktur, vor allem im Rad-Vorbehaltsnetz

Umsetzung der Elemente "FahrRad"

Prüfung eines innovativen Fahrradverleihkonzeptes

Verbesserung der Verknüpfung der Innenstädte für Fußgänger, Radfahrer und ÖV über die Herdbrücke

Umgestaltung Karlstraße

Umgestaltung Neutorstraße

Verkehrsorganisation am Westplatz

Aufwertung der südlichen Frauenstraße

Optimierung der Verbindung zwischen Weststadt und Innenstadt

Förderung des Fußverkehrs, z. Bsp. im Rahmen städtebaulicher Projekte und straßenräumlicher Maßnahmen

Straßenräumliche Aufwertung der Memminger Straße in Neu-Ulm

Straßenräumliche Aufwertung der Augsburgener Straße und Leipheimer Straße in Neu-Ulm

Prüfung von Tempo-30-Zonen auf Erschließungsstraßen unter Berücksichtigung des Buslinienverkehrs

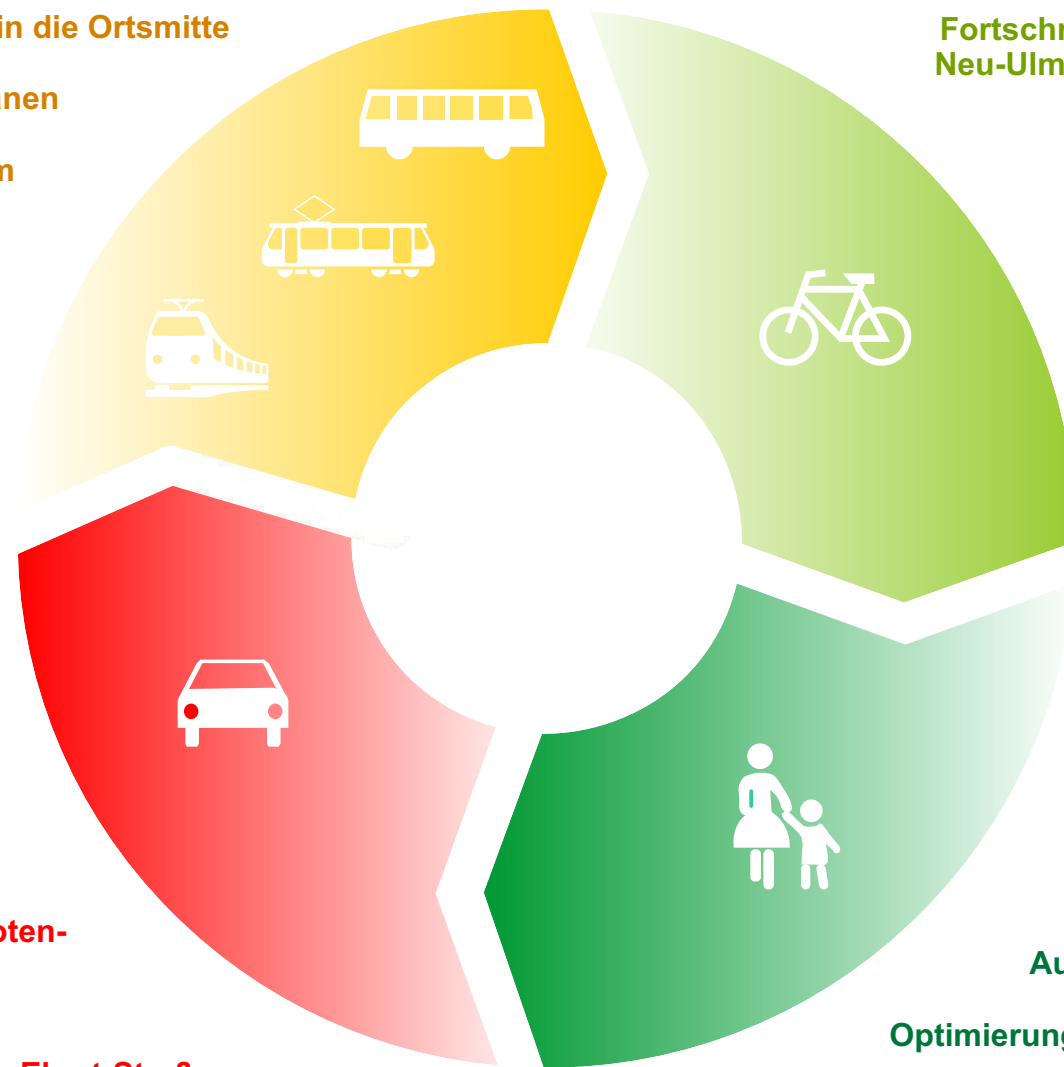
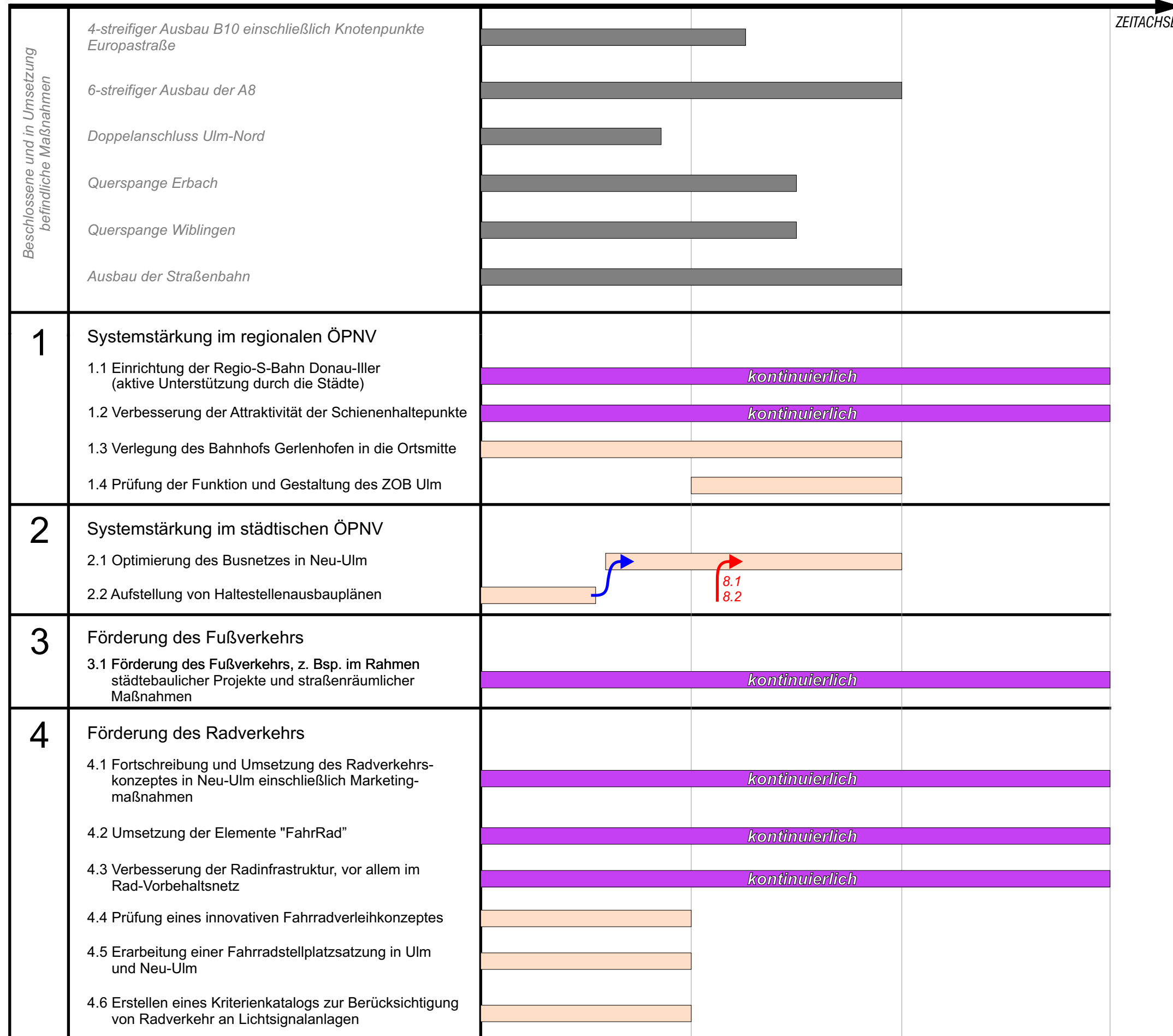


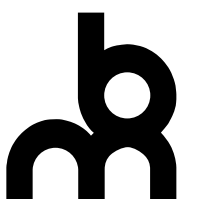
Abb. K-7

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans



Realisierungskonzept

Abb. K-8  
Blatt 1/2





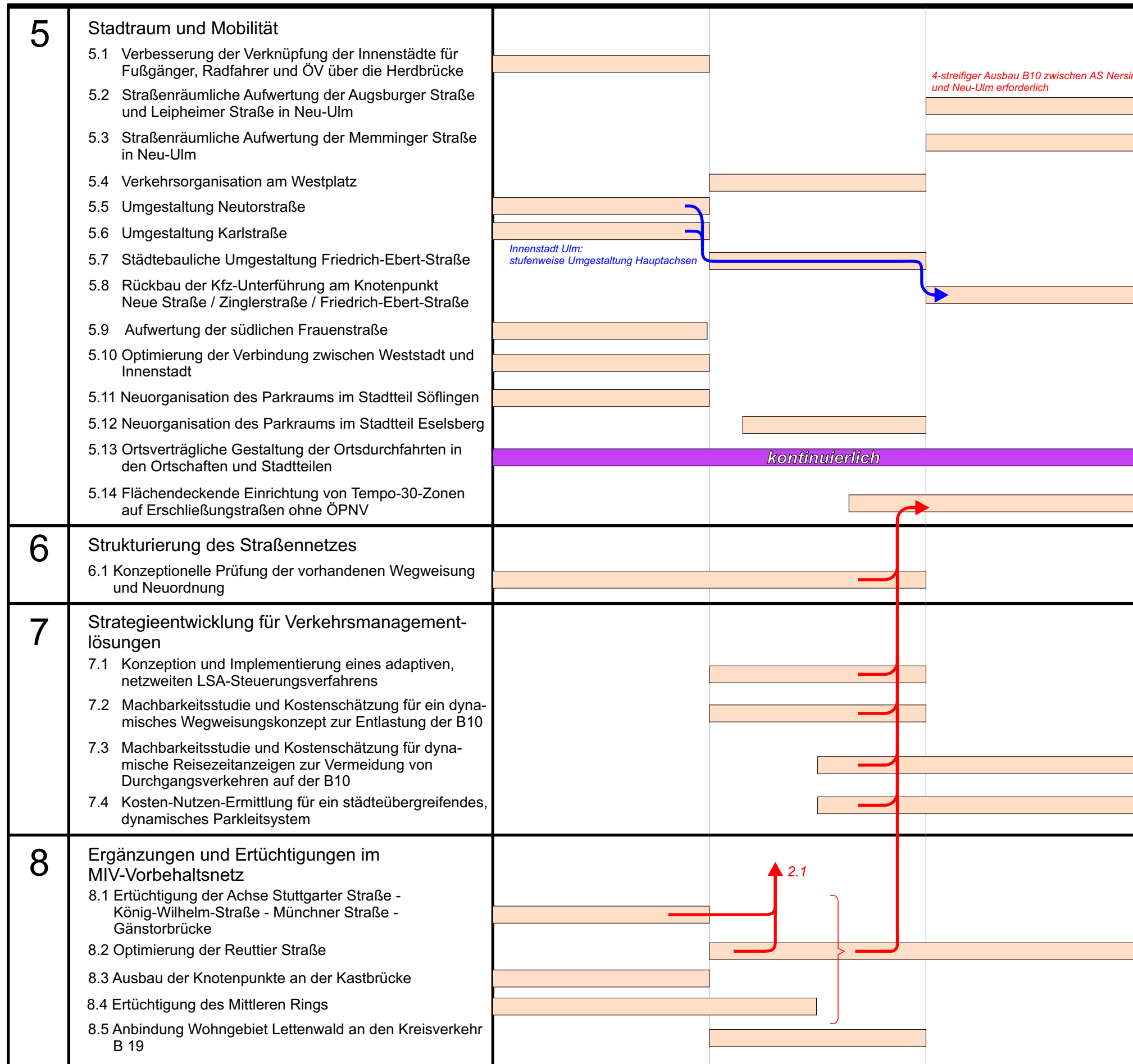
kurzfristig

mittelfristig

langfristig

ZEITACHSE →

Realisierungskonzept



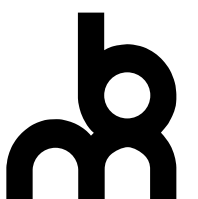
Innenstadt Ulm: stufenweise Umgestaltung Hauptachsen

4-streifiger Ausbau B10 zwischen AS Nersingen und Neu-Ulm erforderlich

kontinuierlich

2.1

Abb. K-8  
Blatt 2/2



# ANLAGEN

**Zeittafel**

## Planungsphasen 1 und 2

15.10.2008	Sachstandsbericht im Ulmer Gemeinderat
18.02.2009	Sachstandsbericht im Neu-Ulmer Stadtrat
25.11.2008 bis 14.10.2009	Mehrere Projektgruppensitzungen in Ulm und Neu-Ulm
19.11.2009	Gemeinsame Projektgruppensitzung
31.03.2010	Kleiner Projektbeirat in Ulm Kleiner Projektbeirat in Neu-Ulm
17.06.2010	Großer Projektbeirat
27.07.2010	Großer Projektbeirat
09.11.2010	Ausschuss für Stadtentwicklung, Hochbau und Umwelt in Neu-Ulm Fachbereichsausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umwelt in Ulm

## Planungsphasen 3 und 4

13.07.2011	Gemeinsame Projektgruppensitzung
23.09.2011	Kleiner Projektbeirat
25.11.2011	Großer Projektbeirat
23.03.2012	Gemeinsame Projektgruppensitzung
25.05.2012	Gemeinsame Projektgruppensitzung
27.07.2012	Großer Projektbeirat
05.10.2012	Eröffnung Internetforum zur Öffentlichkeitsbeteiligung
05.10.2012 bis 26.10.2012	Internetforum
18.10.2012	Livediskussion im Internet
10.01.2013	Gemeinsame Projektgruppensitzung
28.06.2013	Großer Projektbeirat

Anlage 1

