



| | | | |
|------------------|-------------------------|-----------------------|-----------|
| Sachbearbeitung | VG/VP - Verkehrsplanung | | |
| Datum | 14.05.2014 | | |
| Geschäftszeichen | VG/VP-Fi/Bi | * 60 | |
| Beschlussorgan | Gemeinderat | Sitzung am 05.06.2014 | TOP |
| Behandlung | öffentlich | | GD 199/14 |

Betreff: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ulm/Neu-Ulm 2025
- Schlussbericht und Umsetzung Realisierungskonzept -

Anlagen: Kurzfassung VEP 2025 (Anlage 1)*
Zusammenfassung der Stellungnahmen aus dem
Großen Projektbeirat (Anlage 2)*

* Versand erfolgte bereits mit GD 341/13

Antrag:

Dem Schlussbericht zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Ulm/Neu-Ulm 2025 wird zugestimmt. Die Verwaltung wird mit der Umsetzung des Realisierungskonzeptes des Verkehrsentwicklungsplans bis zum Jahre 2025 beauftragt.

Feig

| | |
|---------------------------------------|--|
| Genehmigt: | Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des |
| <u>BM 1, BM 3, C 3, OB, RPA, ZS/F</u> | Gemeinderats: |
| _____ | Eingang OB/G _____ |
| _____ | Versand an GR _____ |
| _____ | Niederschrift § _____ |
| _____ | Anlage Nr. _____ |

Sachdarstellung:

1. Ausgangssituation

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, die (wie den bisherigen Verkehrsentwicklungsplan von 1995) die Städte Ulm und Neu-Ulm gemeinsam aufgestellt haben, bildet als strategisches Element für kommunale Entscheidungen die Richtschnur für Handlungserfordernisse und Entwicklungen im Verkehrsbereich bis zum Jahre 2025. Der Schlussbericht stellt das Planungsergebnis einer mehrjährigen intensiven Zusammenarbeit zwischen den politischen Vertretern aus dem Ulmer Gemeinderat, dem Neu-Ulmer Stadtrat, den Stadtverwaltungen Ulm und Neu-Ulm, der institutionalisierten und der allgemeinen Öffentlichkeit, sowie dem beauftragten Ingenieurbüro dar.

In der Sitzung des Gemeinderates am 15.10.2008 wurde die Verwaltung beauftragt, stufenweise die Bearbeitung an das Büro Dr. Brenner, Aalen zu vergeben (GD 355/08; § 75).

Am 09.11.2010 wurde durch den Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt des Gemeinderats die Verwaltung ermächtigt, die Phasen 3 - Neuordnungskonzept und verkehrliche Wirkungen - und 4 - Realisierungskonzept mit Zeitplan an das Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen zu vergeben (GD 258/10). Zeitgleich erfolgte diese Beauftragung durch die Stadt Neu-Ulm (SHU/2010/0087).

Der mit der institutionalisierten Öffentlichkeit im Rahmen des Großen Projektbeirats (Sitzung vom 28.06.2013) abgestimmte Schlussbericht für alle vier Bearbeitungsphasen wurde dem Ulmer Gemeinderat in der Sitzung vom 09.10.2013 (GD 341/13) vorgelegt und einstimmig zur abschließenden Beschlussfassung in einer gemeinsamen Stadtratsitzung mit Neu-Ulm empfohlen.

Der Stadtrat der Stadt Neu-Ulm hat in seiner Sitzung vom 12.10.2013 den Abschlussbericht ebenfalls zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, die Voraussetzungen für die Vergabe von weiterführenden VEP-Themenbereichen zu schaffen. (Hinweis: Der Abschlussbericht liegt den Stadträtinnen und -räten aus den Sitzungen im Jahr 2013 bereits vor. Auf Grund des neu konstituierten Stadtrates in Neu-Ulm wurde der Bericht lediglich den neuen Stadträtinnen und -räten zur Information zugesandt.)

2. Handlungsfelder des Verkehrsentwicklungsplans

Wesentliches Element des VEP ist die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung und Mobilitätssicherung beider Städte, die optimale Nutzung vorhandener Infrastruktur durch die Ausweisung von Vorbehaltsnetzen und die Systemstärkung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs.

Im Vordergrund der verkehrlichen Entwicklung steht daher die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) und deren Verknüpfung und Vernetzung. Der Verkehrsentwicklungsplan sieht vor, dass 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 künftig die tragenden Säulen zur Stärkung des ÖPNV bilden sollen. Mit Radverkehrskonzepten, dem Ausbau der Radinfrastruktur und Marketingaktionen soll der Radverkehr entscheidend gefördert werden. Die straßenräumliche Aufwertung von heute städtebaulich unattraktiven Bereichen erfolgt schrittweise und in der Regel in Verbindung mit stadtplanerischen Entwicklungen. Engpässe im Straßennetz sollen durch zielgerichtete Ergänzungen und Ertüchtigungen beseitigt werden. Bei Maßnahmen, die nicht dem direkten Verantwortungsbereich beider Kommunen unterliegen, ist die Abstimmung mit den Nachbargebietskörperschaften und -verkehrsträgern auf gemeinsame und

zielgerichtete Vorgehensweisen bei der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zum Wohle aller Beteiligten erforderlich.

3. Realisierungskonzept

Aus strategischer und übergeordneter Sicht ist zur Erreichung der Ziele bzw. zur Umsetzung der Maßnahmen aller Handlungsfelder die Strukturierung des Verkehrsnetzes erforderlich, die jeweils mit der Definition eines ÖPNV-, Rad- und MIV-Vorbehaltsnetzes erreicht wird.

Für das städtische ÖPNV-Netz wurde ein Vorbehaltsnetz definiert, das das Streckennetz der Straßenbahn sowie wesentliche Busachsen (Linienbündel) berücksichtigt. Aufgabe ist es, den ÖV auf diesem Netz künftig gegenüber dem Kfz-Verkehr (MIV) eine höhere Bedeutung beizumessen, um attraktive Reisegeschwindigkeiten im ÖV zu erreichen.

Hierzu dienen beispielsweise:

- die Schaffung von eigenen ÖV-Trassen bzw. zeitliche ÖV-Inseln
- hoher Bevorrechtigungsgrad an Lichtsignalanlagen
- Einrichtung von priorisierenden Busschleusen vor Lichtsignalanlagen.

Der Gemeinderat Ulm hat Ende März 2011 die SWU Verkehr GmbH mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Straßenbahnlinie 2 beauftragt. Darüber hinaus ist es das Ziel, zur Systemstärkung des städtischen ÖPNV, das Busnetz in Neu-Ulm weiter zu optimieren. Hierzu wurden von Oktober 2013 bis April 2014 im Rahmen eines ÖPNV-Bürgerforums in Neu-Ulm gemeinsam mit der Bürgerschaft Ideen für ein ÖPNV-Konzept Neu-Ulm entwickelt.

Im Bereich des regionalen ÖPNV ist darüber hinaus die Einführung der Regio-S-Bahn Donau-Iller ein Kernbaustein. Dadurch erfährt der Nahverkehr von und zur sowie in der Doppelstadt eine erhebliche Aufwertung und bildet die erforderliche Basis für ein funktionierendes Oberzentrum.

Für den Radverkehr wurde auf Basis der Haupttrouten ein Rad-Vorbehaltsnetz entwickelt, das wesentliche, direkte Routen zur Verbindung von Aufkommensschwerpunkten darstellt. Dieses für den Radverkehr zu priorisierende Netz wurde mit den Radverkehrsbeauftragten der Stadt Ulm und der Verwaltung Neu-Ulm unter Beteiligung des ADFC abgestimmt. Auf diesen Achsen soll der Radverkehr möglichst direkt und sicher geführt werden. Hierzu erfolgt im Moment die Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes für Ulm sowie die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Neu-Ulm, das in enger Abstimmung beider Verwaltungen an ein gemeinsames Planungsbüro vergeben wurde. Vor allem Marketingmaßnahmen sind dabei zu berücksichtigen. Das Programm „FahrRad“ in Ulm sowie das Radverkehrskonzept in Neu-Ulm von 2006 bilden bereits eine gute Grundlage.

Weiterhin sollen zur Förderung des Fußverkehrs im Zusammenhang mit dem Innenstadtkonzept 2020 der Stadt Ulm bei der Umgestaltung von Straßen, Gassen und Plätzen Fußgängerverbindungen gestärkt und Grün- und Freiräume aufgewertet werden. In Neu-Ulm gibt es konkrete Maßnahmenbereiche, die auf städtebaulichen Gestaltungsansätzen, aber auch auf Sicherheitsaspekte zurückzuführen sind.

Die straßenräumliche Aufwertung von heute städtebaulich wenig attraktiven Bereichen erfolgt schrittweise und in der Regel in Verbindung mit stadtplanerischen Entwicklungen. Hier sind beispielhaft folgende Schwerpunkte zu nennen:

Ulm:

- Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße (City-Bahnhof), Verbesserung der Verknüpfung zwischen Weststadt und Innenstadt
- Städtebauliche Aufwertung des Theodor-Heuss-Platzes (Westplatzes) mit einer verbesserten

Verkehrsorganisation

- Straßenräumliche Aufwertung des Bereichs Neue Straße Mitte – Frauenstraße sowie dem südlichen Bereich der Frauenstraße und der Karlstraße

Neu-Ulm:

- Funktionsgerechte Anpassung des Straßenquerschnitts der Streckenzüge Augsburgener Straße - Leipheimer Straße und Memminger Straße von Ludwigsfeld bis zur Bahnhofstraße
- Straßenräumliche Aufwertung (z.B. Bahnhofstraße zwischen Parkhaus am Bahnhof und Reuttier Straße, Hermann-Köhl-Straße, Heinrich-Heine-Straße u.ä.)

Beide Städte:

- Verkehrliche und städtebauliche Neuordnung des Bereichs Herdrücke – Marienstraße, um die Verknüpfung insbesondere der Innenstädte zu betonen und den Bereich an der Donauinsel aufzuwerten
- Ortsverträgliche Abwicklung des Verkehrs in den Ortschaften und Stadtteilen

Auch für den Kfz-Verkehr wird durch die strategische Definition eines MIV-Vorbehaltsnetzes die Grundlage gebildet, diesen leistungsgerecht abzuwickeln, ihn bedarfs- und ereignisgerecht zu lenken und so zu beeinflussen, dass negative Erscheinungen, wie beispielsweise Staus und Durchgangsverkehr in Wohnquartieren, vermieden werden. Wesentlich dabei ist:

- Stärkung des Mittleren Rings
- Verbesserung der Verkehrsorganisation der Knotenpunkte im Zuge der Stuttgarter Straße, König-Wilhelm-Straße, Münchner Straße, Gänstorbrücke, Augsburgener-Tor-Platz und Reuttier Straße (Ostachse)
- Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebiets Donautal im Zuge durch Optimierung der Knotenpunkte an der Kastbrücke
- Ausbau der B 10 in Neu-Ulm

Die Maßnahmen aus den einzelnen Handlungsfeldern werden im Realisierungskonzept aufgezeigt, das Abhängigkeiten darstellt und Schritte zur zeitlichen Umsetzung bis 2025 vorschlägt.

Entsprechend dieses Realisierungskonzeptes sollen die Maßnahmen nun sukzessive umgesetzt werden. Hierbei erfolgt eine Kategorisierung nach Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen mit den vier Stufen kurzfristig, mittelfristig, langfristig sowie kontinuierlich. Dieses Vorgehen erlaubt künftig gleichzeitig einen Monitoring- und Evaluierungsprozess.