

Sachbearbeitung	VG/VP - Verkehrsplanung		
Datum	17.10.2017		
Geschäftszeichen	VG/VP-Sne * 98		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 14.11.2017	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 376/17

Betreff: Fortschreibung des Verkehrsmodells
- Bericht -

Anlagen:	Aktualisierung Verkehrsmodell 2014-2016	(Anlage 1)
	Fortschreibung Verkehrsprognose 2030	(Anlage 2)
	Vergleich Verkehrsbelastungen Bestand und Prognose	(Anlage 3)

Antrag:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Jung

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

Sachdarstellung:

Im Rahmen der Durchführung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ulm / Neu-Ulm 2025 (GD 341/13) wurde das Verkehrsmodell als Grundlage für die Analysen und Bearbeitungen auf den Ist-Zustand 2008 angepasst. Die Verkehrsprognose wurde dabei auf das Jahr 2025 hochgerechnet.

Im Jahr 2014 wurde im Zusammenhang mit verschiedenen Planungen in der Stadtverwaltung der Stadt Ulm entschieden, im Vorfeld zu den anstehenden großen Baumaßnahmen und Eingriffen in den Verkehrsraum, das Verkehrsmodell fortzuschreiben und auf den Stand 2014/15 anzupassen. Dadurch war gewährleistet, dass durch Verkehrszählungen an mehreren Knotenpunkten und Straßenquerschnitten im Stadtgebiet aktualisierte Verkehrsdaten zur Verfügung stehen.

Da sich der Verkehrsraum und das Verkehrsmodell, wie im Verkehrsentwicklungsplan aufgezeigt, auf das gesamte Stadtgebiet Ulm / Neu-Ulm bezieht, wurde im Jahr 2016 durch die Stadt Neu-Ulm das Verkehrsmodell ebenfalls durch neue Verkehrszählungen ergänzt, um das gesamte Verkehrsmodell im Ist-Zustand auf einen aktuellen Stand für zukünftige Planungen zu bringen.

Da die bisher vorliegende Verkehrsprognose zuletzt im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bearbeitet wurde, aber die beiden Städte in den letzten Jahren eine dynamische Entwicklung erfahren haben, wurde in Abstimmung mit der Stadt Neu-Ulm beschlossen, zusätzlich die Verkehrsprognose erneut fortzuschreiben auf das Jahr 2030, um das Modell auf aktuelle Strukturdaten sowie Bevölkerungsentwicklungen zu aktualisieren.

In diesem Zusammenhang wurde von den beiden Städten für die Berechnung der Verkehrsprognose das Büro Brenner BERNARD Ingenieure GmbH beauftragt. Die nachfolgenden Inhalte der Vorlage stellen eine kurze Zusammenfassung aus dem Bericht der Brenner BERNARD Ingenieure GmbH dar. Der vollständige Bericht liegt derzeit nur im Entwurf vor. Die Ergebnisse werden im Detail in der Sitzung vorgestellt und nach abschließender Fertigstellung dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Sachverhalt

Verkehrserhebungen

Wie bereits erwähnt, wurden im Jahr 2014-2016 umfangreiche Verkehrszählungen in beiden Stadtgebieten durchgeführt, um das Verkehrsmodell zu eichen und auf den Ist-Zustand 2014-2016 zu aktualisieren. Die Aktualisierung wurde Plangraphisch dargestellt und ist für den Bereich der Innenstadt in der Anlage 1 beigefügt.

Verkehrsentwicklungen/-prognose

Bereits in der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans'(VEP) wurden für die Prognose umfangreiche Daten zusammengestellt. Dabei sind für das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen folgende Kenngrößen von Bedeutung, die in gleicher Form und Rahmenbedingungen wie im VEP berücksichtigt wurden:

Entwicklung allgemeiner Mobilitätskenngrößen (Motorisierungsgrad und Fahrleistung)

Verkehrsentwicklungen in der Raumschaft (Entwicklungen des Verkehrsaufkommens in benachbarten Landkreisen)

Spezifische Verkehrsprognose (Strukturdaten und Bevölkerungsvorausrechnungen)

Alle drei Prognosegrundlagen wurden aktualisiert und auf den Prognosehorizont 2030 bezogen. In der deutschlandweiten Entwicklung der allgemeinen Mobilitätskenngröße (shell Prognose) wird von einer nur geringen Zunahme des Gesamtverkehrs von 0,2% ausgegangen. In Anlehnung an den Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) werden in den benachbarten Landkreisen der Städte Ulm und Neu-Ulm zwischen 2016 und 2030 Verkehrszunahmen zwischen 1,83% und 9,85% erwartet. Hinsichtlich der strukturellen Veränderung steigt der Bevölkerungszuwachs für beide Städte. Insgesamt wird ein Einwohnerzuwachs von 17.000 Einwohnern prognostiziert.

Im Hinblick auf die Entwicklung von Einzelhandelsflächen ist die Sedelhofgalerie in Ulm als größte Fläche mit ca. 18.000 qm zu berücksichtigen. Zusätzlich zur Einzelhandelsfläche werden dort entsprechend den derzeitigen Planungen 14.000 qm Bürofläche und 100 Wohneinheiten in Ansatz gebracht. Weitere zukünftige Entwicklungen im Bereich Gewerbe und Wohnen sind ebenfalls in den Strukturdaten enthalten.

Arbeitsplatzzuwächse durch die Gewerbegebiete Ulm-Nord und des Science Parks III sind mit insgesamt 10.200 prognostiziert und in Neu-Ulm werden ebenfalls Arbeitsplatzzuwächse durch neue Gewerbegebiete erwartet.

Mit berücksichtigt wurde in Neu-Ulm außerdem die Erweiterung der Hochschule in Wiley-Süd mit damit einhergehender Studierendenzunahme sowie weitere strukturelle Veränderungen.

Hinsichtlich der geplanten verkehrsplanerischen Umgestaltungen des Straßennetzes wurden die im Verkehrsentwicklungsplan entsprechenden Projekte des Zielszenarios übernommen und als fertig gestellte Maßnahmen vorausgesetzt. Dies beinhaltet insbesondere die im VEP als Zielszenario genannten Maßnahmen, wie z.B. Querspange Erbach, sechsstreifiger Ausbau der A 8 einschließlich der Doppelanschluss Ulm-West/Ulm-Nord an die A8 sowie die bereits eröffnete Querspange Wiblingen Abgesehen von den im VEP genannten und aufgestellten Erweiterungen im Verkehrsnetz wurden keine weiteren Eingriffe in das bestehende Straßennetz mit einbezogen.

Ergebnisse

Insgesamt nimmt das zukünftige Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Bestand 2016 um 10.900 Kfz-Fahrten zu. Damit ergibt sich eine Verkehrszunahme von 4,3%.

Große Verkehrserzeuger, wie die Glacis-Galerie in Neu-Ulm und die Umsiedlung der Ulmer Chirurgie vom Michelsberg auf den Eselsberg, sind bereits realisiert und im Bestandsverkehrsaufkommen 2016 enthalten. Die bereits genannten Aufsiedlungen im Einzelhandel, Gewerbe und Wohnbebauungen sowie Standortverlagerungen waren bereits im VEP als Prognoseelemente im Prognosehorizont 2025 enthalten und führen daher zu keinen Veränderungen des Verkehrsaufkommens zwischen den Jahren 2025 und 2030. Weitere konkrete Einzelvorhaben mit besonderer Bedeutung für die Verkehrsentwicklung der Innenstadt über die allgemeine städtebaulich positive Entwicklung hinaus sind derzeit nicht bekannt.

Durch die prognostizierten Maßnahmen ist weiterhin mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen, auch dort wo aufgrund der spezifischen Entwicklung Bevölkerungsrückgänge zu erwarten sind. Insgesamt lässt sich aber feststellen, dass sich der Anstieg des Verkehrsaufkommens vom Anstieg der Einwohnerzahlen entkoppelt. Dies wird deutlich durch die Analyse der aktuellen Zahlen aus dem Jahr 2015/2016. Obwohl im Jahr 2016 der für 2025 prognostizierte Bevölkerungszuwachs erreicht wurde, ist die Verkehrsbelastung 2016 nicht auf dem Stand der Prognose 2025, wie in der Tabelle in Anlage 3 entnommen werden kann. Die Verkehrsentwicklung seit dem Jahr 2008 kann dabei empirisch ins Verhältnis zur allgemeinen Stadtentwicklung gesetzt werden. Obwohl die im VEP für 2025 prognostizierte Einwohnerentwicklung bereits in 2015 erreicht wurde, sind die tatsächlich gezählten Verkehrszuwächse unter den für diese Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung prognostizierten Zahlen geblieben. Mit diesen Zählungen zeigt sich, dass das Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs nicht wie im VEP erwartet proportional mit dem Bevölkerungswachstum ansteigt. Damit stellen sich auch in Ulm vergleichbare Entwicklungen wie in anderen deutschen Großstädten ein. Auch die in den vergangenen Jahren unternommenen Maßnahmen der Stadt Ulm zur Stärkung des Umweltverbundes, der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV haben ihren Anteil an dieser positiven Entwicklung und verändern entsprechend den Model-Split. Die Stadt geht davon aus, dass sich dies durch die Inbetriebnahme der Linie 2 aufgrund ihrer Attraktivität verbunden mit der intensiven Siedlungsentwicklung der nächsten Jahre entlang der Strecke noch steigern wird.