



Sachbearbeitung	Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt/BM 3		
Datum	24.09.2008		
Geschäftszeichen	VGV/VP-Re/Bi	* 106	
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 15.10.2008	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 355/08

Betreff: Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Ulm/Neu-Ulm (VEP)

1. Vorstellung der Bestandsaufnahme, Bewertung der heutigen Situation und Darstellung von Handlungsfeldern
2. Beschluss zum weiteren Vorgehen

Anlagen: Anlage 1:
Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung Ulm/Neu-Ulm
- 1. Sachstandsbericht, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH

Anlagen 2 bis 10:
im Jahr 2007: SPD: 104, 142, 143; Grüne: 115, 144; CDU: 131
im Jahr 2008: SPD: 7, 26, 54

Antrag:

1. Den Bericht über den Sachstand zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes Ulm/ Neu-Ulm (VEP 95) zur Kenntnis zu nehmen.
2. Der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Ulm/ Neu-Ulm auf der Grundlage des Planungsprogrammes, nach Ziffer 2 der Sachdarstellung, zuzustimmen und das Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft stufenweise mit den weiteren Untersuchungen und Planungen zu beauftragen.
3. Die Verwaltung zu beauftragen, gemeinsam mit der SWU Verkehr GmbH, die Planungsgrundlagen für einen weiteren Ausbau der Straßenbahn (Vorplanung, standardisierte Bewertung und betriebswirtschaftliche Berechnung, einschließlich eines Zeit- und Kostenplans) zu erarbeiten.
4. Die Beteiligung der Bürgerschaft an der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes über planungsbegleitende Stadtteilgruppen zu organisieren.
5. In den gemeinsamen Projektbeirat zum VEP Vertreter der Fraktionen des Gemeinderats zu entsenden.
6. Die Anträge aus dem Gemeinderat in die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes nach Ziffer 2 zu verweisen.

Wetzig

Genehmigt: <u>BM 3.C 3.OB</u>	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats: Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	[Ja / Nein]		
Auswirkungen auf den Stellenplan:	[Ja / Nein]		
Finanzbedarf*			
Vermögenshaushalt/Finanzplanung		Verwaltungshaushalt [einmalig / laufend]	
Ausgaben	700.000 €	Ausgaben (einschl. kalk. Kosten)	80.000 €
Einnahmen	€	Einnahmen	€
Zuschussbedarf	700.000 €	Zuschussbedarf	80.000 €
Mittelbereitstellung *			
HH-Stelle:		innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei: 1.6300.6210.000	
<u>Vermögenshaushalt</u>			80.000 €
Bedarf:	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei:	
Verfügbar:	€		€
Mehr-/Minderbedarf:	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln:	
Deckung bei HH-Stelle:			€
<u>Finanzplanung</u>			
Bedarf:	700.000 €		
Veranschlagt:	0 €		
Mehr-/Minderbedarf:	700.000 €		
Deckung im Rahmen der Fortschreibung der Finanzplanung.			

1. Ausgangssituation

Mit dem Beschluß des Gemeinderates zum gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm (VEP) aus dem Jahre 1995 wurde die Entwicklung des Stadtverkehrs auf eine neue Grundlage gestellt: Nach dem Bürgerentscheid zur Neuen Straße 1990 wurden in der gemeinsamen Stadtratskommission Ulm/Neu-Ulm verkehrliche Oberziele beschlossen, die mit dem VEP 95 konkretisiert wurden. Diese Ziele haben heute unverändert Gültigkeit:

- Minimierung von Umweltbelastung und Maximierung der Stadtqualität
- Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Verlagerung zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Radfahrer und der Fußgänger
- Stadtverträgliche Abwicklung des Motorisierten Individualverkehrs
- Sicherstellung des Wirtschaftsverkehrs
- Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs
- Integration der ÖPNV-Systeme Straßenbahn, Bus und Bundesbahn
- Stufenweiser Ausbau des ÖPNV
- Maximierung des Anteils der städtischen Verkehrsbetriebe am Verkehrsmarkt

Die im VEP 95 enthaltenen Maßnahmen wurden nicht 1 : 1 umgesetzt. Stadtstrukturelle Veränderungen, finanzpolitische Zwänge und die Dynamik stadtpolitischer Prozesse im langen Zeitverlauf seit 1995 einschließlich dem Bürgerentscheid zur Straßenbahn haben zu – teilweise deutlichen - Modifikationen beim Ausbau der städtischen Verkehrsinfrastruktur geführt. In den Jahren 2000 bis 2008 wurden von den Städten Ulm und Neu-Ulm in Ergänzung der Arbeiten zum VEP 1995 mit Hilfe eines neu erstellten, gemeinsamen intermodalen Verkehrsmodells eine Reihe von Einzelmaßnahmen neu entwickelt und das Konzept entsprechend fortgeführt. Die gemeinsame Verkehrsentwicklungsplanung Ulm/Neu-Ulm stellt sich so – wie andere grundlegende sektorale Stadtentwicklungsplanungen auch – als kontinuierlicher Prozess dar, der sich im Zeitverlauf zwischen den beiden Polen Generaldebatten mit übergreifendem Konzeptbeschluß und laufenden Anpassungsaktivitäten bewegt.

Seit Anfang der 90er Jahre haben sich in Ulm/Neu-Ulm wesentliche stadtstrukturelle Veränderungen und Weichenstellungen mit entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen ergeben wie insbesondere

- der Strukturwandel der Ulmer Weststadt und der Ausbau der Blaubeurer Straße zum Handels- und Dienstleistungszentrum,
- der Umbau der Ulmer Innenstadt zur „Neuen Mitte“

oder auf Neu-Ulmer Seite die großmaßstäblichen städtebaulichen Konversionsprojekte der ehemaligen US-Areale und der Tieferlegung der Bahn mit dem Projekt NU 21.

Neue veränderte Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung für den Verkehr kommen hinzu

- Projekt City-Bahnhof Ulm
- Logistikzentrum und Gewerbeschwerpunkt im Ulmer Norden
- Masterplan Universität / Wissenschaftsstadt Ulm
- Masterplan Kuhberg

Übergreifende große gesellschaftspolitische Themen wie z.B. der demographische Wandel beeinflussen ihrerseits zusätzlich die Auseinandersetzung mit dem Verkehr in der Stadt. Nachdem auch die Datenerfassung des VEP 95 mehr als 16 Jahre zurück liegt, ist eine umfassendere Fortschreibung des gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplanes erforderlich.

Zur Vorbereitung des weiteren Vorgehens wurde dazu das Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft Aalen, das bereits seit mehreren Jahren übergreifend für beide Städte in der Verkehrsentwicklungsplanung tätig ist, mit einem Statusbericht zum VEP 95 sowie der Ausarbeitung eines methodischen Konzepts beauftragt. (Siehe Anlage 1). Nähere Erläuterungen des Berichtes erfolgen in der Sitzung.

2. Abwicklung des Projektes

Der Projektablauf ist in vier Phasen gegliedert :

- Phase 1** : Erfolgskontrolle, Verkehrsleitbild und Handlungsfelder
- Phase 2** : Verkehrsprognose 2025 und Verkehrswirksamkeiten
- Phase 3** : Neuordnungskonzept und verkehrliche Wirkungen
- Phase 4** : Realisierungskonzept mit Zeit- und Kostenplan

Einzelelemente der vier Projektphasen :

2.1. Phase 1 (Status/Vorgehen) :

- Bestandsaufnahme und Öffentlichkeitsbeteiligung
- Zusammenstellung von Maßnahmen des VEP 1995 in realisiert, abgeändert realisiert, noch nicht realisiert
- Bewertung der realisierten Maßnahmen des VEP (qualitativ und quantitativ)
- Analyse der Verkehrssituation auf der Basis der vorliegenden Modelle
- Überprüfung und Neuformulierung Leitbild
- Definition von Handlungsfeldern einschließlich Realisierungsprioritäten

2.2. Phase 2 (Verkehrsprognose) :

- Überprüfung und Konkretisierung der verkehrspolitischen Ziele

- Ergänzende Verkehrserhebungen
- Aufbereitung Verkehrsmodelle für den Untersuchungsraum
- Analyse der Verkehrssituation auf der Basis der Modelle 2008 und 2025
- Prognose 2025 - Vergleich mit Prognose VEP 2005
- Bestandfall, Prognosenullfall, Prognosebezugsfall
- Durchführung von Verkehrsumlegungen (evtl. in Szenarien)
- Verbliebene und nicht behobene Defizite
- Neu zu erwartende Defizite
- Bedarfsprüfung für ein Verkehrsmanagementsystem

2.3. Phase 3 (Neuordnungskonzept) :

- Konzeption von Neuordnungsmaßnahmen (Netzergänzungen, qualitative Änderung)
- Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen
- Darstellung von Abhängigkeiten und Dringlichkeiten
- Diskussion und Abstimmung

2.4. Phase 4 (Umsetzungskonzept) :

- Erarbeitung einer Realisierungskonzeption in Zeitschritten
- Erstellen einer Maßnahmenliste und Aufwandsschätzung
- Erarbeitung einer Empfehlung

Die Bearbeitung der **Phasen 1 und 2** erfolgt zeitgleich für Ulm und Neu-Ulm. **Phase 1** soll mit der Präsentation der Handlungsfelder abgeschlossen werden. Bei Zustimmung zum weiteren Vorgehen beginnt die **Phase 2** im Oktober 2008 mit der Durchführung ergänzender Erhebungen und endet voraussichtlich im Juni 2009.

Die **Phasen 3 und 4** sollen zu einem späteren Zeitpunkt beauftragt werden.

3. Projektorganisation und Öffentlichkeitsarbeit

Die fachliche Steuerung des Projekts erfolgt über einen gemeinsamen fachlichen **Arbeitskreis** beider Städte, der aus Vertretern der beiden Stadtverwaltungen und – themenbezogen – weiterer Fachinstitutionen wie SWU Verkehr , DING etc. unter Leitung der beiden Fachbereichsleiter Ulm/Neu-Ulm gebildet wird.

Die Arbeiten sollen politisch begleitet werden durch einen **Projektbeirat** aus Vertretern des Ulmer Gemeinderates und des Neu-Ulmer Stadtrates, beider Verwaltungen, sowie von relevanten öffentlichen Institutionen und Organisationen. Die Fraktionen werden gebeten, jeweils ein Mitglied mit Angabe einer Vertretung zu benennen.

Um die wirksame Einbindung der Bürgerschaft in den Planungsprozeß sicherzustellen, sollen analog dem bewährten Ulmer Dialogmodell und den dazu an verschiedenen Projekten gewonnenen Erfahrungen in den großen Stadtteilen planungsbegleitende **Stadtteilgruppen** eingerichtet werden, die über die bestehenden regionalen Planungsgruppen eingerichtet werden. Vorbild und Beispiel dazu ist die schon seit längerem tätige bürgerschaftliche Arbeitsgruppe Verkehr im Sanierungsgebiet Weststadt / Soziale Stadt.

Bisherige Aktivitäten:

Für die erste Beteiligung der organisierten Fach-Öffentlichkeit / Träger öffentlicher Belange wie IHK, Handwerkskammer , Umweltverbände usw. wurde an drei Terminen in das Thema Fortschreibung VEP eingeführt und die Möglichkeit gegeben, die Schwerpunktthemen der Verkehrsentwicklungsplanung aus Sicht der Organisation zu formulieren. Diese Ergebnisse wurden zur direkten Auswertung dem Gutachter zugeleitet. Die Themenliste ist

noch nicht abgeschlossen, sondern kann ständig weiter ergänzt werden.

4. Weiteres Vorgehen

Entsprechend dem Sachstandsbericht des Gutachters (Phase 1) soll bei Zustimmung die zweite Phase im Oktober dieses Jahres starten. Deren Ergebnis soll Mitte des Jahres 2009 vorgestellt werden. Nach entsprechender Beschlussfassung auch im Stadtrat Neu-Ulm ist zeitnah zu Beginn der Phase 2 der Arbeitskreis und der Projektbeirat zu konstituieren.

Die Phasen 3 und 4 schließen sich dann nach Abschluß der Arbeit in Phase 2 unmittelbar an. Die jeweiligen Ergebnisse der vier Projektschritte bzw. Planungsphasen werden den beiden Gemeinderats- bzw. Stadtratsgremien zur Beratung vorgelegt. Über die Behandlung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in der gemeinsamen Stadtratskommission Ulm/Neu-Ulm ist noch gesondert zu entscheiden.

5. Stärkung des ÖPNV – weiterer Straßenbahnausbau

5.1. Ausgangssituation

Mit der 2007 begonnenen Verlängerung der Linie 1 nach Böfingen ist der erste Schritt zum Ausbau des Ulmer Straßenbahnnetzes begonnen worden. Die Maßnahme mit einem volkswirtschaftlich positivem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,17 führt auch betriebswirtschaftlich für die SWU zu keinem höheren Defizit, da das Land Baden-Württemberg und die Stadt die einmalig anfallenden Investitionskosten tragen.

Um den Anteil des ÖPNV beim Modal Split zu steigern, sind neue Strecken für einen Ausbau mit der Straßenbahn zu untersuchen. Dazu sollen Vorschläge für weitere denkbare Straßenbahnstrecken erarbeitet werden, die dann betriebs- und volkswirtschaftlich vertiefter zu untersuchen und konkret zu planen sind. SWU Verkehr hat entsprechende erste Vorschläge für Prioritätensetzungen auf Basis von verkehrswirtschaftlichen Kenndaten und weiteren Überlegungen vorgelegt.

5.2. Methodisches Vorgehen

Als Grundlage für eine konkrete Priorisierung hat die SWU Verkehr ein sogenanntes Verkehrsaufkommensmodell erarbeitet. Damit ist es möglich, **Potenzialabschätzungen** bezogen auf einzelne Stadtgebiete („Korridore“) vorzunehmen. Zur Einteilung der Korridore, die auf den amtlichen statistischen Verkehrsbezirken basieren, wurden die Stadtteile so zusammengefasst, dass jeweils sternförmige Achsen aus den Innenstädten entstehen. Dabei wurden die Innenstädte von Ulm und Neu-Ulm zu einem Korridor zusammengefasst. In einem weiteren Schritt wurden für die Korridore die verkehrsrelevanten Strukturdaten auf Grundlage der einzelnen Verkehrsbezirke ermittelt: Einwohner, Arbeitsplätze, Schulplätze, Studienplätze und Berufsschulplätze. Alle Strukturdaten liegen für 2005 vor und sind in Abstimmung mit den Verwaltungen in Ulm und Neu-Ulm für die Prognose 2020 fortgeschrieben worden. Dabei wurde u.a. auch die zukünftig wachsende Zahl der Arbeitsplätze in der Wissenschaftsstadt berücksichtigt. Auf der Grundlage der Strukturdaten wurde über die Verknüpfung mit bundesweit angewendeten **Mobilitätsraten** das sogenannte **Verkehrsaufkommen** als Kenngröße für das verkehrliche Potenzial der einzelnen Korridore ermittelt. Im Rahmen weiterer Arbeitsschritte muß anschließend nachgewiesen werden, in welcher Größenordnung dieses so ermittelte Verkehrsaufkommen auf eine zu errichtende Straßenbahn gelenkt werden kann. Mithilfe dieser Daten können erste Prioritätensetzungen erfolgen.

5.3. Zwischenfazit

Als Ergebnis der Hochrechnung mit Strukturdaten und Mobilitätsraten ergibt sich, dass in Ulm die Stadtteile Wiblingen, Kuhberg und Wissenschaftsstadt/Alter Eselsberg ein bedeutsames Verkehrsaufkommen für einen Straßenbahnbetrieb generieren. Im ersten Schritt sollen zunächst die Achsen / Trassen zum **Kuhberg** und zum **Eselsberg / Wissenschaftsstadt** weiter betrachtet werden.

In **Wiblingen** ist zwar das Verkehrsaufkommen vergleichsweise hoch, aus Sicht der SWU Verkehr dürfte es hier aber schwieriger werden, eine geeignete Trasse zu finden. Die im Rahmen der Erarbeitung des Fünf-Linien-Netzes entwickelte Variante über Neu-Ulm ist mit etwa 6 Kilometern (Pranger – Ulm Hbf.) umwegbehaftet. Die heutige Bus-

fahrroute weist ca. 4,8 Kilometer Länge auf. Zudem dürfte die Fahrgeschwindigkeit durch die Neu-Ulmer Innenstadt geringer sein, sodass diese Linienführung gegenüber der heutigen Busstrecke unattraktiver ist.

Darüber hinaus existieren in Richtung Kuhberg und zunehmend zur Wissenschaftsstadt ausgeprägte Verkehrsspitzen, welche nur mit einer erheblichen Anzahl an zusätzlichen Bussen, die teilweise nur über kurze Zeit am Tag eingesetzt werden können, zu bewältigen sind. Diese Fahrzeuge könnten durch Einsatz von Straßenbahnen größtenteils eingespart werden, da sie eine höhere Kapazität aufweisen. Dieser Effekt wäre zwar auch auf der Buslinie nach Wiblingen vorhanden, hier aber in einem geringeren Maß. Damit sind durch eine Straßenbahn zum Kuhberg und zum Eselsberg grundsätzlich höhere betriebliche Einsparpotentiale zu erwarten. Dies wiederum ist wichtig für die wirtschaftliche Bewertung.

5.4. Nächste Schritte

Bei Zustimmung des Gemeinderates zum geplanten Vorgehen erarbeitet die SWU Verkehr gemeinsam mit der Verwaltung der Stadt Ulm zunächst eine **Vorplanung**, die **Standardisierte Bewertung** und eine **betriebswirtschaftliche Berechnung** für eine Straßenbahn zum Eselsberg und zum Kuhberg. Hierzu ist auch notwendig, das Buslinienetz in den betroffenen Stadtteilen zu überplanen. Darüber hinaus wird die Finanzierung der Gesamtmaßnahme mit den zuständigen Ministerien geprüft. Die SWU Verkehr geht derzeit davon aus, dass für diesen Schritt ein Mindestzeitbedarf von etwa 2 Jahren erforderlich ist. Für die anschließende Entwurfsplanung soll zuerst ein Zeit- und Kostenplan für die weitere Beschlussfassung im Gemeinderat erarbeitet werden.

Eine ergänzende Untersuchung der Strecke nach Ludwigsfeld muss vom Stadtrat Neu-Ulm in die Wege geleitet werden.

6. Planungskosten und Finanzierung

6.1. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wird von der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner erarbeitet. Die Honorarkosten (Anteil Stadt Ulm) und Nebenkosten werden sich für die vier Phasen auf insgesamt ca. 180.000 € belaufen. Beauftragt sind die Phasen 1 und 2, die Finanzmittel in Höhe von ca. 105.000 € erfordern und im Juni 2009 abgeschlossen sein werden.

Der Auftrag für die Phasen 3 und 4 soll dann im Anschluss vergeben werden.

Die Finanzierung erfolgt im Verwaltungshaushalt. Für die Fortschreibung des VEP sind im Haushaltsplan 2008 bei Finanzposition 1.6020.6210.000 (Verkehrsplanung) 80.000 € veranschlagt; für den Haushalt 2009 sind weitere 80.000 € angemeldet.

In den weiteren Phasen der Fortschreibung des VEP werden für die jeweiligen Handlungsfelder konkrete Projekte herausgearbeitet. Hierfür werden weitere Planungsmittel benötigt. Die Kosten für diese weiteren Planungen können erst im Rahmen der Erarbeitung der Realisierungskonzepte und beim Aufstellen der Maßnahmenlisten (Phase 4) ermittelt werden. Über die Bereitstellung der Haushaltsmittel ist in den kommenden Haushaltsjahren zu entscheiden.

6.2. Weiterer Straßenbahnausbau

Die Planungskosten für Vorplanung, standardisierte Bewertung und betriebswirtschaftliche Berechnung werden sich auf etwa 700.000 € belaufen, die in den nächsten beiden Jahren anfallen werden. Für den Haushalt 2009 sind bei dem Vorhaben 2.7920.0109 (Weiterer Ausbau der Straßenbahn) Planungsmittel in Höhe von 400.000 € angemeldet. Die Bereitstellung weiterer Planungsmittel für die Folgejahre erfolgt im Rahmen der Fortschreibung der mittelfristigen Finanzplanung.

7. Anträge aus dem Gemeinderat

Zu verkehrlichen Themen, die im fachlichen Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung stehen, liegen folgende Anträge vor:

- SPD-Fraktion vom 12.07.2007 - Antrag-Nr. 104/07
- SPD-Fraktion vom 19.10.2007 - Antrag-Nr. 142/07

- SPD-Fraktion vom 22.10.2007 - Antrag-Nr. 143/07
- Grünen-Fraktion vom 28.08.2007 - Antrag-Nr. 115/07
- Grünen-Fraktion vom 05.11.2007 - Antrag-Nr. 144/07
- CDU-Fraktion vom 10.09.2007 - Antrag-Nr. 131/07
- SPD-Fraktion vom 14.01.2008 - Antrag-Nr. 7/08
- SPD-Fraktion vom 04.03.2008 - Antrag-Nr. 26/08
- SPD-Fraktion vom 15.04.2008 - Antrag-Nr. 54/08

Die Anträge sollen im Einzelnen bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes nach Ziffer 2 der Sachdarstellung behandelt werden.