

PRESSEINFORMATION

24. März 2021

Mit dem neuen Verkehrsmodell für die Region können künftige Verkehre errechnet werden

Verbandsdirektor Ralf Sygusch sowie die Oberbürgermeister von Braunschweig und Wolfsburg, Ulrich Markurth und Klaus Mohrs, stellten jetzt die Kooperations-Vereinbarung zur Erstellung des Regionalen Verkehrsmodells sowie der Verkehrsmodelle für die beiden Städte vor.

„Mit der Erarbeitung der neuen Verkehrsmodelle schaffen wir die Voraussetzung, um Mobilität jetzt und künftig noch besser zu verstehen und Projekte sowie deren Wirkungen vorab simulieren und bewerten zu können. Uns ist es dabei wichtig, von Beginn an bei der Erarbeitung und der Nutzung zu kooperieren, damit die Ergebnisse und daraus ableitbaren Erkenntnisse auf regionaler und kommunaler Ebene auch ineinandergreifen“, betonen Verbandsdirektor und die Oberbürgermeister übereinstimmend.

Warum ist ein Verkehrsmodell wichtig?

Für Investitionsentscheidungen, die Abschätzung von Änderungen im Verkehrsablauf oder auch die Beantragung von Fördermitteln sind qualifizierte Grundlagen notwendig.

Um verkehrsplanerische Ziele und Entscheidungen abbilden zu können, werden rechnergestützte Verkehrsmodelle verwendet, die in der Lage sind, die Verkehrsnachfrage zu simulieren und prognosefähig zu berechnen.

Das regionale Verkehrsmodell, welches auch die Grundlage für die städtischen Modelle ist, bildet die gesamte Mobilität ab: vom ÖPNV über den individuellen Autoverkehr bis zur Radmobilität.

Damit kann über Szenarien errechnet und bewertet werden, wie sich Personenverkehre verändern, beispielsweise ob und wie eine Baustelle den Verkehrsablauf beeinträchtigt. Zudem kann simuliert werden, welche Wirkung die Veränderung von Buslinien oder deren Taktung entfalten. Es kann Potenziale für neue oder zu reaktivierende Schienenstrecken und Verkehrsstationen ermitteln, indem es berechnet, wie viele Menschen vom Auto auf die Bahn umsteigen würden. Es kann künftige Radverkehre abschätzen, zum Beispiel zum Bau eines Radschnellweges. Mit Hilfe des Verkehrsmodells lassen sich Erkenntnisse ableiten, wo der Weg verlaufen soll und wie viele potenzielle Radfahrer auf verschiedenen Routen zu erwarten sind.

Darüber hinaus können Verkehrsmodelle auch ein Werkzeug in der Bauleitplanung sein, beispielsweise für den nachhaltigen Ausbau der Infrastruktur.

Eine wichtige Rolle kommt dem Verkehrsmodell bei der Beantragung von Fördermitteln zu, da es für die Kosten-Nutzen-Untersuchungen eingesetzt wird.

So hilft das regionale Verkehrsmodell dem Regionalverband als Aufgabenträger bei der Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region, aber auch den Städten bei Entscheidungen in der städtischen Verkehrspolitik.

„Das Verkehrsmodell ist ein wichtiges Instrument, um vor einem Planungsbeschluss festzustellen, welche Auswirkungen Infrastrukturmaßnahmen auf die zukünftige Mobilität in der Region haben werden“, erläutert Verbandsdirektor Ralf Sygusch.

Der Verband lässt ein Verkehrsmodell mit regionalem Zuschnitt erstellen. Für alle künftigen Berechnungen der Verkehrsbeziehungen, wie z.B. der sogenannten Stadt-Umland-Verkehre, bildet dieses Verkehrsmodell dann die Grundlage. Die beiden Oberzentren lassen aufbauend auf dem Regionalen Verkehrsmodell für ihre Städte ein „feineres Netz“ erstellen, um den Verkehr in den Städten detaillierter betrachten zu können. Durch die Kopplung der Modelle ist ein schneller Datenaustausch möglich, was auch zur gegenseitigen Verbesserung der einzelnen Modelle beiträgt.

Wesentliche Grundlage ist, dass sich alle Vertragspartner untereinander vernetzen und über künftige Verkehrsplanungen austauschen, denn der Verkehr hört nicht an Stadtgrenzen auf. Darüber hinaus stellt der Regionalverband sein Modell allen anderen Kommunen und Landkreisen in der Region zur Verfügung, auch als Datengrundlage für eigene, verfeinerte Modelle.

„Kleinere Kommunen müssen in vielen Fällen gar kein eigenes Modell erstellen, denn hier geht es vielfach um Verkehrsströme in und aus den jeweiligen Kommunen, die im regionalen Modell schon abgebildet werden“, betont Sygusch.

Die Abbildung komplexer Verkehrsströme in den größeren Städten braucht hingegen eine Modellierung mit deutlich mehr Verkehrszellen, um aussagekräftige Planungsszenarien rechnen zu können.

Dabei sind die städtischen Modelle so fein justiert, dass sie sogar Aussagen über einzelne Kreuzungen machen können. „Eine solche Bewertung ist beispielsweise für die Planung von ÖPNV-Haltestellen wichtig. Damit können wir prüfen, wo der beste Standort ist. Zugleich brauchen wir ein Gesamtbild über die Mobilitätsströme aller Verkehrsträger in der Stadt, um die Wirkungen des Stadtbahnausbaus, der Radwegeplanung, der Verlegung von Straßen und des Umbaus von Kreuzungen im Gesamtsystem zu sehen“, veranschaulicht Braunschweigs Oberbürgermeister Ulrich Markurth.

„Wichtig ist uns die Abstimmung und der Austausch untereinander“, ergänzt Wolfsburgs Oberbürgermeister Klaus Mohrs, „sodass wir vom überörtlichen Verkehr bis in die örtlichen Verkehre eine sehr gute, zusammenhängende Planungsgrundlage haben. Das ist insbesondere für Städte wie Wolfsburg wichtig, die durch das hohe Pendleraufkommen über eine intensive verkehrliche Verflechtung in der Region verfügen.“

Für die Modellierung des regionalen wie der zwei städtischen Verkehrsmodelle sind 1,5 bis 2 Jahre angesetzt worden. Die Kosten für das regionale Verkehrsmodell trägt der Regionalverband, der auch anteilige Kosten für die Basispakete der städtischen Verkehrsmodelle übernehmen will.