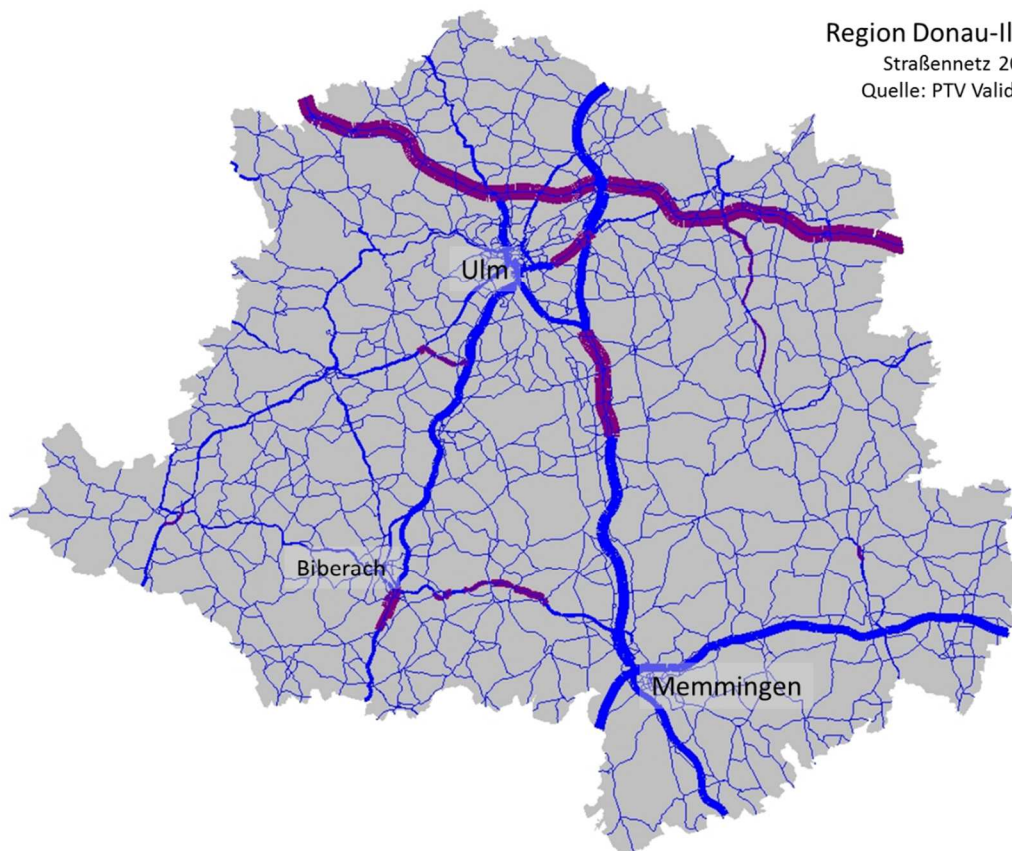


REGIONALVERBAND DONAU-ILLER

REGIONALE AUSWERTUNG DER

VERKEHRSENTWICKLUNG



Karlsruhe, 28.11.2017

REGIONALVERBAND DONAU-ILLER

REGIONALE AUSWERTUNG DER

VERKEHRSENTWICKLUNG

Auftraggeber:

Regionalverband Donau-Iller
Schwambergerstr. 35
80973 Ulm

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 28.11.2017

Dokumentinformationen

Kurztitel	Verkehrsentwicklung Donau-Iller
Auftraggeber:	Regionalverband Donau-Iller
Auftrags-Nr.:	C822063
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Alexandra Roos, Volker Waßmuth
Erstellungsdatum:	21.09.2017 von PTV

Inhalt

1	Ihr Auftrag – unsere Methode	7
2	Auswertungen für den Personenverkehr	8
2.1	Das Verkehrsaufkommen	8
2.2	Das Verkehrsaufkommen einzelner Verkehrsträger	10
2.3	Regionale Verflechtungen	19
2.3.1	Zellbinnenverkehr	19
2.3.2	Verflechtungen innerhalb der Region	20
2.3.3	Verflechtungen mit benachbarten Regionen	22
2.4	Die regionalen Entwicklungen im Vergleich	23
3	Auswertungen für den Güterverkehr	26
3.1	Das Verkehrsaufkommen	26
3.2	Das Verkehrsaufkommen einzelner Verkehrsträger	27
3.3	Die Gütergruppenstruktur in der Region	27
3.4	Regionale Verflechtungen	31
3.4.1	Zellbinnenverkehr	31
3.4.2	Verflechtungen innerhalb der Region	31
3.4.3	Verflechtungen mit benachbarten Regionen	34
3.5	Die regionalen Entwicklungen im Vergleich	37
4	Abschätzung der Fahrleistung	40
5	Anlagen	43

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Vergleich Einwohnerentwicklung BVWP und vorgenommene Anpassung an aktuelle Bevölkerungsvorausrechnungen	8
Tabelle 2:	Entwicklung der Personenfahrten [Tsd. Fahrten pro Jahr]	9
Tabelle 3:	Entwicklung der Personenfahrten mit dem MIV [Tsd. Fahrten pro Jahr]	11
Tabelle 4:	Entwicklung der Personenfahrten mit dem Verkehrsmittel Bahn [Tsd. Fahrten pro Jahr]	12
Tabelle 5:	Entwicklung der Personenfahrten mit dem ÖPSV [Tsd. Fahrten pro Jahr]	13
Tabelle 6:	Entwicklung der Personenfahrten im Luftverkehr [Flüge pro Jahr]	14
Tabelle 7:	Entwicklung der Personenfahrten mit dem Rad [Tsd. Fahrten pro Jahr]	15
Tabelle 8:	Entwicklung der Fußwege [Tsd. Wege pro Jahr]	16
Tabelle 9:	Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtaufkommen (Modal Split) – Angaben in %	17
Tabelle 10:	Entwicklung des Zellbinnenverkehrs nach Verkehrsträgern	19
Tabelle 11:	Mittlere Anzahl Fahrten je Einwohner auf Bundes- bzw. Bundeslandebene aggregiert	24
Tabelle 13:	Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens [Tsd. Tonnen pro Jahr]	26
Tabelle 14:	Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr [in %]	27
Tabelle 15:	Anteile der Güterabteilungen am Güterverkehrsaufkommen (Transport mit der Bahn) der Kreise in der Region [in %]	29
Tabelle 16:	Anteile der Güterabteilungen am Güterverkehrsaufkommen (Transport auf der Straße) der Kreise in der Region [in %]	30
Tabelle 17:	Entwicklung des Zellbinnenverkehrsaufkommens im Güterverkehr nach Verkehrsträgern – Angaben in Tsd. Tonnen pro Jahr	31
Tabelle 18:	Entwicklung des Transportaufkommens im Güterverkehr	39
Tabelle 19:	Entwicklung der Fahrleistung auf den Straßen der Region Donau-Iller	41
Tabelle 20:	Entwicklung der Fahrleistung auf Autobahnen der Region Donau-Iller	41
Tabelle 21:	Entwicklung der Fahrleistung auf Bundesstraßen der Region Donau-Iller	42
Tabelle 22:	Entwicklung der Fahrleistung auf Landesstraßen der Region Donau-Iller (gerundet)	42

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Entwicklung der korrigierten Einwohnerzahl [%]	9
Abbildung 2:	Entwicklung der Personenfahrten [%]	10
Abbildung 3:	Entwicklung der Personenfahrten mit dem MIV [%]	11
Abbildung 4:	Entwicklung der Personenfahrten mit dem Verkehrsmittel Bahn [%]	12
Abbildung 5:	Entwicklung der Personenfahrten mit dem ÖPSV [%]	13
Abbildung 6:	Entwicklung der Personenfahrten im Luftverkehr [%]	14
Abbildung 7:	Entwicklung der Personenfahrten mit dem Rad [%]	15
Abbildung 8:	Entwicklung der Fußwege [%]	16
Abbildung 9:	Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtaufkommen (Modal Split)	18
Abbildung 10:	Verflechtungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller (PV 2010)	20
Abbildung 11:	Verflechtungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller (PV 2030)	21
Abbildung 12:	Verflechtungen der Region Donau-Iller mit dem Umland (PV 2010)	22
Abbildung 13:	Verflechtungen der Region Donau-Iller mit dem Umland (PV 2030)	22
Abbildung 14:	Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens [in %]	26
Abbildung 15:	Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller [in %]	32
Abbildung 16:	Güterverkehrsaufkommens auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller im Jahr 2010	33
Abbildung 17:	Güterverkehrsaufkommens auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller im Jahr 2030	33
Abbildung 18:	Entwicklung des Transportaufkommens Straße auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller und ihrem Umland [in %]	35
Abbildung 19:	Transportaufkommens Straße 2010 auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller und ihrem Umland	36
Abbildung 20:	Transportaufkommens Straße 2030 auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller und ihrem Umland	36
Abbildung 21:	Rangfolge des BIP/Einwohner je Kreis innerhalb Deutschlands (2010)	37
Abbildung 22:	Rangfolge des BIP/Einwohner je Kreis innerhalb Deutschlands (2030)	38
Abbildung 23:	Belastungsbild 2030 für die Region Donau-Iller (Quelle: PTV Validate Prognose 2030)	40

1 Ihr Auftrag – unsere Methode

Im Rahmen der Regionalplanung soll das Verkehrsgeschehen in der Region Donau-Iller dargestellt werden.

Die Grundlage dafür liegt in Form der deutschlandweiten Verflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf Kreisebene vor. Darunter sind Verflechtungsdaten zwischen Kreisen und kreisfreien Städten für sämtliche Verkehrsträger im Personen- und Güterverkehr zu den Zeitpunkten Analyse 2010 und Prognose 2030 zu verstehen. Informationen zu der Methode und den Grundlagen sind im entsprechenden Projektbericht unter www.bmvi.de dokumentiert.¹

Anhand dieser Daten lassen sich aggregierte Aussagen zum regionalen Verkehrsgeschehen und seiner Entwicklung ableiten.

Die Region Donau-Iller setzt sich aus den folgenden Landkreisen zusammen – diese sind in der vorliegenden Untersuchung maßgeblich in die Betrachtung eingegangen:

- Stadtkreis Ulm (KKZ² 8421)
- Alb-Donau-Kreis (KKZ 8425)
- Landkreis Biberach (KKZ 8426)
- Memmingen (KKZ 9764)
- Landkreis Günzburg (KKZ 9774)
- Landkreis Neu-Ulm (KKZ 9775)
- Landkreis Unterallgäu (KKZ 9778)

Da die PTV Transport Consult GmbH bei der Erstellung der Verflechtungsprognose als Koordinator des BMVI aktiv beteiligt war, ist die Datengrundlage dem Auftragnehmer vertraut. Die kostenfreie Nutzung ist durch die Freigabe der Clearingstelle Verkehr des DLR vom 08.08.2017 genehmigt.

Die Auswertungen und Darstellungen in den Kapiteln 2 und 3 basieren auf diesen Daten. Für die Abschätzung der Fahrleistungen in Kapitel 4 wurde das PTV-eigene deutschlandweite Verkehrsmodell Validate mit dem Analysejahr 2015 herangezogen. Die damit verbundene Verkehrsprognose 2030 wurde auch mit den Grundlegendaten der Bundesprognose erstellt.

Im vorliegenden Bericht ist auf den verwendeten Quellen aufbauend, eine Beschreibung von Mobilität und Verkehr in der Region Donau-Iller dargestellt.

¹ <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2030.html?nn=12830>

² Kreiskennziffer

2 Auswertungen für den Personenverkehr

2.1 Das Verkehrsaufkommen

Für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist eine vorangestellte Betrachtung der Einwohnerentwicklung hilfreich. Die der Verflechtungsprognose des Bundes zugrundeliegende Bevölkerungsbetrachtung lässt einen moderaten Anstieg für die Region erkennen, wobei für die Städte Ulm und Memmingen leichte Rückgänge der Einwohnerzahl enthalten waren. Aufgrund der aktuellen Bevölkerungsvorausrechnungen der statistischen Landesämter Baden-Württemberg und Bayern können diese Werte als überholt angesehen werden. Aus diesem Grund wurde die Einwohnerentwicklungen der Bundesprognose angepasst. Dazu wurden Daten der statistischen Landesämter und deren Bevölkerungsfortschreibungen seitens des Auftraggebers ausgewertet. In der folgenden Tabelle sind sowohl der Ansatz der Bundesprognose als auch der für die vorliegende Untersuchung zugrunde gelegte Ansatz zusammengestellt.

Kreis	BVWP			Anpassung an aktuelle Bevölkerungsvorausrechnungen	
	Einwohner 2010	Einwohner 2030	Änderung in %	Einwohner 2030	Änderung in %
Ulm	122.419	118.131	-3,5	126.316	3,2
Alb-Donau-Kreis	189.875	197.727	4,1	197.676	4,1
Biberach	189.599	197.181	4,0	201.007	6,0
Memmingen	41.008	40.021	-2,4	44.467	8,4
Günzburg	120.351	121.219	0,7	125.123	4,0
Neu-Ulm	165.453	177.136	7,1	176.781	6,8
Unterallgäu	135.192	137.969	2,1	147.721	9,3

Tabelle 1: Vergleich Einwohnerentwicklung BVWP und vorgenommene Anpassung an aktuelle Bevölkerungsvorausrechnungen

Anhand dieser aktualisierten Prognoseannahmen für das Bevölkerungswachstum wurde auch die Nachfrage der Bundesprognose für die Region Donau-Iller aktualisiert, sodass es sich bei den nachfolgenden Analysen für den Personenverkehr um Auswertungen der für die Region Donau-Iller modifizierten Bundesprognose handelt.

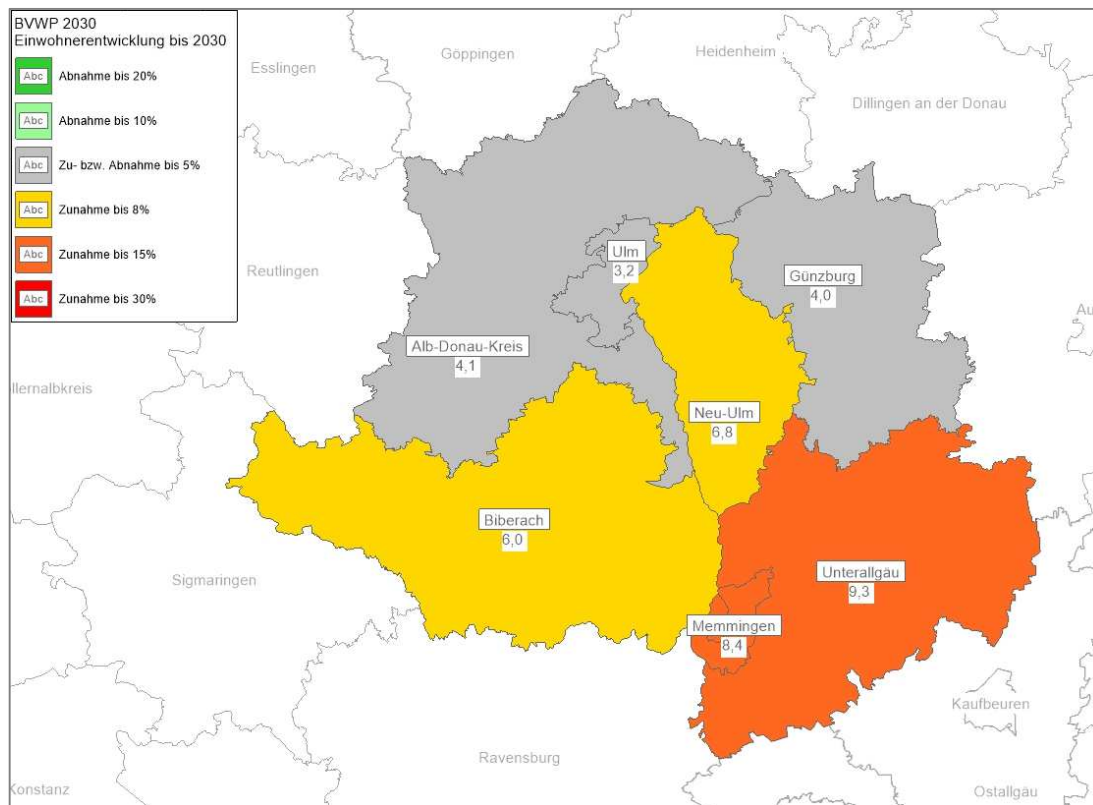


Abbildung 1: Entwicklung der korrigierten Einwohnerzahl [%]

Bezüglich des Verkehrsaufkommens (Anzahl Wege pro Person) wurden die angepassten Personenfahrten aus der Bundesprognose für die Jahre 2010 und 2030 im Gesamten und einzeln je Verkehrsträger auf Kreisebene ausgewertet und grafisch dargestellt.

Kreis	Personenfahrten 2010 [Tsd. Fahrten / Jahr]	Personenfahrten 2030 [Tsd. Fahrten / Jahr]	Änderung [%]
Ulm	169.402	174.362	2,9
Alb-Donau-Kreis	232.415	246.440	10,3
Biberach	241.229	269.413	11,7
Memmingen	56.875	61.392	4,6
Günzburg	160.198	172.502	7,9
Neu-Ulm	203.120	225.336	10,9
Unterallgäu	171.993	196.117	14,0

Tabelle 2: Entwicklung der Personenfahrten [Tsd. Fahrten pro Jahr]

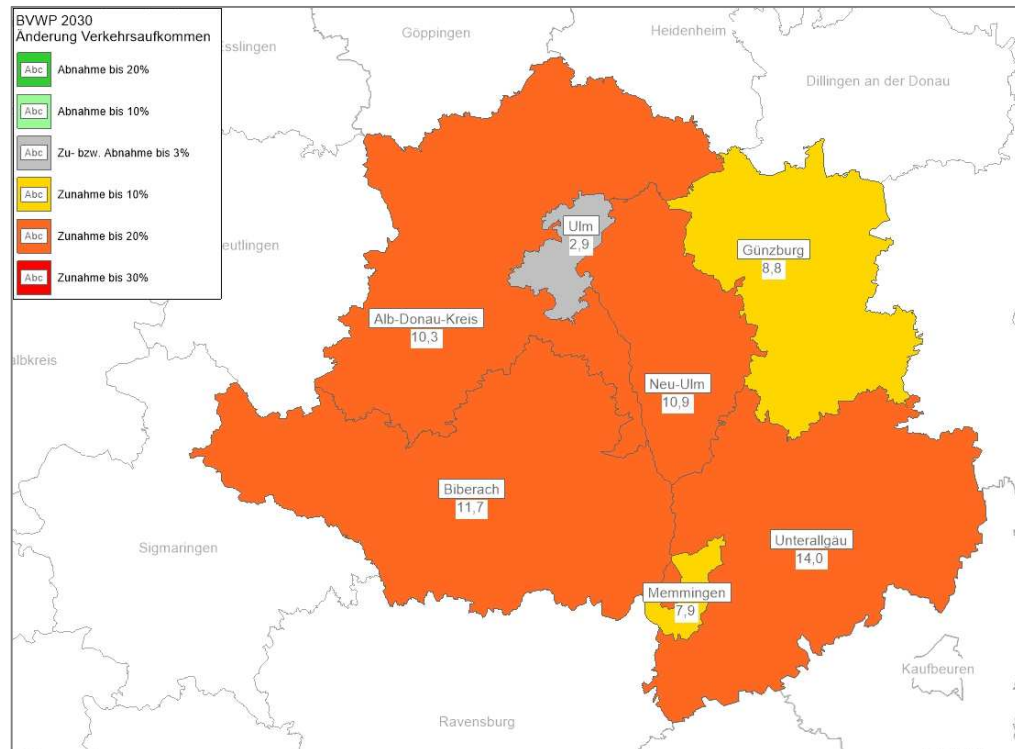


Abbildung 2: Entwicklung der Personenfahrten [%]

Es zeigen sich in der Region überwiegend Zunahmen im Verkehrsaufkommen. Diese fallen für den Stadtkreis Ulm geringer aus als für die restlichen Landkreise. Das Verkehrsaufkommen resultiert in der Verflechtungsprognose aus der Entwicklung der zentralen Einflussfaktoren auf die Prognoseannahmen. Dies sind im Personenverkehr in erster Linie die demographische Entwicklung (inklusive einer veränderten Altersverteilung) auf Basis der Strukturdatenprognose und die regionalisierte Wirtschaftsentwicklung. Hinzu kommen überregional wirksame Annahmen wie z.B. die Entwicklung von Preisen und Kosten.

2.2 Das Verkehrsaufkommen einzelner Verkehrsträger

Im Folgenden werden die Personenfahrten getrennt für die einzelnen in der Verflechtungsprognose betrachteten Verkehrsträger³ dargestellt. Die Entwicklung im MIV zeigt ein deutlicheres Bild als das des gesamten Verkehrsaufkommens. Die größten Zuwächse finden sich im Kreis Unterallgäu mit über 16 Prozent Wachstum im MIV-Aufkommen.

³ MIV (Motorisierter Individualverkehr), Bahn, ÖPSV (Öffentlicher Personenstraßenverkehr), Luft, Rad und Fuß

Verkehrsträger Motorisierter Individualverkehr

Kreis	Personenfahrten 2010 [Tsd. Fahrten / Jahr]	Personenfahrten 2030 [Tsd. Fahrten / Jahr]	Änderung [%]
Ulm	62.762	64.088	2,1
Alb-Donau-Kreis	152.014	173.361	14,0
Biberach	161.600	185.711	14,9
Memmingen	27.474	30.014	9,2
Günzburg	104.944	116.795	11,3
Neu-Ulm	105.630	120.729	14,3
Unterallgäu	113.933	133.005	16,7

Tabelle 3: Entwicklung der Personenfahrten mit dem MIV [Tsd. Fahrten pro Jahr]

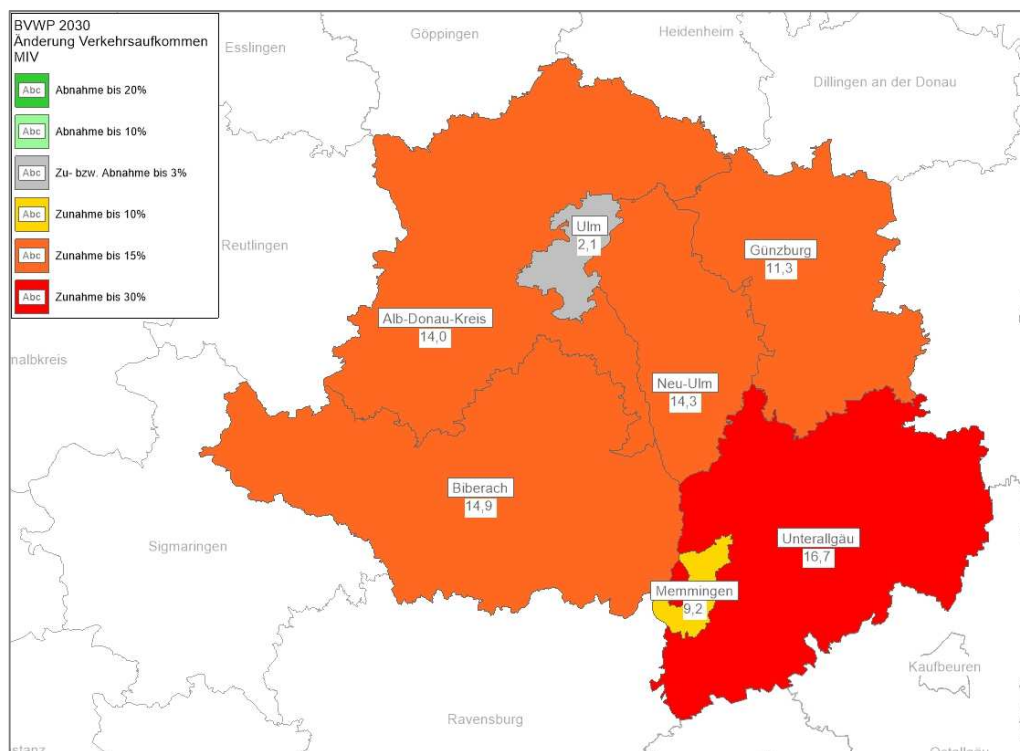


Abbildung 3: Entwicklung der Personenfahrten mit dem MIV [%]

Verkehrsträger Bahn

Der Verkehrsträger Bahn umfasst die Wege, die mit der Eisenbahn (Fern- und Nahverkehr) durchgeführt werden

Kreis	Personenfahrten 2010 [Tsd. Fahrten / Jahr]	Personenfahrten 2030 [Tsd. Fahrten / Jahr]	Änderung [%]
Ulm	3.938	4.406	11,9
Alb-Donau-Kreis	2.085	2.223	6,6
Biberach	1.547	1.662	7,4
Memmingen	486	558	14,8
Günzburg	905	919	1,6
Neu-Ulm	1.890	2.222	17,5
Unterallgäu	1.133	1.217	7,4

Tabelle 4: Entwicklung der Personenfahrten mit dem Verkehrsmittel Bahn [Tsd. Fahrten pro Jahr]

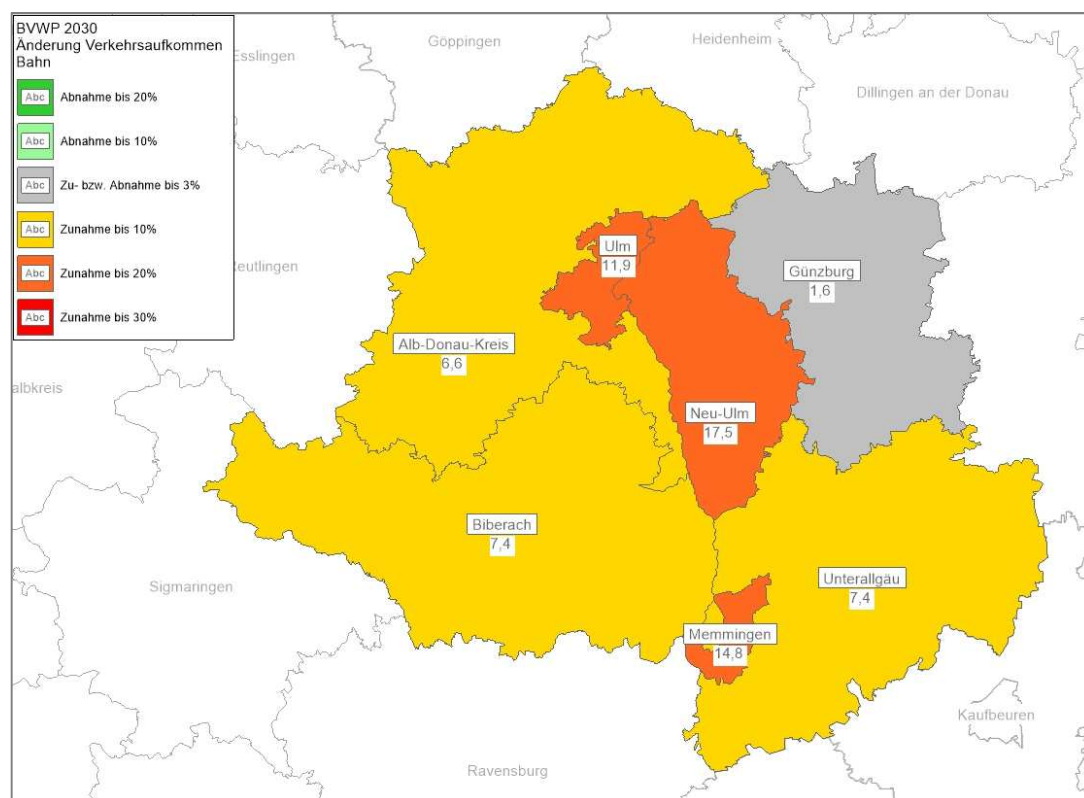


Abbildung 4: Entwicklung der Personenfahrten mit dem Verkehrsmittel Bahn [%]

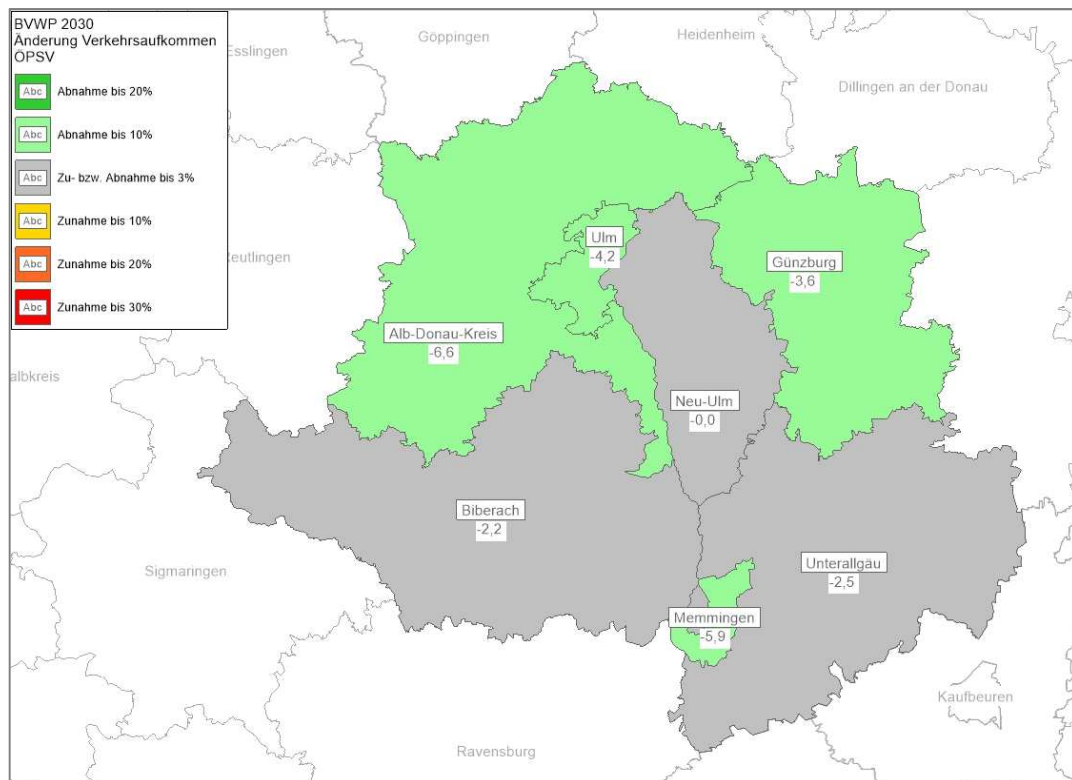
Im Eisenbahnverkehr ergibt sich ein deutlich differenziertes Bild. Im Baden-Württembergischen Teil und im Kreis Unterallgäu zeigen sich leichte Zunahmen, in Ulm und Memmingen sind diese stärker. Im Kreis Günzburg zeigt sich weitgehend Konstanz. In Neu-Ulm ist das Wachstum mit über 17 Prozent am stärksten.

Verkehrsträger ÖPSV

Der Verkehrsträger ÖPSV (Öffentlicher Personen-Straßenverkehr) umfasst den Öffentlichen Verkehr, der im Straßenraum abgewickelt wird. Das schließt zum einen den gesamten Bereich des städtischen ÖPNV (inkl. Straßen- und U-Bahn) sowie den gesamten Linienbusverkehr ein. Hierzu zählen neben städtischen Buslinien auch Regionalbusse und Fernbusse.

Kreis	Personenfahrten 2010 [Tsd. Fahrten / Jahr]	Personenfahrten 2030 [Tsd. Fahrten / Jahr]	Änderung [%]
Ulm	20.520	19.661	-4,2
Alb-Donau-Kreis	12.699	11.859	-6,6
Biberach	11.393	11.144	-2,2
Memmingen	2.423	2.279	-5,9
Günzburg	5.877	5.666	-3,6
Neu-Ulm	14.086	14.083	0,0
Unterallgäu	5.225	5.094	-2,5

Tabelle 5: Entwicklung der Personenfahrten mit dem ÖPSV [Tsd. Fahrten pro Jahr]



Die Bundesprognose mit den regionalen Anpassungen geht im ÖPSV von einem Rückgang der Entwicklung in nahezu allen Kreisen der Region aus, lediglich im Kreis Neu-Ulm ist eine Stagnation des Aufkommens zu erwarten. Hier spielen die Rückgänge der Schülerverkehre eine Rolle.

Luftverkehr

Kreis	Personenfahrten 2010 [Flüge / Jahr]	Personenfahrten 2030 [Flüge / Jahr]	Änderung [%]
Ulm	60.716	71.773	19,3
Alb-Donau-Kreis	14.628	17.124	17,1
Biberach	21.239	23.932	12,7
Memmingen	15.444	17.640	14,2
Günzburg	9.449	10.878	15,1
Neu-Ulm	12.034	18.557	54,2
Unterallgäu	20.595	23.238	12,8

Tabelle 6: Entwicklung der Personenfahrten im Luftverkehr [Flüge pro Jahr]

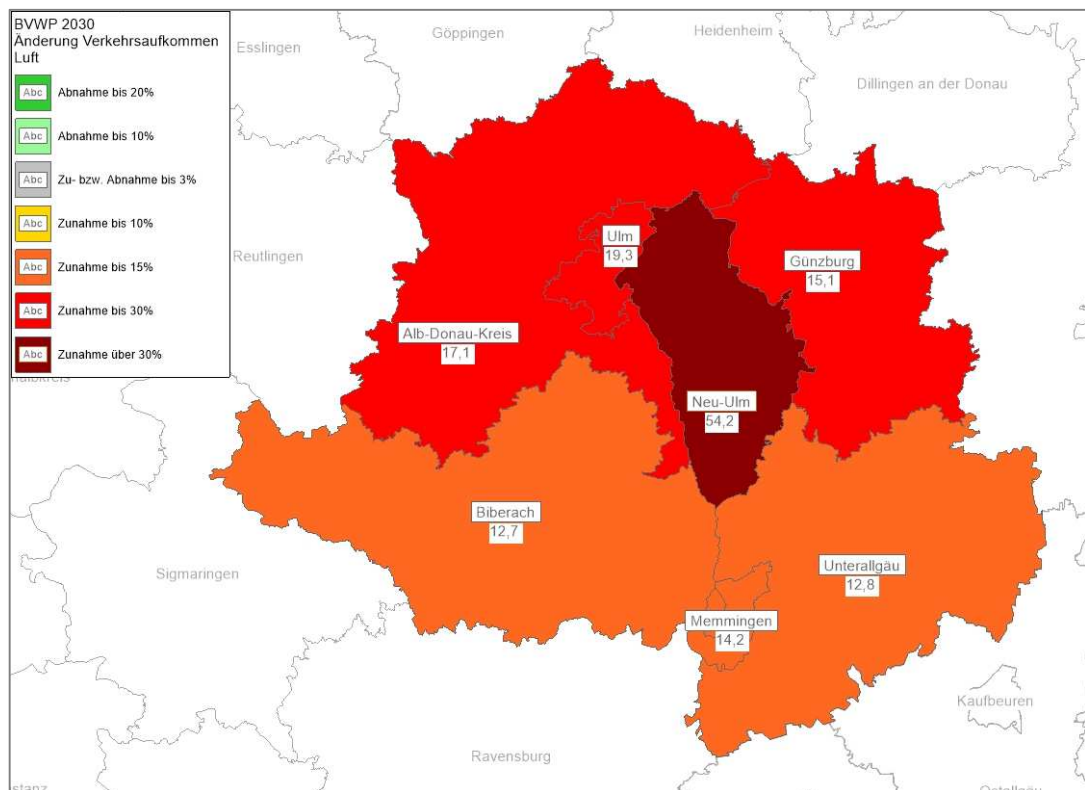


Abbildung 6: Entwicklung der Personenfahrten im Luftverkehr [%]

Im Luftverkehr werden alle Wege betrachtet, die im betrachteten Kreis starten und als Hauptverkehrsmittel das Flugzeug verwenden. Die Entwicklung des Allgäu-

Airports Memmingen zeigt sich daher nicht in der Darstellung des Kreises Memmingen, sondern in den Herkunftsorten der Fluggäste. Entsprechend des deutschlandweiten Trends wächst das Verkehrsaufkommen im Luftverkehr prozentual am stärksten, auch wenn die Absolutwerte des Verkehrsaufkommens sehr gering sind.

Verkehrsträger Rad

Kreis	Personenfahrten 2010 [Tsd. Fahrten / Jahr]	Personenfahrten 2030 [Tsd. Fahrten / Jahr]	Änderung [%]
Ulm	32.078	34.498	7,5
Alb-Donau-Kreis	13.799	15.048	9,0
Biberach	12.085	13.006	7,6
Memmingen	8.149	8.651	6,2
Günzburg	11.731	12.677	8,1
Neu-Ulm	23.482	26.292	12,0
Unterallgäu	12.336	13.785	11,7

Tabelle 7: Entwicklung der Personenfahrten mit dem Rad [Tsd. Fahrten pro Jahr]

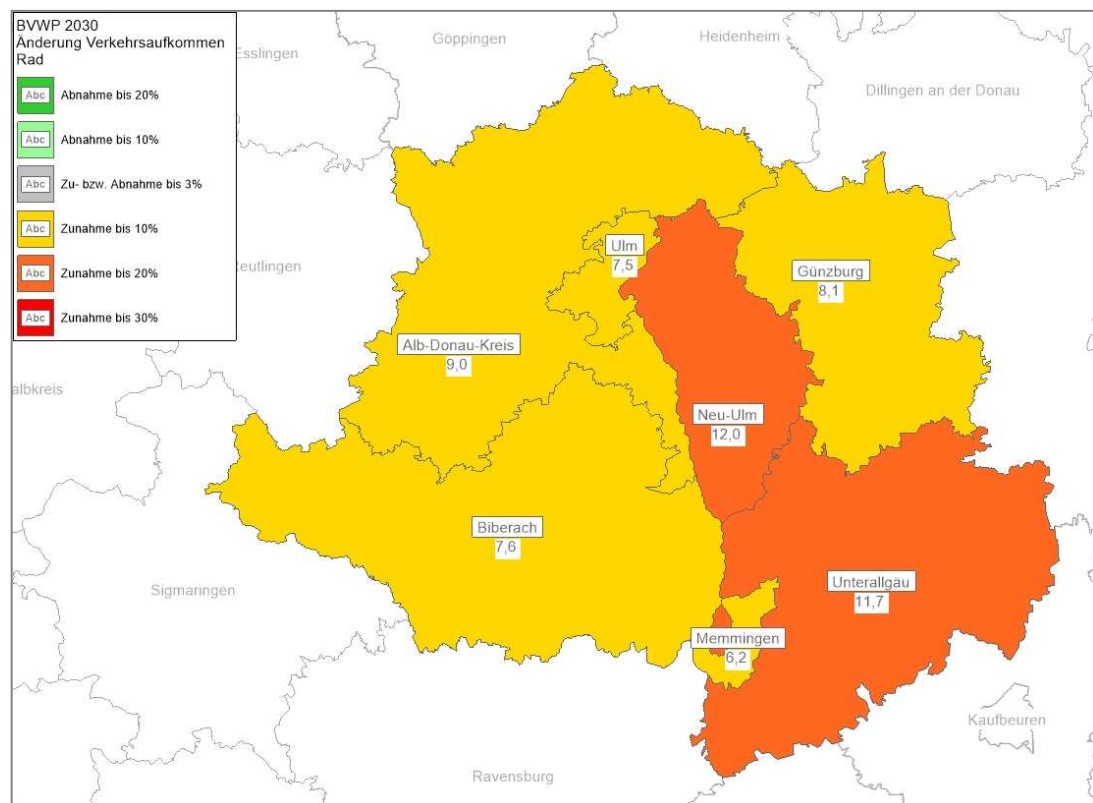


Abbildung 7: Entwicklung der Personenfahrten mit dem Rad [%]

Der Radverkehr entwickelt sich in der gesamten Region positiv (Zunahmen zwischen sechs Prozent im Memmingen und 12 Prozent in Neu-Ulm. Hier sind neben demografischen Entwicklungen auch pauschale Annahmen über Attraktivitätssteigerungen im Radverkehr berücksichtigt.

Fußwege

Kreis	Personenfahrten 2010 [Tsd. Wege / Jahr]	Personenfahrten 2030 [Tsd. Wege / Jahr]	Änderung [%]
Ulm	50.044	51.637	3,2
Alb-Donau-Kreis	51.804	53.932	4,1
Biberach	54.582	57.867	6,0
Memmingen	18.326	19.872	8,4
Günzburg	36.732	38.188	4,0
Neu-Ulm	58.019	61.992	6,8
Unterallgäu	39.346	42.992	9,3

Tabelle 8: Entwicklung der Fußwege [Tsd. Wege pro Jahr]

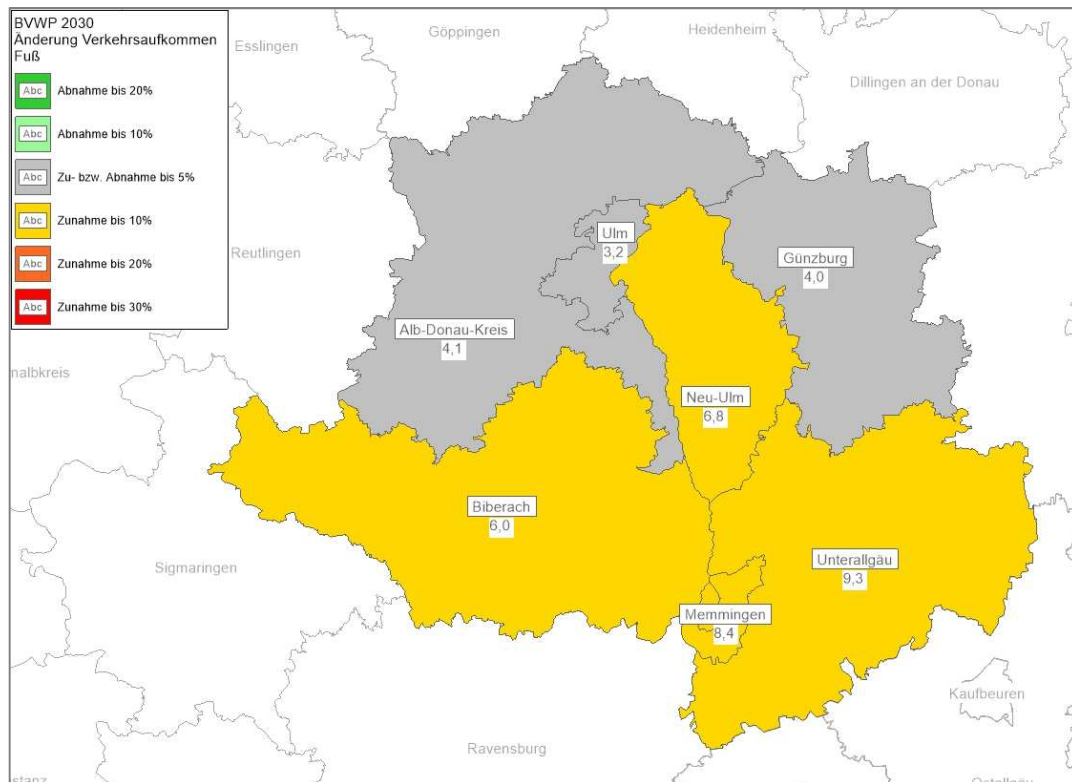


Abbildung 8: Entwicklung der Fußwege [%]

Das Verkehrsaufkommen im Fußverkehr ist stark abhängig von der Einwohnerentwicklung und beinhaltet nur die Wege die vollständig zu Fuß abgewickelt werden.

Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtaufkommen – Modal Split

Zur Darstellung des Modal Split werden die Fahrten mit dem jeweiligen Verkehrsmittel mit der Gesamtanzahl aller Fahrten ins Verhältnis gesetzt. Aus den Daten ergeben sich leichte Verschiebungen des Modal Split zum MIV vor allem zulasten des ÖPSV (auf die grafische Darstellung für das Jahr 2030 wurde aufgrund der geringen Unterschiede verzichtet).

Kreis	MIV	Bahn	ÖPSV	Rad	Fuß
Ulm	37,0	2,3	12,1	18,9	29,5
	36,8	2,5	11,3	19,8	29,6
Alb-Donau-Kreis	65,4	0,9	5,5	5,9	22,3
	67,6	0,9	4,6	5,9	21,0
Biberach	67,0	0,6	4,7	5,0	22,6
	68,9	0,6	4,1	4,8	21,5
Memmingen	48,3	0,9	4,3	14,3	32,2
	48,9	0,9	3,7	14,1	32,4
Günzburg	65,5	0,6	3,7	7,3	22,9
	67,0	0,5	3,3	7,3	21,9
Neu-Ulm	52,0	0,9	6,9	11,6	28,6
	53,6	1,0	6,2	11,7	27,5
Unterallgäu	66,2	0,7	3,0	7,2	22,9
	67,8	0,6	2,6	7,0	21,9

Tabelle 9: Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtaufkommen (Modal Split) – Angaben in %

Gut zu erkennen sind die unterschiedlichen Modal-Split-Anteile der einzelnen Kreise. Während in Ulm der MIV nur knapp 38 Prozent aufweist, dominiert in den eher ländlichen Kreisen der MIV mit über 65 Prozent deutlich. Dies ist dadurch zu erklären, dass im städtischen Verkehr das Verkehrsangebot der anderen Verkehrsmittel deutlich attraktiver ist.

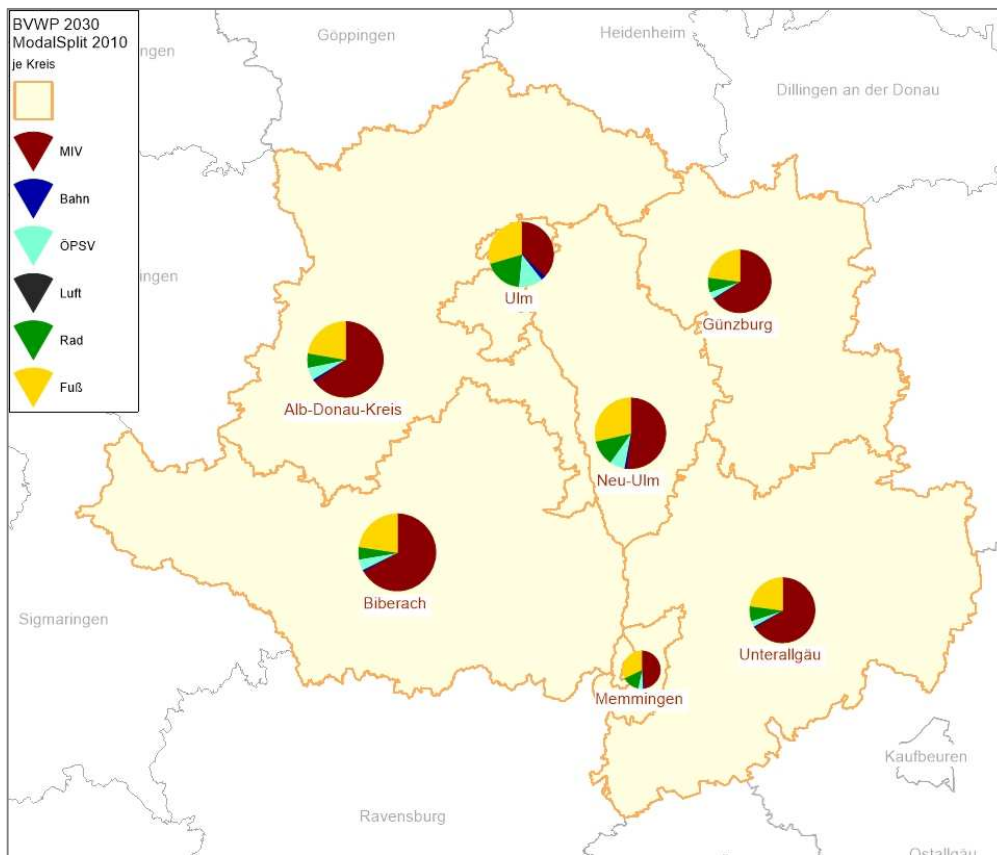


Abbildung 9: Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtaufkommen (Modal Split)

2.3 Regionale Verflechtungen

Die regionalen Verflechtungen wurden auf verschiedenen Ebenen untersucht. Zunächst wurde der Zellbinnenverkehr der einzelnen Kreise (Wege die in einem Kreis beginnen und enden) der Region betrachtet, anschließend die Verflechtungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller untereinander und schließlich die Verflechtungen der Kreise ins Umland.

2.3.1 Zellbinnenverkehr

Kreis	MIV	Bahn	ÖPSV	Rad	Fuß	Gesamt
2010 [1.000 Fahrten/Jahr]						
Ulm	41.751	1.005	14.011	28.788	50.044	135.599
Alb-Donau-Kreis	123.621	460	8.291	12.221	51.504	196.397
Biberach	137.545	628	10.052	11.240	54.582	214.048
Memmingen	17.401	0	1.467	7.627	18.326	44.821
Günzburg	89.882	403	5.041	11.185	36.732	143.243
Neu-Ulm	78.878	668	9.206	19.935	58.019	166.705
Unterallgäu	97.950	355	4.124	11.735	39.346	153.510
2030 [1.000 Fahrten/Jahr]						
Ulm	44.081	983	14.019	31.277	51.637	138.760
Alb-Donau-Kreis	141.259	522	7.944	13.770	53.932	216.240
Biberach	157.347	575	9.823	12.150	57.867	235.732
Memmingen	18.424	0	1.390	8.117	19.872	46.009
Günzburg	99.799	358	4.826	12.212	38.188	153.671
Neu-Ulm	90.248	704	9.688	22.824	61.992	182.393
Unterallgäu	114.388	339	3.990	13.203	42.992	172.089
Änderung in %						
Ulm	5,6	-2,2	0,1	8,6	3,2	2,3
Alb-Donau-Kreis	14,3	13,4	-4,2	12,7	4,1	10,1
Biberach	14,4	-8,5	-2,3	8,1	6,0	10,1
Memmingen	5,9	0,0	-5,3	6,4	8,4	2,6
Günzburg	11,0	-11,3	-4,3	9,2	4,0	7,3
Neu-Ulm	14,4	5,4	5,2	14,5	6,8	9,4
Unterallgäu	16,8	-4,5	-3,3	12,5	9,3	12,1

Tabelle 10: Entwicklung des Zellbinnenverkehrs nach Verkehrsträgern

Bei der näheren Betrachtung fallen folgende Punkte auf:

- In den Kreisen Ulm und Memmingen nimmt der Zellbinnenverkehr weniger stark zu als in den Landkreisen.
- Der Rad- und Fußverkehr nimmt analog zur Darstellung des Gesamtaufkommens generell zu.
- Im Kreis Memmingen erscheint der Zellbinnenverkehr sehr gering; hier gibt es auch keine Fahrten mit der Bahn.
- Der ÖPSV verzeichnet Abnahmen (außer Ulm und Neu-Um).

2.3.2 Verflechtungen innerhalb der Region

In den folgenden beiden Grafiken sind die Verflechtungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller dargestellt. Ausgewertet wurden dafür alle Fahrten im Personenverkehr (PV).

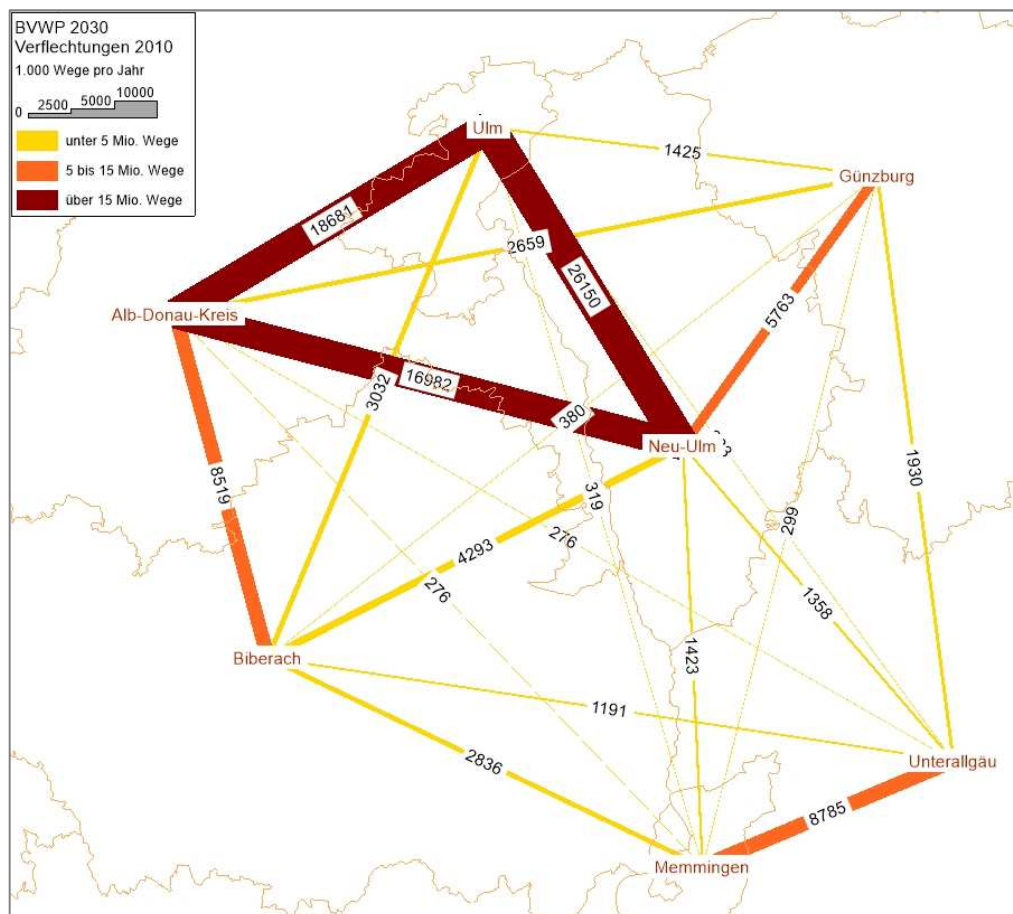


Abbildung 10: Verflechtungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller (PV 2010)

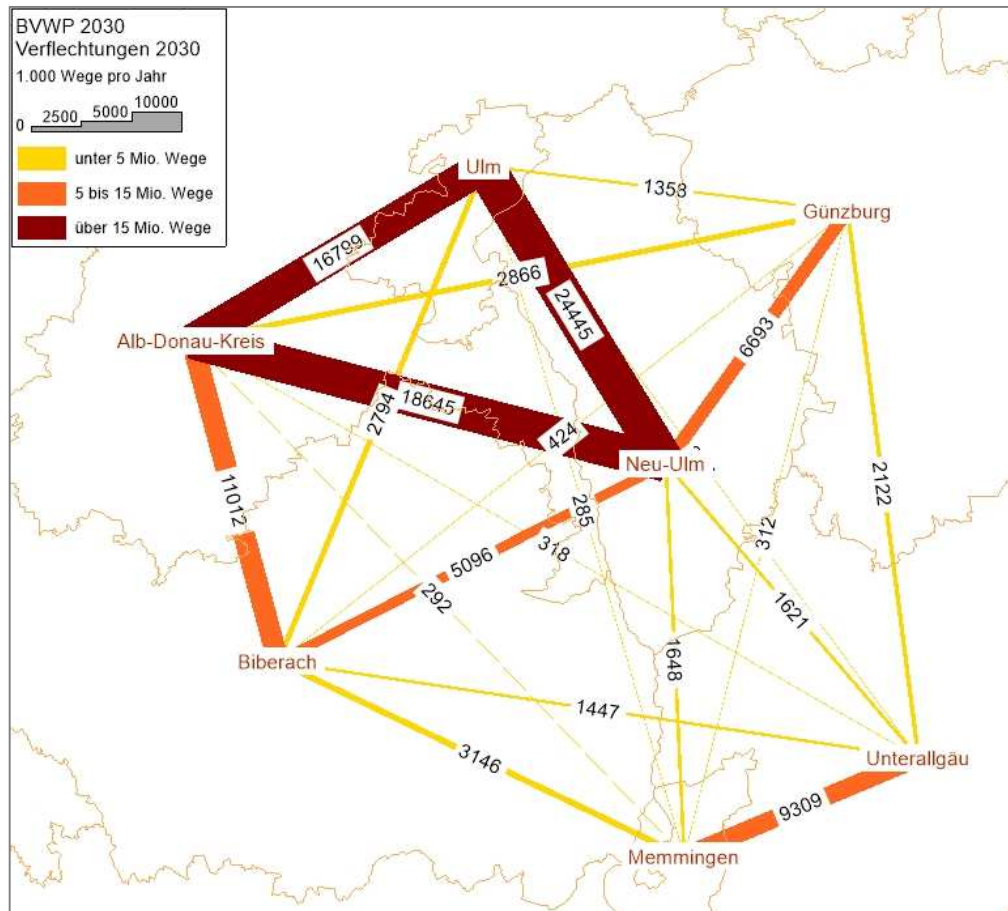


Abbildung 11: Verflechtungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller (PV 2030)

- Die stärksten Verflechtungen sind zwischen Ulm und Neu-Ulm und zwischen dem Alb-Donau-Kreis und Ulm bzw. Neu-Ulm zu finden.
- Zwischen Ulm und Neu-Ulm werden ca. 50% der Wege mit dem MIV, 25% mit dem ÖPSV und 23% mit dem Rad zurückgelegt.
- Es zeigt sich eine regionale Differenzierung in einen Nordteil und einen Südteil. Memmingen und Unterallgäu zeigen lediglich untereinander starke Verflechtungen. Der Kreis Biberach ist deutlich stärker in Richtung Alb-Donau-Kreis und Neu-Ulm orientiert als nach Memmingen und Unterallgäu.
- Den höchsten ÖPSV-Verflechtungsanteil (ca. 30%) zeigt die Beziehung zwischen Ulm und dem Alb-Donau-Kreis, für die Bahn ist es zwischen Ulm und Biberach (14%). Den höchsten MIV-Anteil zeigt die Verbindung zwischen Memmingen und Günzburg (98%).

2.3.3 Verflechtungen mit benachbarten Regionen

Wie bei den inneren Verflechtungen ist auch für die äußeren Verflechtungen, das heißt für die Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller und dem Umland, eine Darstellung der größten Beziehungen möglich.

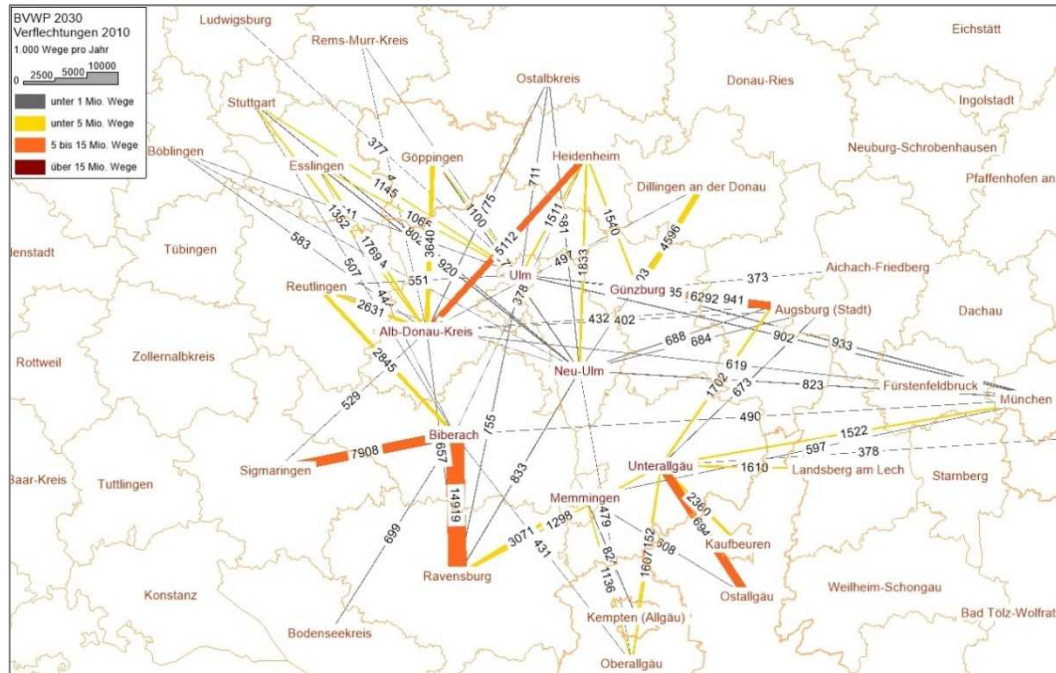


Abbildung 12: Verflechtungen der Region Donau-Iller mit dem Umland (PV 2010)

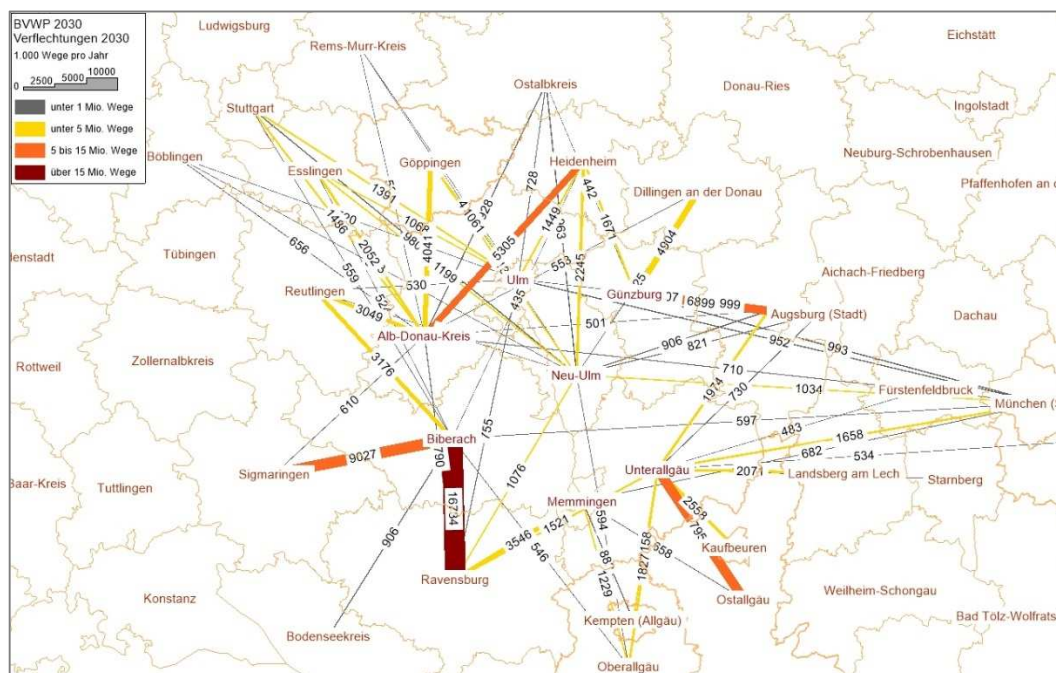


Abbildung 13: Verflechtungen der Region Donau-Iller mit dem Umland (PV 2030)

Gut zu erkennen sind die regionalen Verflechtungen mit dem jeweiligen regionalen Nachbarn sowie die Verflechtung in Richtung der Landeshauptstädte Stuttgart und München. Die größten Verflechtungen mit dem Umland auf dem Verkehrsträger ÖPSV finden zwischen Biberach und Ravensburg (727.000 Fahrten pro Jahr), Biberach und Sigmaringen (458.000 Fahrten pro Jahr) und zwischen Günzburg und dem Landkreis Augsburg (453.000 Fahrten pro Jahr) statt.

Im Radverkehr sind es die Verbindungen zwischen Biberach und Ravensburg (566.000 Fahrten pro Jahr), Biberach und Sigmaringen (340.000 Fahrten pro Jahr) sowie zwischen Unter- und Ostallgäu (334.000 Fahrten pro Jahr), die einen bedeutenden Radverkehrsanteil haben.

2.4 Die regionalen Entwicklungen im Vergleich

Für die Einordnung der regionalen Entwicklungen wurden Vergleichswerte herangezogen – diese wurden ebenfalls aus den Daten der Bundesverkehrswegeplanung 2030 abgeleitet und auf die Ebenen Deutschland, Bayern und Baden-Württemberg aggregiert. Zudem wurde die Zahl der Einwohner in die Daten einbezogen. So kann ermittelt werden, welche Anzahl Fahrten pro Jahr auf jeden Einwohner fallen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Verkehrsaufkommen alle Fahrten enthalten sind, die in dem jeweiligen Kreis beginnen. Darunter sind dementsprechend auch Wege von Beschäftigten, Besuchern und Urlaubern, die auf dem Rückweg in der Region starten. Dennoch bietet die Einwohnerzahl als Quotient eine gute Möglichkeit, die Aufkommenszahlen vergleichbar zu machen.

Die entsprechenden Mittelwerte zum Vergleich mit der Region sind in der folgenden Tabelle angegeben. Im Mittel legt jeder Einwohner in Deutschland 1.234 Wege im Jahr zurück, das entspricht einer täglichen Wegeanzahl von 3,38. Die Einwohner von Baden-Württemberg und Bayern liegen durchschnittlich etwas darüber.

Vor allem Fahrten mit dem MIV liegen deutlich darüber (dieser Effekt verstärkt sich in der Prognose). Für das Jahr 2030 wird für Bayern und Baden-Württemberg prognostiziert, dass die Zahl der Fußwege über dem bundesweiten Durchschnitt liegt. Für Bayern ist dies auch für die Zahl der Wege mit dem Rad gültig. Die Zahl der Wege mit dem ÖPSV liegt immer unter dem bundesweiten Durchschnitt.

Personenfahrten je EW pro Jahr (2010)							
	Summe	MIV	Bahn	ÖPSV	Rad	Fuß	Wege/d
Deutschland	1.234	681	29	113	116	294	3,38
Baden-Württemberg	1.242	727	27	100	90	298	3,40
Bayern	1.295	748	30	107	121	290	3,55

Personenfahrten je EW pro Jahr (2030)							
	Summe	MIV	Bahn	ÖPSV	Rad	Fuß	Wege/d
Deutschland	1.245	711	30	110	121	271	3,41
Baden-Württemberg	1.322	802	30	100	97	293	3,62
Bayern	1.375	821	32	107	132	283	3,77

Tabelle 11: Mittlere Anzahl Fahrten je Einwohner auf Bundes- bzw. Bundeslandebene aggregiert

Die gleichen Tabellen können auch für die Kreise der Region Donau-Iller erstellt werden und zeigen das folgende Ergebnis:

Personenfahrten je EW und Jahr (2010)							
	Summe	MIV	Bahn	ÖPSV	Rad	Fuß	Wege/d
Ulm	1.384	513	32	168	262	409	3,79
Alb-Donau-Kreis	1.224	801	11	67	73	273	3,35
Biberach	1.272	852	8	60	64	288	3,49
Memmingen	1.387	670	12	59	199	447	3,80
Günzburg	1.331	872	8	49	97	305	3,65
Neu-Ulm	1.228	638	11	85	142	351	3,36
Unterallgäu	1.272	843	8	39	91	291	3,49

Personenfahrten je EW und Jahr (2030)							
	Summe	MIV	Bahn	ÖPSV	Rad	Fuß	Wege/d
Ulm	1.380	507	35	156	273	409	3,78
Alb-Donau-Kreis	1.297	877	11	60	76	273	3,55
Biberach	1.340	924	8	55	65	288	3,67
Memmingen	1.381	675	13	51	195	447	3,78
Günzburg	1.393	933	7	45	101	305	3,82
Neu-Ulm	1.275	683	13	80	149	351	3,49
Unterallgäu	1.328	900	8	34	93	291	3,64

Tabelle 12: Mittlere Anzahl Fahrten je Einwohner auf Kreisebene aggregiert

Es wird deutlich, dass die Wegeanzahl je Einwohner und Tag aller Kreise sowohl in der Analyse als auch in der Prognose über dem bundesweiten Durchschnitt liegen. Auch der jeweilige Landesmittelwert wird nahezu immer erreicht. Somit ist die Region Donau-Iller von einer starken Mobilität (auch von Ortsfremden) geprägt. Im Folgenden werden einige Auffälligkeiten dargestellt:

- ▶ In Ulm liegt die Fahrtenanzahl im MIV deutlich unter dem jeweiligen Durchschnitt.
- ▶ Demgegenüber stehen überdurchschnittlich viele Fahrten mit den anderen Verkehrsmitteln – auffallend sind insbesondere die Rad- und Fußwege.
- ▶ In Memmingen stellt sich die Situation ähnlich dar – hier gibt es allerdings einen noch höheren Fußwegeanteil.
- ▶ Im Kreis Neu-Ulm sind die MIV-Fahrten ebenfalls unter dem Durchschnitt. Dafür gibt es überdurchschnittlich viele Fußwege.
- ▶ Die verbleibenden Landkreise Biberach, Günzburg, Unterallgäu und Alb-Donau-Kreis fallen durch einen besonders hohen Anteil an MIV-Fahrten auf. Dafür fallen Fahrten mit der Bahn, dem ÖPSV und dem Rad kaum ins Gewicht und sind unterdurchschnittlich vertreten. Die Fußwegezahl bewegt sich im durchschnittlichen Bereich.
- ▶ Fußwege sind generell lediglich als Binnenverkehr innerhalb der einzelnen Verkehrszellen enthalten. Im Rahmen der Bevölkerungskorrektur aufgrund aktueller Bevölkerungsvorausrechnungen wurden die Fußwege gemäß der Bevölkerungsprognose fortgeschrieben. Da in der obigen Tabelle die jährlichen Wege je Einwohner enthalten sind, bleiben die Werte zwischen Analyse und Prognose unverändert.

3 Auswertungen für den Güterverkehr

3.1 Das Verkehrsaufkommen

Bezüglich des Güterverkehrsaufkommens liegen in der Bundesprognose für die Jahre 2010 und 2030 die zu bewegenden Tonnen verschiedener Gütergruppen differenziert nach den Verkehrsträgern Bahn, Binnenschiff und Straße auf Kreisebene vor. Der Verkehrsträger Binnenschiff ist für die Region Donau-Iller irrelevant und entfällt in der vorliegenden Betrachtung.

Kreis	Aufkommen 2010 [Tsd. Tonnen / Jahr]	Aufkommen 2030 [Tsd. Tonnen / Jahr]	Änderung [%]
Ulm	5.358	6.187	15,5
Alb-Donau-Kreis	11.281	13.868	18,2
Biberach	9.599	10.952	14,1
Memmingen	2.617	2.841	8,6
Günzburg	5.176	5.793	11,9
Neu-Ulm	6.938	8.518	22,8
Unterallgäu	8.056	9.041	12,2

Tabelle 13: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens [Tsd. Tonnen pro Jahr]

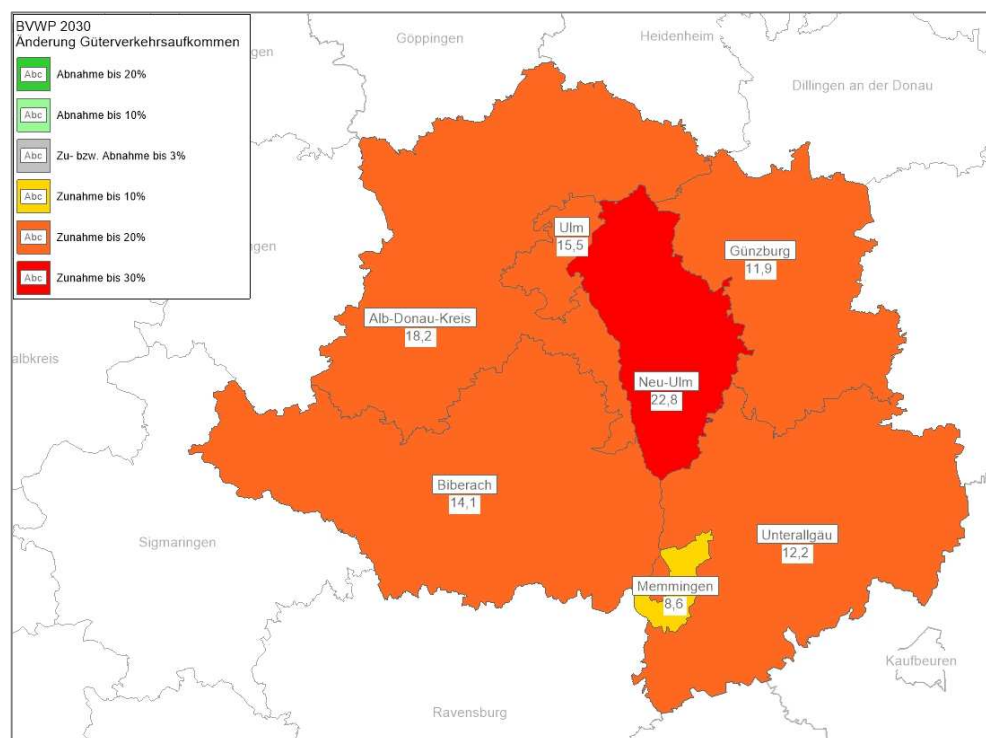


Abbildung 14: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens [in %]

3.2 Das Verkehrsaufkommen einzelner Verkehrsträger

In einem ersten Schritt wird der jeweilige Anteil der Verkehrsträger Bahn und Straße am Gesamtverkehrsaufkommen dargestellt – wie bereits erwähnt kann auf die Aufführung des Binnenschiffes verzichtet werden:

Kreis	Anteil Bahn 2010 [%]	Anteil Bahn 2030 [%]	Anteil Straße 2010 [%]	Anteil Straße 2030 [%]	Anteil BiSchi 2010 / 2030
Ulm	4,6	8,3	95,4	91,7	-
Alb-Donau-Kreis	3,9	5,1	96,1	94,9	-
Biberach	0,8	1,0	99,2	99,0	-
Memmingen	1,7	2,0	98,3	98,0	-
Günzburg	0,7	0,9	99,3	99,1	-
Neu-Ulm	2,0	2,2	98,0	97,8	-
Unterallgäu	1,2	1,6	98,8	98,4	-
Deutschland	8,2	8,5	88,7	88,3	3,0 / 3,2
Baden-Württemberg	3,9	7,0	92,4	89,3	3,7 / 3,6
Bayern	5,0	5,7	94,3	93,3	0,7 / 0,9

Tabelle 14: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr [in %]

In allen Kreisen ist eine geringe Zunahme des Verkehrsträgers Bahn zu erkennen. Lediglich in Ulm und dem Alb-Donau-Kreis fallen die Zunahmen deutlicher aus.

Zieht man zum Vergleich die entsprechenden Daten auf Bundes- bzw. Bundeslandebene heran, fällt auf, dass Baden-Württemberg und Bayern generell deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt liegt, was die Nutzung des Verkehrsmittels Bahn im Güterverkehr betrifft. Die Kreise der Region Donau-Iller liegen allerdings im Vergleich zum jeweiligen Bundeslanddurchschnitt noch einmal deutlich darunter. Eine Ausnahme bildet Ulm. Es kann festgehalten werden, dass für die Region der Verkehrsträger Straße eine dominante Rolle im Güterverkehr besitzt.

3.3 Die Gütergruppenstruktur in der Region

Im Bundesverkehrswegeplan wird in die folgenden 19 Güterabteilungen betrachtet:

- Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei
- Kohle, rohes Erdöl und Erdgas
- Erze, Steine und Erden, Bergbauerzeugnisse
- Nahrungs- und Genussmittel
- Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren

- Holzwaren, Papier, Pappe Druckerzeugnisse
- Kokerei- und Mineralölerzeugnisse
- Chemische Erzeugnisse
- Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips et cetera)
- Metalle und Metallerzeugnisse
- Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte et cetera
- Fahrzeuge
- Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte et cetera
- Sekundärrohstoffe, Abfälle
- Post, Pakete
- Geräte und Material für die Güterbeförderung
- Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter
- Sammelgut
- Gutart unbekannt

Die für die Kreise der Region Donau-Iller relevanten Güterabteilungen und deren jeweilige Aufkommensanteile sind in den folgenden Tabellen (Tabelle 15 für den Transport mit der Bahn und Tabelle 16 für Lkw-Transporte) aufgeführt – folgende Besonderheiten für die Bahntransporte können festgehalten werden:

- Der Alb-Donau-Kreis und Ulm zeigen die deutlichste Varianz an transportierten Gutarten, wobei für Ulm für über 71% des Transportaufkommens die Gutart unbestimmt ist.
- Im Landkreis Biberach hat die Gütergruppe Erze, Steine und Erden den höchsten Transportanteil.
- Auffallend ist der hohe Anteil an zu transportierenden Sekundärrohstoffen und Abfällen in den Kreisen Biberach (26%), Memmingen (98%), Günzburg (90%) und Neu-Ulm (43%).
- Im Kreis Neu-Ulm werden über 56% des Transportaufkommens für die Güterabteilung Metalle und Metallerzeugnisse geleistet.
- Im Kreis Unterallgäu entstehen über 91% des Transportaufkommens für die Güterabteilung Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse.
- Anhand dieser Verteilung auf die einzelnen Güterabteilungen und der erkennbaren Dominanz von Güterabteilungen mit überwiegender Transportleistung auf der Straße (Erze, Steine, Erden und Sekundärrohstoffe, Abfälle) lässt sich auch der im vorangegangenen Kapitel dargestellte geringe Transportanteil der Bahn erklären.

Güterabteilung	Ulm	Alb-Donau-Kreis	Biberach	Memmingen	Günzburg	Neu-Ulm	Unterallgäu
Land- und Forstwirt., Fischerei		2,7	4,6	1,3			
Erze, Steine, Erden	3,6	12,1	41,0		0,8		
Nahrungs- und Genussmittel		4,9					
Textilien, Bekleidung	0,2	1,1					
Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse		21,6					91,3
Chemische Erzeugnisse		7,7		0,2	9,3		
Sonstige Mineralerzeugnisse	0,5	0,4		0,2			
Metalle und Metallerzeugnisse		14,3	3,8			55,9	
Maschinen und Ausrüstungen	0,6	21,7	24,6			0,2	
Fahrzeuge	5,3	2,3			0,3	0,7	
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente		1,1					
Sekundärrohstoffe, Abfälle	8,6	2,2	25,6	98,3	89,5	43,3	8,7
Geräte und Material für die Güterbeförderung	9,9	2,2					
Umzugsgut, nichtmarktbestimmte Güter		0,2					
Sammelgut		0,1					
Gutart unbekannt	71,3	5,5	0,5				

Tabelle 15: Anteile der Güterabteilungen am Güterverkehrsaufkommen (Transport mit der Bahn) der Kreise in der Region [in %]

Die jeweiligen Transportaufkommen mit der Bahn in Analyse und Prognose sind in Anlage 1 und Anlage 2 tabellarisch zusammengefasst, die der Transporte auf der Straße (Lkw) in Anlage 3 und Anlage 4.

Bezüglich der Transporte mit dem Lkw sind folgende Auffälligkeiten festzuhalten:

- ▶ Es ist erwartungsgemäß eine starke Dominanz von Güterabteilungen mit überwiegender Transportleistung auf der Straße erkennbar – Erze, Steine und Erden, Nahrungs- und Genussmittel sowie sonstige Mineralerzeugnisse stellen in nahezu allen Kreisen die Hälfte der transportierten Güter.
- ▶ Der Kreis Ulm zeigt wie schon beim Transportaufkommen mit der Bahn die deutlichste Varianz an transportierten Gutarten.
- ▶ In den Landkreisen Biberach und Unterallgäu hat die Gütergruppe Erze, Steine und Erden mit über 50% den höchsten Transportanteil. In den Kreisen Alb-Donau und Günzburg erreicht diese Gütergruppe nahezu 40%.

- Im Kreis Neu-Ulm ist die Gütergruppe Nahrungs- und Genussmittel am stärksten vertreten, einen hohen Anteil mit über 10% haben zudem Erze, Steine und Erden, sonstige Mineralerzeugnisse und Metalle/Metallerzeugnisse.

Güterabteilung	Ulm	Alb-Donau-Kreis	Biberach	Memmingen	Günzburg	Neu-Ulm	Unterallgäu
Land- und Forstwirt., Fischerei	2,2	3,3	3,8	4,1	3,8	3,7	4,2
Erze, Steine, Erden	19,9	38,9	51,0	16,0	38,4	16,7	50,8
Nahrungs- und Genussmittel	9,3	6,2	6,2	19,6	9,3	17,8	11,4
Textilien, Bekleidung	0,4	0,3	0,4	0,5	0,2	0,4	0,3
Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	6,5	3,1	4,0	7,8	4,5	8,2	7,0
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	2,1	1,2	0,4	1,8	0,7	1,4	0,6
Chemische Erzeugnisse	7,2	7,3	2,8	3,9	2,0	3,1	3,1
Sonstige Mineralerzeugnisse	8,1	21,5	9,6	8,1	12,1	12,9	10,2
Metalle und Metallerzeugnisse	7,0	2,7	3,2	4,8	4,3	10,1	2,2
Maschinen und Ausrüstungen	4,1	1,2	3,1	4,4	2,8	2,2	1,2
Fahrzeuge	5,5	1,7	4,1	3,3	2,2	1,9	1,4
Möbel, Schmuck, Musikinstrumente	0,7	0,3	0,6	0,8	0,5	0,7	0,4
Sekundärrohstoffe, Abfälle	6,5	5,1	5,3	2,7	6,7	7,1	3,1
Post. Pakete	2,2	0,8	0,6	2,5	1,5	1,7	0,5
Geräte und Material für die Güterbeförderung	5,6	1,9	1,4	5,2	3,2	3,4	0,9
Umzugsgut, nichtmarktbestimmte Güter	3,0	1,0	0,7	3,3	1,8	1,9	0,5
Sammelgut	7,4	2,6	2,1	8,1	4,5	4,9	1,5
Gutart unbekannt	2,3	0,8	0,8	3,2	1,4	1,6	0,6

Tabelle 16: Anteile der Güterabteilungen am Güterverkehrsaufkommen (Transport auf der Straße) der Kreise in der Region [in %]

3.4 Regionale Verflechtungen

Wie im Personenverkehr werden die regionalen Verflechtungen auf verschiedenen Ebenen untersucht. Zunächst wurde der Zellbinnenverkehr der einzelnen Kreise der Region betrachtet, anschließend die Verflechtungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller untereinander und schließlich die Verflechtungen der Kreise ins Umland.

3.4.1 Zellbinnenverkehr

Kreis	Bahn 2010	Bahn 2030	Änderung [%]	Straße 2010	Straße 2030	Änderung [%]
Ulm	3,5	3,1	-9,8	877	822	-6,2
Alb-Donau-Kreis	-	-	-	3.887	4.153	6,8
Biberach	-	-	-	4.183	4.062	-2,9
Memmingen	-	-	-	489	468	-4,2
Günzburg	-	-	-	1.986	1.885	-5,1
Neu-Ulm	-	-	-	1.715	1.758	0,7
Unterallgäu	-	-	-	3.093	2.979	-3,7

Tabelle 17: Entwicklung des Zellbinnenverkehrsaufkommens im Güterverkehr nach Verkehrsträgern – Angaben in Tsd. Tonnen pro Jahr

Gut zu erkennen sind die Abnahmen des Transportaufkommens im Zellbinnenverkehr – bis auf den Alb-Donau-Kreis und Neu-Ulm sind Rückgänge in der Bundesprognose enthalten. Für den Verkehrsträger Bahn gibt es lediglich in Ulm überhaupt ein Transportaufkommen.

3.4.2 Verflechtungen innerhalb der Region

In der folgenden Grafik sind die Entwicklungen der Verflechtungen für den Verkehrsträger Straße zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller dargestellt. Ausgewertet wurde dafür das Transportaufkommen auf der Straße – die Daten aufgeschlüsselt in einzelne Verkehrsmittel sind in Anlage 5 zu finden, wobei es für die Bahn lediglich zwei Beziehungen mit Transportaufkommen gibt.

- Zunahme des Aufkommens mit der Bahn zwischen Ulm und Günzburg um 20% (von 459 auf 552 Tonnen) und Abnahme zwischen Memmingen und Neu-Ulm um 2,6% (von 117 auf 114 Tonnen).
- Sämtliche Güterverkehrsverflechtungen des Kreises Memmingen mit den umliegenden Kreisen zeigen eine zum Teil deutliche Abnahme.

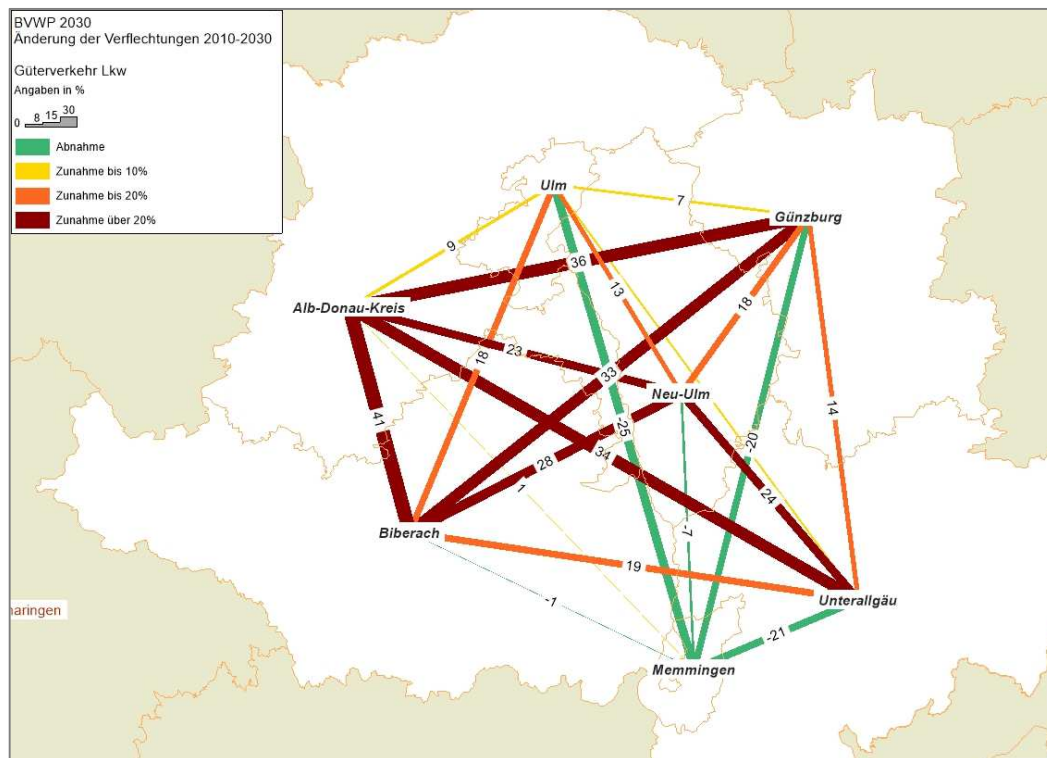


Abbildung 15: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller [in %]

In den beiden folgenden Darstellungen sind die Transportaufkommen Straße in den Jahren 2010 und 2030 für die Binnenrelationen verdeutlicht.

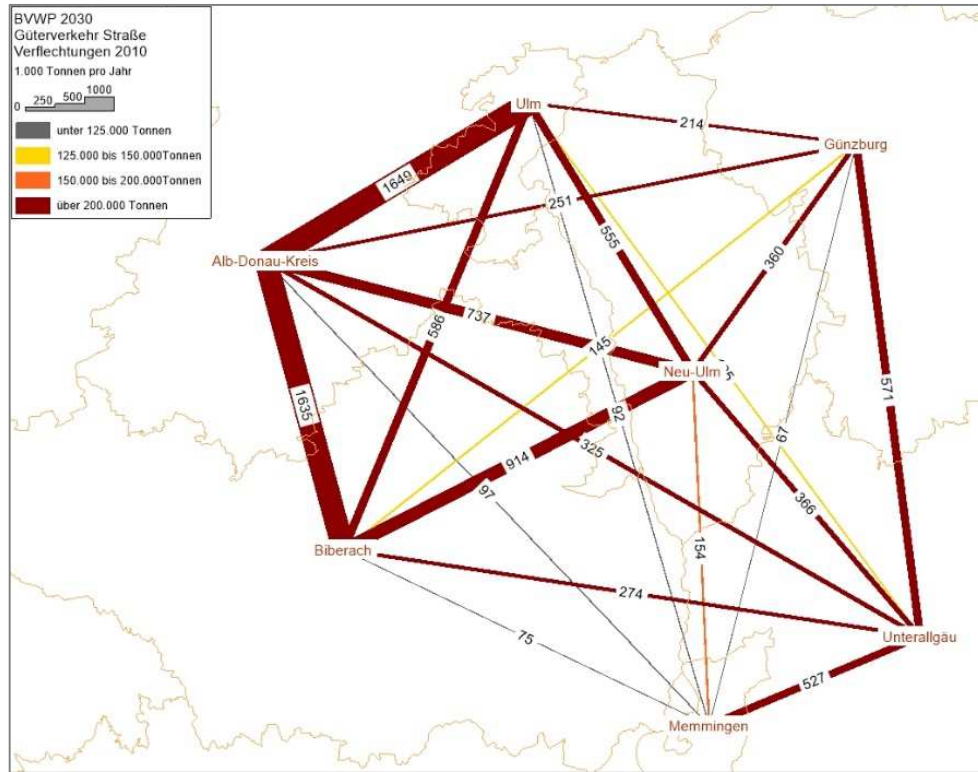


Abbildung 16: Güterverkehrsaufkommens auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller im Jahr 2010

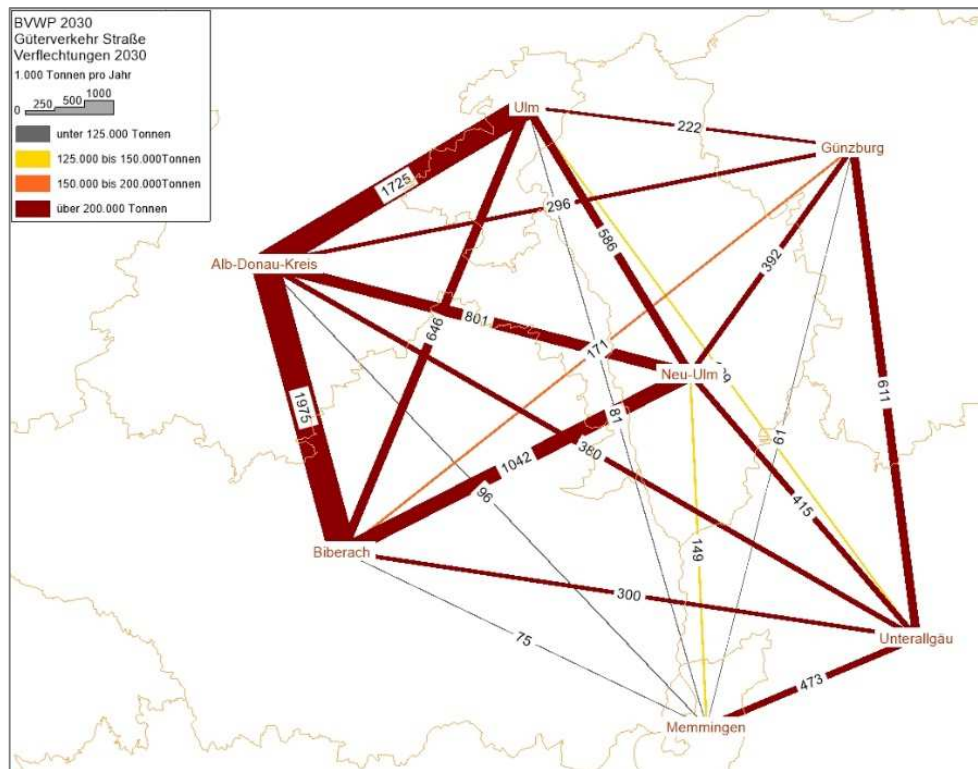


Abbildung 17: Güterverkehrsaufkommens auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller im Jahr 2030

3.4.3 Verflechtungen mit benachbarten Regionen

Wie bei den inneren Verflechtungen ist auch für die äußeren Verflechtungen, das heißt für die Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller und dem Umland eine Auswertung der Beziehungen möglich. Eine detaillierte Auflistung ist im Anhang zu finden – Anlage 5 enthält die Beziehungen für den Verkehrsträger Bahn, Anlage 6 die für den Verkehrsträger Straße (aufgrund der Vielzahl der Relationen wurden lediglich die 120 stärksten Transportbeziehungen der Region aufgelistet).

Im Bereich des Schienentransportes ist die Relation zwischen Neu-Ulm und dem Schwarzwald-Baar-Kreis mit 72.800 Tonnen im Jahr 2010 und einem Zuwachs von 31,6% bis zum Jahr 2030 die stärkste der Region. Die jeweils drei größten Verbindungen der einzelnen Kreise der Region Donau-Iller sind zwischen

- dem Alb-Donau-Kreis und dem Rhein-Neckar-Kreis (43.500 Tonnen, +39,7%), dem Kreis Breisgau-Hochschwarzwald (9.500 Tonnen, +46,4%) und dem Enzkreis (2.700 Tonnen, +49,9%)
- dem Kreis Biberach und Stuttgart (29.600 Tonnen, +43,3%), dem Ortenaukreis (2.800 Tonnen, +54,5%) und dem Landkreis Augsburg (277 Tonnen, +33,2%)
- dem Kreis Günzburg und dem Landkreis Augsburg (12.800 Tonnen, +14,5%), Passau (9.900 Tonnen, -10,4%) und dem Kreis Sigmaringen (1.800 Tonnen, +28%)
- Memmingen und dem Ortenaukreis (20.400 Tonnen, +13,9%), dem Landkreis Augsburg (8.200 Tonnen, +1,3%) und dem Kreis Lörrach (5.100 Tonnen, +7,1%)
- dem Kreis Neu-Ulm und dem Schwarzwald-Baar-Kreis (siehe oben), Mannheim (12.300 Tonnen, +54,4%) und dem Landkreis Augsburg (4.800 Tonnen, +26%)
- Ulm und dem Kreis Tirschenreuth (25.600 Tonnen, +46,5%), dem Ortenaukreis (8.200 Tonnen, +28,3%) und Nürnberg (6.800 Tonnen, +20,6%)
- dem Kreis Unterallgäu und Nürnberg (27.000 Tonnen, +25,9%), dem Ortenaukreis (6.400 Tonnen, +37,8%) und dem Landkreis Augsburg (2.800 Tonnen, +13,7%)

Insgesamt sind nur wenige Abnahmen auf einzelnen (5) Relationen mit geringem Transportaufkommen zu verzeichnen (Ausnahme: Ulm – Mannheim und Günzburg – Passau).

Straße

Für den Gütertransport auf der Straße ist die Relation zwischen Günzburg und dem Kreis Dillingen an der Donau mit 856.000 Tonnen im Jahr 2010 und einem Zuwachs von 1,2% bis zum Jahr 2030 die stärkste der Region. Den stärksten Zuwachs erfährt die Relation zwischen Günzburg und dem Kreis Bad-Tölz-Wolfratshausen mit über

66% (allerdings bei einem sehr geringen jährlichen Transportaufkommen von 14.000 Tonnen).

Die jeweils stärksten Verflechtungen der Kreise mit dem Umland zeigen

- der Alb-Donau-Kreis mit dem Kreis Ravensburg, dem Zollernalbkreis und dem Kreis Sigmaringen
- der Kreis Biberach mit den Kreisen Ravensburg, Reutlingen und Sigmaringen
- der Kreis Günzburg mit den Kreisen Dillingen an der Donau, Augsburg und Ostallgäu
- Memmingen mit den Kreisen Ravensburg, Oberallgäu und Kempten
- der Kreis Neu-Ulm mit den Kreisen Ravensburg, Nürnberg und Ostallgäu
- Ulm mit den Kreisen Ravensburg, Ludwigsburg und dem Bodenseekreis
- der Kreis Unterallgäu mit den Kreisen Ostallgäu, Kempten und Oberallgäu

Insgesamt sind die Verflechtungen auf den süddeutschen Raum fokussiert, was auch die folgende Grafik zeigt. Dargestellt sind die 50 stärksten Relationen der Kreise der Region Donau-Iller mit ihren jeweiligen Wachstumsraten.

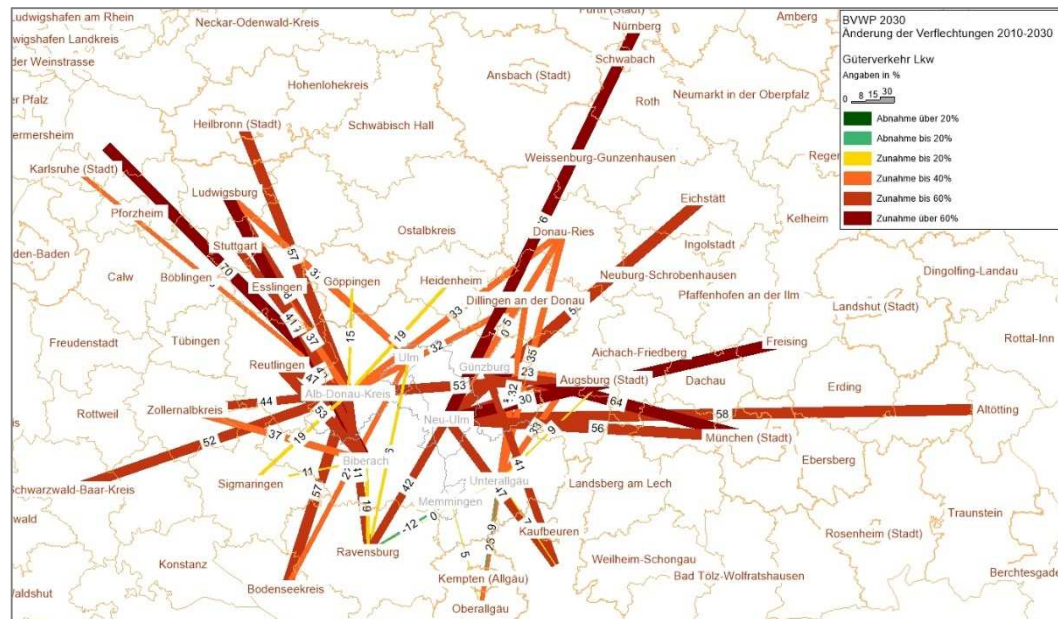


Abbildung 18: Entwicklung des Transportaufkommens Straße auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller und ihrem Umland [in %]

Auch bei den Güterverkehrsverflechtungen auf der Straße gibt es einige wenige relevante Relationen mit Abnahmen. Zu nennen sind insbesondere die Relationen zwischen Memmingen und den Kreisen Ravensburg, Kempten und Ostallgäu sowie die jeweils die Verbindung zwischen Unterallgäu und Ulm mit Kempten (Details können der Anlage 7 entnommen werden).

Die folgenden zwei Grafiken stellen der Vollständigkeit halber die absoluten Zahlen auf den jeweils 50 größten Verflechtungen für die Jahre 2010 und 2030 dar. Die Werte können ebenfalls der Anlage 7 entnommen werden.

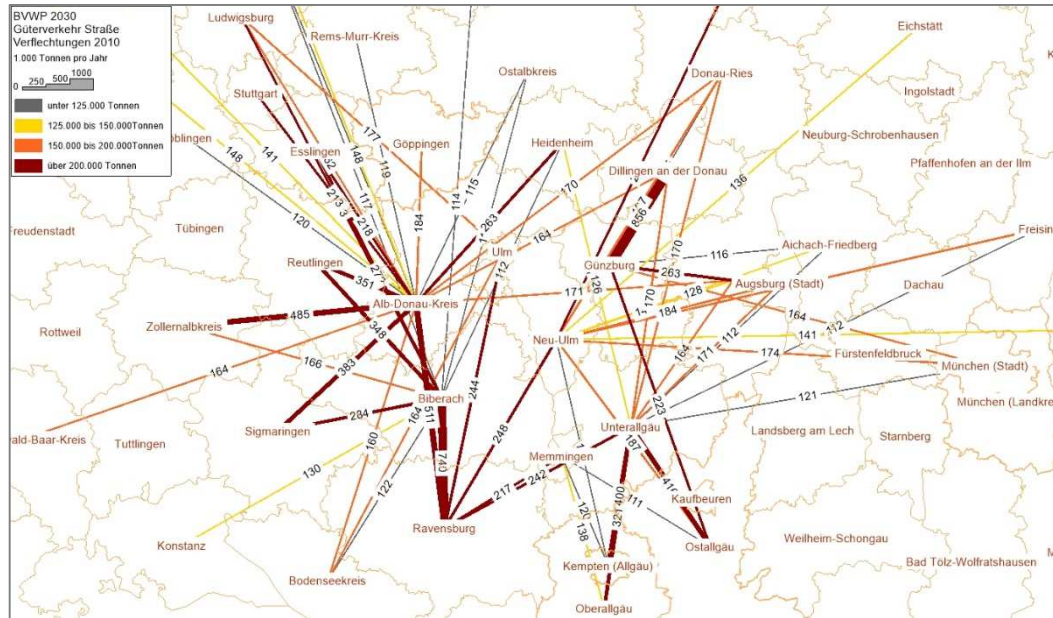


Abbildung 19: Transportaufkommens Straße 2010 auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller und ihrem Umland

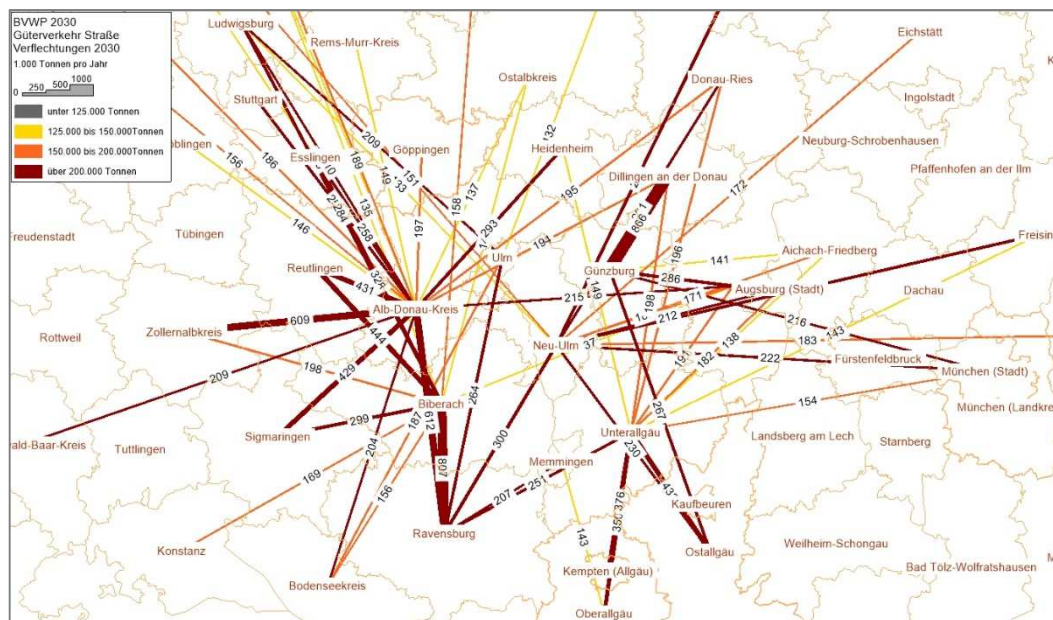


Abbildung 20: Transportaufkommens Straße 2030 auf den Beziehungen zwischen den Kreisen der Region Donau-Iller und ihrem Umland

3.5 Die regionalen Entwicklungen im Vergleich

Wirtschaftskraft

Basierend auf den Daten der Bundesprognose kann die Darstellung der Region hinsichtlich ihrer Wirtschaftskraft in den Jahren 2010 und 2030 erfolgen. Dazu wurde das Brutto-Inlands-Produkt (BIP) je Einwohner eines jeden Kreises ermittelt und eine Rangreihenfolge aller Kreise Deutschlands aufgestellt. In den folgenden Grafiken ist jeweils der Rang der Kreise für das Analyse- und das Prognosejahr abgebildet.

Es zeigt sich, dass bis auf den Kreis Unterallgäu alle Kreise der Region zur wirtschaftsstärkeren Hälfte Deutschlands gehören. Im Analysejahr 2010 liegen Ulm und Memmingen sogar unter den stärksten 20 Kreisen bundesweit.

Bis zum Prognosejahr 2030 ergeben sich leichte Verschiebungen. Ulm verliert zwei Ränge, Memmingen 10 – beide liegen damit aber immer noch unter den 30 wirtschaftsstärksten Kreisen Deutschlands. Neu-Ulm und der Alb-Donau-Kreis verbessern sich leicht. Biberach, Günzburg und Unterallgäu verlieren einige wenige Ränge – die Gesamtsituation stellt sich aber so dar wie im Analysejahr.

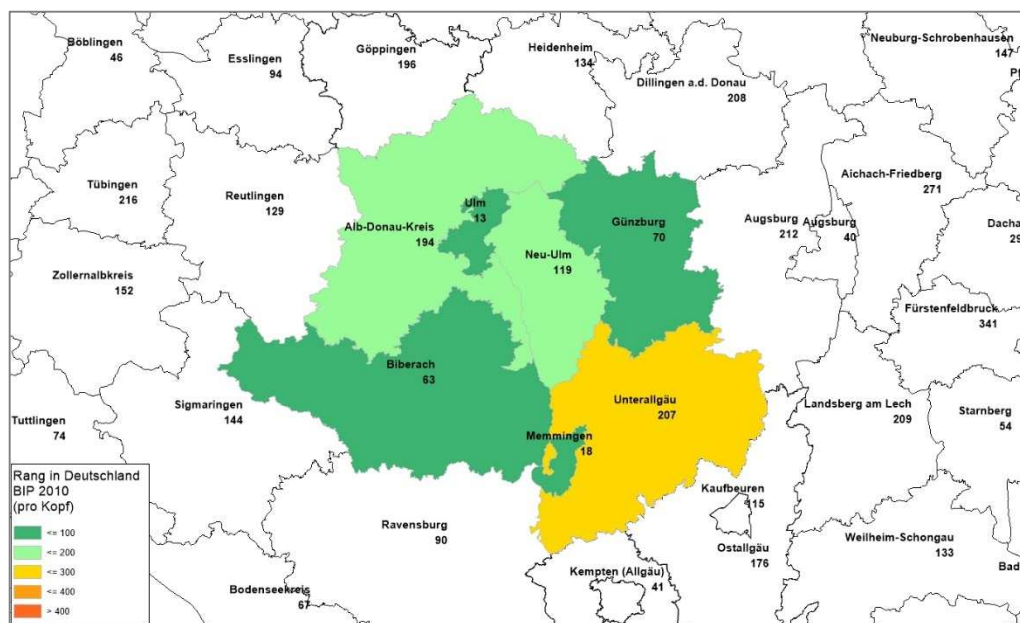


Abbildung 21: Rangfolge des BIP/Einwohner je Kreis innerhalb Deutschlands (2010)

Transportaufkommen

Tabelle 18 enthält die Entwicklung Gütertransportaufkommen der einzelnen Kreise der Region (getrennt für Schiene und Straße). Im Vergleich dazu aufgeführt sind die entsprechenden Informationen für Deutschland, Baden-Württemberg und Bayern.

Kreis	Schiene 2010 [Tsd. t]	Schiene 2030 [Tsd. t]	Änderung [%]	Straße 2010 [Tsd. t]	Straße 2030 [Tsd. t]	Änderung [%]
Ulm	247	511	107,2	5.111	5.676	11,1
Alb-Donau-Kreis	452	710	57,2	11.281	13.157	16,6
Biberach	72	107	48,0	9.527	10.845	13,8
Memmingen	43	55	27,8	2.574	2.786	8,2
Günzburg	38	55	45,1	5.138	5.739	11,7
Neu-Ulm	136	189	38,9	6.802	8.329	22,5
Unterallgäu	99	143	43,6	7.957	8.899	11,8
Region	1.087	1.767	62,8	48.390	55.431	14,6
Deutschland	257.279	296.368	15,2	2.782.662	3.073.605	10,5
Baden-Württemberg	14.254	28.462	99,7	338.390	361.426	6,8
Bayern	24.652	31.436	27,5	465.762	513.154	10,2

Tabelle 18: Entwicklung des Transportaufkommens im Güterverkehr

Gut zu sehen ist, dass die Entwicklung des Gütertransportmittels Schiene deutlich über der bundesweiten Entwicklung liegt. Auch das bayerische Wachstum wird hier in allen Fällen überschritten. Für die Entwicklung auf der Straße kann festgehalten werden, dass diese für die Region über der bundesweiten Entwicklung liegt. Auch der jeweilige Landesschnitt wird i.d.R. deutlich überschritten.

4 Abschätzung der Fahrleistung

Für die Auswertung der Fahrleistung in den einzelnen Kreisen wurde das PTV-eigene Verkehrsmodell VALIDATE herangezogen. Dieses enthält für das Jahr 2015 Streckenbelastungen für Pkw und Lkw.

Auf Grundlage dieses Modells und den Prognosedaten des BVWP 2030 (sowohl netz- als auch nachfrageseitig) hat die PTV ein VALIDATE-Prognosemodell 2030 aufgebaut, welches ebenfalls Streckenbelastungen für Pkw und Lkw ausweisen kann. Eine Nachfrageaktualisierung aufgrund aktueller Einwohnerzahlen für die Region wie in Kapitel 2.1 wurde an dieser Stelle nicht vorgenommen.

Für die Region Donau-Iller stellt sich aus dem Modell heraus das Belastungsbild im Jahr 2030 wie folgt dar – lila markiert sind Ausbau- oder Neubaustrecken, deren Fertigstellung bis zum Jahr 2030 vorausgesetzt wird:

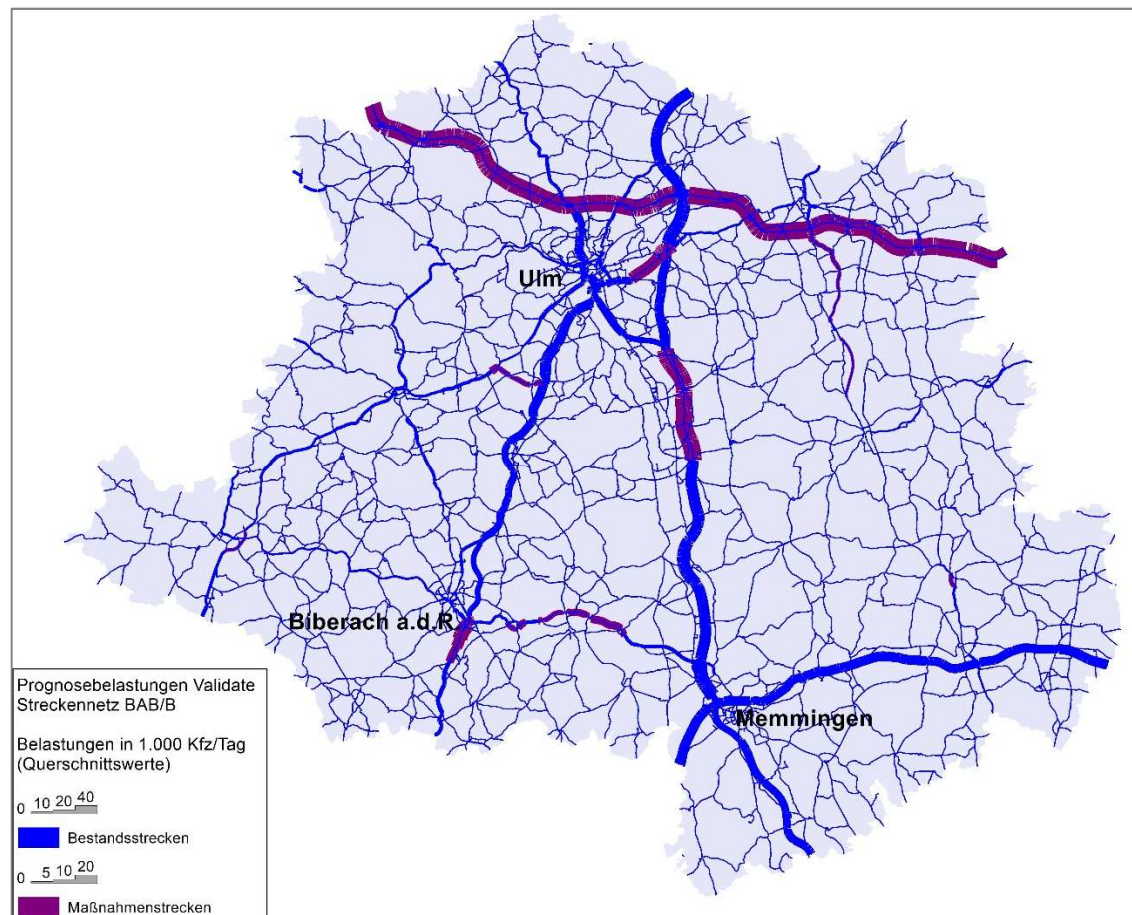


Abbildung 23: Belastungsbild 2030 für die Region Donau-Iller (Quelle: PTV Validate Prognose 2030)

Gesamtfahrleistung

Auf den Straßen in der Region Donau-Iller beträgt im Jahr 2015 die Gesamtfahrleistung pro Tag 26,8 Mio. Kfz-km. Diese wächst bis zum Jahr 2030 auf 30,2 Mio. Kfz-km an, was einem Zuwachs von ca. 13 Prozent entspricht.

Die folgende Tabelle enthält die im Modell ermittelten Fahrleistung in den Kreisen (hierbei sind kurze Fahrten nicht enthalten):

Kreis	2010			2030			Änderung [%]		
	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw
Ulm	2,3	2,1	0,2	2,4	2,1	0,3	3	0	32
Alb-Donau-Kreis	6,3	5,5	0,8	7,4	6,2	1,2	17	12	51
Biberach	5,3	4,8	0,5	5,9	5,2	0,7	11	9	30
Memmingen	0,8	0,7	0,1	0,9	0,8	0,1	10	6	41
Günzburg	3,4	2,9	0,6	4,0	3,2	0,8	16	11	42
Neu-Ulm	4,7	4,1	0,6	5,2	4,4	0,8	12	8	42
Unterallgäu	4,0	3,4	0,5	4,4	3,8	0,7	12	9	35
Region	26,8	23,6	3,2	30,2	25,7	4,6	13	9	41

Tabelle 19: Entwicklung der Fahrleistung auf den Straßen der Region Donau-Iller

In einem weiteren Schritt wurde die Fahrleistung auf den Straßenkategorien Autobahn, Bundes-, Landes- (bzw. Staats-) straße ausgewiesen.

Fahrleistung auf Autobahnen

Auf den Autobahnstrecken in der Region ergibt sich ein Zuwachs der Fahrleistung von 19,4% (von 9,8 auf 11,7 Mio. Kfz-km), wobei die Lkw-Fahrleistung um 47% ansteigt und die der Pkw um 13%.

Kreis	2010			2030			Änderung [%]		
	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw
Ulm	0,32	0,26	0,06	0,4	0,29	0,09	18	11	46
Alb-Donau-Kreis	2,16	1,66	0,50	2,9	2,06	0,80	33	24	61
Biberach	0,63	0,52	0,10	0,7	0,56	0,15	13	6	46
Memmingen	0,55	0,46	0,09	0,6	0,49	0,13	14	8	44
Günzburg	1,57	1,17	0,40	1,9	1,31	0,58	20	12	42
Neu-Ulm	2,35	1,95	0,40	2,7	2,13	0,57	15	9	43
Unterallgäu	2,19	1,82	0,37	2,5	1,99	0,51	14	10	38
Region	9,78	7,84	1,93	11,7	8,83	2,84	19	13	47

Tabelle 20: Entwicklung der Fahrleistung auf Autobahnen der Region Donau-Iller

Fahrleistung auf Bundesstraßen

Die Fahrleistung auf Bundesstraßen in der Region steigt von 6,5 Mio. Kfz-km auf 7,5 Mio. Kfz-km um 14%. Besonders deutlich fällt wiederum der Anstieg der Lkw-Fahrleistung um 41% aus.

Kreis	2010			2030			Änderung [%]		
	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw
Ulm	1,00	0,90	0,103	1,06	0,92	0,138	6	2	34
Alb-Donau-Kreis	1,54	1,39	0,155	1,73	1,51	0,217	12	9	40
Biberach	2,11	1,86	0,251	2,47	2,14	0,335	17	15	34
Memmingen	0,100	0,096	0,004	0,107	0,103	0,004	7	7	1
Günzburg	0,69	0,64	0,053	0,86	0,77	0,088	24	20	68
Neu-Ulm	0,68	0,58	0,098	0,77	0,62	0,148	13	7	51
Unterallgäu	0,42	0,39	0,028	0,48	0,43	0,045	15	12	62
Region	6,55	5,85	0,69	7,45	6,50	0,98	14	11	41

Tabelle 21: Entwicklung der Fahrleistung auf Bundesstraßen der Region Donau-Iller

Fahrleistung auf Landes- bzw. Staatsstraßen

Auf den Landes- und Staatsstraßen der Region wächst die Gesamtfahrleistung von 6,3 Mio. Kfz-km um 6% auf 6,6 Mio. Kfz-km an. Lediglich im Kreis Ulm sind Abnahmen der Pkw-Fahrleistung zu finden.

Kreis	2010			2030			Änderung [%]		
	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw
Ulm	0,20	0,19	0,0070	0,19	0,18	0,0077	-5	-5	10
Alb-Donau-Kreis	1,74	1,65	0,090	1,86	1,75	0,110	7	6	23
Biberach	1,74	1,62	0,121	1,87	1,72	0,144	7	6	19
Memmingen	0,075	0,073	0,002	0,077	0,074	0,002	3	2	27
Günzburg	0,71	0,64	0,071	0,75	0,66	0,092	5	2	29
Neu-Ulm	1,06	1,01	0,046	1,13	1,06	0,060	7	6	30
Unterallgäu	0,73	0,68	0,051	0,78	0,72	0,060	7	6	17
Region	6,25	5,87	0,39	6,65	6,17	0,48	6	5	23

Tabelle 22: Entwicklung der Fahrleistung auf Landesstraßen der Region Donau-Iller (gerundet)

5 Anlagen

Anlage 1: Transportaufkommen mit der Bahn je Güterabteilung in der Region Donau-Iller 2010 [Tonnen]

2010 Abteilung	Bezeichnung	Tonnen							Summe
		Ulm	Alb-Donau-Kreis	Biberach	Memmingen	Günzburg	Neu-Ulm	Unterrallgäu	
1	Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	52	12.339	3.299	574	0	0	0	16.264
2	Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	0	84	0	0	0	0	0	84
3	Erze, Steine und Erden, Bergbauerzeugnisse	8.810	54.629	29.576	0	298	0	0	93.313
4	Nahrungs- und Genussmittel	0	22.021	0	0	0	0	0	22.021
5	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	0	4.837	0	0	0	0	0	4.837
6	Holzwaren, Papier, Pappe Druckerzeugnisse	401	97.762	0	10	12	0	90.684	188.869
7	Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	0	49	0	0	0	0	0	49
8	Chemische Erzeugnisse	0	34.714	10	67	3.499	0	0	38.290
9	Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips et cetera)	1.174	1.671	0	72	0	0	0	2.917
10	Metalle und Metallerzeugnisse	44	64.759	2.727	0	0	75.969	0	143.499
11	Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte et cetera	1.402	98.096	17.763	0	0	241	0	117.502
12	Fahrzeuge	13.166	10.287	0	21	119	894	0	24.487
13	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte et cetera	0	5.143	0	0	0	0	0	5.143
14	Sekundärrohstoffe, Abfälle	21.318	9.807	18.504	42.640	33.642	58.828	8.654	193.393
16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	24.413	9.867	0	0	0	0	0	34.280
17	Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	0	732	0	0	0	0	0	732
18	Sammelgut	0	452	0	0	0	0	0	452
19	Gutart unbekannt	175.889	24.730	330	0	0	0	0	200.949
	Summe	246.669	451.979	72.209	43.384	37.570	135.932	99.338	1.087.081

Anlage 2: Transportaufkommen mit der Bahn je Güterabteilung in der Region Donau-Iller 2030 [Tonnen]

2030		Tonnen							
Abteilung	Bezeichnung	Ulm	Alb-Donau-Kreis	Biberach	Memmingen	Günzburg	Neu-Ulm	Unterallgäu	Summe
1	Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	225	13.299	4.763	749	0	0	0	19.036
2	Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	2	32	0	0	0	0	0	34
3	Erze, Steine und Erden, Bergbauerzeugnisse	13.605	80.504	42.373	0	506	0	0	136.988
4	Nahrungs- und Genussmittel	2.041	47.560	0	0	0	0	0	49.601
5	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	1.488	6.637	0	0	0	0	0	8.125
6	Holzwaren, Papier, Pappe Druckerzeugnisse	8.230	119.104	0	13	17	0	130.004	257.368
7	Kokerei- und Mineralölzeugnisse	1	85	0	0	0	0	0	86
8	Chemische Erzeugnisse	9.879	55.795	18	72	5.027	0	0	70.791
9	Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips et cetera)	2.374	3.580	0	112	0	0	0	6.066
10	Metalle und Metallerzeugnisse	7.553	114.726	4.471	0	0	81.975	0	208.725
11	Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte et cetera	10.934	147.167	28.139	0	0	318	0	186.558
12	Fahrzeuge	15.631	22.879	0	27	136	1.793	0	40.466
13	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte et cetera	1.566	6.225	0	0	0	0	0	7.791
14	Sekundärrohstoffe, Abfälle	27.684	18.941	26.583	54.492	48.814	104.703	12.678	293.895
16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	48.016	21.087	0	0	0	0	0	69.103
17	Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	32	1.330	0	0	0	0	0	1.362
18	Sammelgut	23	896	0	0	0	0	0	919
19	Gutart unbekannt	361.812	50.577	513	0	0	0	0	412.902
	Summe	511.096	710.424	106.860	55.465	54.500	188.789	142.682	1.769.816

Anlage 3: Transportaufkommen auf der Straße (Lkw) je Güterabteilung in der Region Donau-Iller 2010 [Tonnen]

2010		Tsd. Tonnen							
Abteilung	Bezeichnung	Ulm	Alb-Donau-Kreis	Biberach	Memmingen	Günzburg	Neu-Ulm	Unterallgäu	Summe
1	Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	114	375	362	105	195	251	337	1.739
2	Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	2	3	3	0	0	2	0	11
3	Erze, Steine und Erden, Bergbauerzeugnisse	1.018	4.384	4.859	412	1.975	1.139	4.047	17.833
4	Nahrungs- und Genussmittel	473	701	587	506	478	1.211	904	4.861
5	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	19	31	34	12	11	30	25	161
6	Holzwaren, Papier, Pappe Druckerzeugnisse	330	350	378	202	232	556	555	2.604
7	Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	107	141	37	48	37	98	45	513
8	Chemische Erzeugnisse	366	827	263	99	102	233	250	2.140
9	Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips et cetera)	412	2.426	917	208	623	876	810	6.273
10	Metalle und Metallerzeugnisse	356	302	305	122	219	687	172	2.163
11	Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte et cetera	212	139	298	114	146	147	95	1.151
12	Fahrzeuge	283	197	388	86	111	126	109	1.299
13	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte et cetera	36	34	61	20	24	45	35	253
14	Sekundärrohstoffe, Abfälle	331	577	504	69	344	482	248	2.555
15	Post, Pakete	114	86	55	64	77	114	38	548
16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	286	209	135	133	164	233	74	1.236
17	Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	153	117	68	85	93	129	40	685
18	Sammelgut	380	296	199	208	233	332	121	1.767
19	Gutart unbekannt	120	87	74	82	74	110	49	597
	Summe	5.111	11.281	9.527	2.574	5.138	6.802	7.957	48.390

Anlage 4: Transportaufkommen auf der Straße (Lkw) je Güterabteilung in der Region Donau-Iller 2030 [Tonnen]

2030		Tsd. Tonnen							
Abteilung	Bezeichnung	Ulm	Alb-Donau-Kreis	Biberach	Memmingen	Günzburg	Neu-Ulm	Unterallgäu	Summe
1	Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	127	450	435	113	226	313	400	2.064
2	Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	1	2	2	0	0	1	0	7
3	Erze, Steine und Erden, Bergbauerzeugnisse	1.036	4.598	5.112	418	2.048	1.210	4.230	18.652
4	Nahrungs- und Genussmittel	539	913	728	557	560	1.560	1.087	5.945
5	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren	27	46	50	13	13	40	32	220
6	Holzwaren, Papier, Pappe Druckerzeugnisse	391	423	463	229	274	671	658	3.108
7	Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	77	102	26	34	27	71	32	369
8	Chemische Erzeugnisse	404	1.007	303	109	116	272	274	2.484
9	Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips et cetera)	463	2.946	1.079	221	708	1.060	967	7.445
10	Metalle und Metallerzeugnisse	403	412	411	153	261	881	216	2.738
11	Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte et cetera	248	190	380	123	178	199	113	1.431
12	Fahrzeuge	328	277	518	95	136	175	144	1.674
13	Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte et cetera	41	47	73	24	30	71	50	336
14	Sekundärrohstoffe, Abfälle	351	653	550	67	357	545	265	2.788
15	Post, Pakete	126	110	70	69	92	150	47	665
16	Geräte und Material für die Güterbeförderung	331	280	177	145	205	317	97	1.552
17	Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	170	155	87	92	114	174	52	843
18	Sammelgut	440	417	267	228	294	459	160	2.265
19	Gutart unbekannt	174	131	111	95	99	161	74	845
	Summe	5.676	13.157	10.845	2.786	5.739	8.329	8.899	55.431

Anlage 5: Transportaufkommen Straße auf den Binnenbeziehungen der Region Donau-Iller

		Transportaufkommen Straße in Tonnen		
Beziehung		2010	2030	Änderung
Ulm	Alb-Donau-Kreis	847.988	906.707	6,9%
Ulm	Biberach	179.408	191.019	6,5%
Ulm	Memmingen	55.851	49.400	-11,6%
Ulm	Günzburg	102.634	103.783	1,1%
Ulm	Neu-Ulm	201.940	222.769	10,3%
Ulm	Unterallgäu	35.199	35.899	2,0%
Alb-Donau-Kreis	Ulm	801.097	818.250	2,1%
Alb-Donau-Kreis	Biberach	636.758	749.935	17,8%
Alb-Donau-Kreis	Memmingen	65.866	63.794	-3,1%
Alb-Donau-Kreis	Günzburg	120.028	134.397	12,0%
Alb-Donau-Kreis	Neu-Ulm	509.301	527.789	3,6%
Alb-Donau-Kreis	Unterallgäu	148.295	169.318	14,2%
Biberach	Ulm	406.927	454.918	11,8%
Biberach	Alb-Donau-Kreis	997.931	1.225.141	22,8%
Biberach	Memmingen	42.261	43.587	3,1%
Biberach	Günzburg	36.569	41.330	13,0%
Biberach	Neu-Ulm	418.881	474.815	13,4%
Biberach	Unterallgäu	145.384	156.399	7,6%
Memmingen	Ulm	35.915	31.239	-13,0%
Memmingen	Alb-Donau-Kreis	30.818	32.063	4,0%
Memmingen	Biberach	33.205	31.911	-3,9%
Memmingen	Günzburg	27.626	22.547	-18,4%
Memmingen	Neu-Ulm	73.663	71.033	-3,6%
Memmingen	Unterallgäu	295.079	263.923	-10,6%
Günzburg	Ulm	111.224	118.196	6,3%
Günzburg	Alb-Donau-Kreis	131.059	162.068	23,7%
Günzburg	Biberach	108.663	129.948	19,6%
Günzburg	Memmingen	39.431	38.929	-1,3%
Günzburg	Neu-Ulm	209.794	226.108	7,8%
Günzburg	Unterallgäu	238.841	254.429	6,5%
Neu-Ulm	Ulm	353.178	363.454	2,9%
Neu-Ulm	Alb-Donau-Kreis	227.765	272.914	19,8%
Neu-Ulm	Biberach	495.154	567.544	14,6%
Neu-Ulm	Memmingen	80.364	77.656	-3,4%
Neu-Ulm	Günzburg	149.810	165.678	10,6%
Neu-Ulm	Unterallgäu	127.569	135.765	6,4%
Unterallgäu	Ulm	89.842	92.917	3,4%
Unterallgäu	Alb-Donau-Kreis	176.569	210.910	19,4%
Unterallgäu	Biberach	128.350	143.643	11,9%
Unterallgäu	Memmingen	232.417	208.880	-10,1%
Unterallgäu	Günzburg	332.319	356.540	7,3%
Unterallgäu	Neu-Ulm	238.168	279.135	17,2%

Anlage 6: Transportaufkommen Schiene auf den Umlandbeziehungen der Region Donau-Iller

Beziehung		Transportaufkommen Bahn in Tonnen		
		2010	2030	Änderung
Alb-Donau-Kreis	Rhein-Neckar-Kreis	43.564	60.880	39,7%
Alb-Donau-Kreis	Breisgau-Hochschwarzwald	9.531	13.949	46,4%
Alb-Donau-Kreis	Enzkreis	2.688	4.028	49,9%
Alb-Donau-Kreis	Ortenaukreis	2.161	3.042	40,8%
Alb-Donau-Kreis	Lörrach	1.434	2.204	53,7%
Alb-Donau-Kreis	Augsburg (Landkreis)	500	693	38,6%
Alb-Donau-Kreis	Mannheim	488	962	97,1%
Alb-Donau-Kreis	Regensburg (Stadt)	299	526	75,9%
Alb-Donau-Kreis	Rastatt	159	215	35,2%
Alb-Donau-Kreis	Nürnberg	71	105	47,9%
Alb-Donau-Kreis	Altötting	32	72	125,0%
Biberach	Stuttgart	29.633	42.454	43,3%
Biberach	Ortenaukreis	2.806	4.336	54,5%
Biberach	Augsburg (Landkreis)	277	369	33,2%
Biberach	Mannheim	124	189	52,4%
Günzburg	Augsburg (Landkreis)	12.863	14.724	14,5%
Günzburg	Passau (Stadt)	9.935	8.903	-10,4%
Günzburg	Sigmaringen	1.795	2.297	28,0%
Günzburg	Rosenheim (Stadt)	709	839	18,3%
Günzburg	Wunsiedel im Fichtelgebirge	651	707	8,6%
Günzburg	München (Stadt)	381	538	41,2%
Günzburg	Kulmbach	199	312	56,8%
Günzburg	Kempten (Allgäu)	124	125	0,8%
Günzburg	Nürnberg	116	184	58,6%
Günzburg	Tirschenreuth	93	104	11,8%
Günzburg	Landshut (Stadt)	50	63	26,0%
Günzburg	Bamberg (Stadt)	35	45	28,6%
Günzburg	Berchtesgadener Land	34	44	29,4%
Günzburg	Schwandorf	4	5	25,0%
Memmingen	Ortenaukreis	20.415	23.250	13,9%
Memmingen	Augsburg (Landkreis)	8.246	8.352	1,3%
Memmingen	Lörrach	5.086	5.445	7,1%
Memmingen	München (Stadt)	1.886	2.056	9,0%
Memmingen	Augsburg (Stadt)	1.405	1.585	12,8%
Memmingen	Heilbronn (Landkreis)	1.330	1.501	12,9%
Memmingen	Mannheim	339	423	24,8%
Memmingen	Rottal-Inn	311	363	16,7%
Memmingen	Rosenheim (Stadt)	191	209	9,4%
Memmingen	Stuttgart	154	191	24,0%
Memmingen	Nürnberg	154	222	44,2%
Memmingen	Sigmaringen	148	139	-6,1%
Memmingen	Deggendorf	72	105	45,8%
Memmingen	München (Landkreis)	57	43	-24,6%
Memmingen	Schwandorf	7	7	0,0%

Beziehung		Transportaufkommen Bahn in Tonnen		
		2010	2030	Änderung
Neu-Ulm	Schwarzwald-Baar-Kreis	72.804	95.803	31,6%
Neu-Ulm	Mannheim	12.291	18.613	51,4%
Neu-Ulm	Augsburg (Landkreis)	4.760	5.999	26,0%
Neu-Ulm	Ortenaukreis	3.426	4.867	42,1%
Neu-Ulm	Karlsruhe (Stadt)	3.020	3.545	17,4%
Neu-Ulm	Nürnberg	2.541	3.377	32,9%
Neu-Ulm	Kelheim	2.132	2.631	23,4%
Neu-Ulm	Rosenheim (Stadt)	911	1.187	30,3%
Neu-Ulm	Schwandorf	825	1.140	38,2%
Neu-Ulm	Kempten (Allgäu)	450	504	12,0%
Neu-Ulm	Ingolstadt	373	380	1,9%
Neu-Ulm	München (Stadt)	331	529	59,8%
Neu-Ulm	Augsburg (Stadt)	217	255	17,5%
Neu-Ulm	Ludwigsburg	195	296	51,8%
Neu-Ulm	Straubing-Bogen	187	289	54,5%
Neu-Ulm	Pfaffenhofen an der Ilm	174	244	40,2%
Neu-Ulm	Karlsruhe (Landkreis)	167	281	68,3%
Neu-Ulm	Ostalbkreis	102	135	32,4%
Neu-Ulm	Ansbach (Stadt)	79	120	51,9%
Neu-Ulm	München (Landkreis)	76	131	72,4%
Ulm	Tirschenreuth	25.615	37.538	46,5%
Ulm	Ortenaukreis	8.169	10.483	28,3%
Ulm	Nürnberg	6.763	8.157	20,6%
Ulm	Schwandorf	3.715	5.041	35,7%
Ulm	Heilbronn (Stadt)	3.279	3.733	13,8%
Ulm	Regensburg (Stadt)	2.643	3.249	22,9%
Ulm	Mannheim	2.254	1.502	-33,4%
Ulm	Stuttgart	1.702	2.346	37,8%
Ulm	Ludwigsburg	1.099	1.529	39,1%
Ulm	Ostalbkreis	720	1.034	43,6%
Ulm	Rosenheim (Stadt)	526	777	47,7%
Ulm	Lichtenfels	358	547	52,8%
Ulm	Landsberg am Lech	353	431	22,1%
Ulm	Karlsruhe (Landkreis)	243	408	67,9%
Ulm	München (Stadt)	214	310	44,9%
Ulm	Heilbronn (Landkreis)	198	489	147,0%
Ulm	München (Landkreis)	120	94	-21,7%
Ulm	Konstanz	104	161	54,8%
Ulm	Karlsruhe (Stadt)	90	127	41,1%
Ulm	Amberg-Sulzbach	70	110	57,1%
Ulm	Ravensburg	52	65	25,0%
Ulm	Rems-Murr-Kreis	50	63	26,0%
Ulm	Waldshut	47	65	38,3%
Ulm	Heidenheim	6	6	0,0%
Unterallgäu	Nürnberg	26.974	33.968	25,9%
Unterallgäu	Ortenaukreis	6.379	8.791	37,8%
Unterallgäu	Augsburg (Landkreis)	2.830	3.217	13,7%
Unterallgäu	Main-Spessart	259	364	40,5%
Unterallgäu	Hof (Stadt)	100	129	29,0%

Anlage 7: Transportaufkommen Straße auf den Umlandbeziehungen der Region Donau-Iller

Beziehung		Transportaufkommen Straße in Tonnen		
		2010	2030	Änderung
Alb-Donau-Kreis	Ravensburg	510.503	611.949	19,9%
Alb-Donau-Kreis	Zollernalbkreis	485.128	608.802	25,5%
Alb-Donau-Kreis	Sigmaringen	383.285	429.210	12,0%
Alb-Donau-Kreis	Heidenheim	263.106	293.027	11,4%
Alb-Donau-Kreis	Esslingen	217.683	258.103	18,6%
Alb-Donau-Kreis	Stuttgart	212.984	256.742	20,5%
Alb-Donau-Kreis	Göppingen	183.716	197.452	7,5%
Alb-Donau-Kreis	Augsburg (Landkreis)	170.666	214.899	25,9%
Alb-Donau-Kreis	Donau-Ries	169.605	194.929	14,9%
Alb-Donau-Kreis	Dillingen an der Donau	164.410	193.735	17,8%
Alb-Donau-Kreis	Schwarzwald-Baar-Kreis	164.373	209.155	27,2%
Alb-Donau-Kreis	Ludwigsburg	162.168	209.602	29,2%
Alb-Donau-Kreis	Bodenseekreis	159.629	203.521	27,5%
Alb-Donau-Kreis	Heilbronn (Landkreis)	148.100	189.446	27,9%
Alb-Donau-Kreis	Karlsruhe (Stadt)	147.599	155.853	5,6%
Alb-Donau-Kreis	Karlsruhe (Landkreis)	141.304	185.531	31,3%
Alb-Donau-Kreis	Heilbronn (Stadt)	120.812	134.031	10,9%
Alb-Donau-Kreis	Böblingen	119.590	146.471	22,5%
Alb-Donau-Kreis	Rems-Murr-Kreis	119.155	149.489	25,5%
Alb-Donau-Kreis	Ostalbkreis	115.449	137.159	18,8%
Alb-Donau-Kreis	Mannheim	98.650	132.835	34,7%
Alb-Donau-Kreis	Schwäbisch Hall	93.756	116.873	24,7%
Alb-Donau-Kreis	Waldshut	88.354	127.363	44,2%
Alb-Donau-Kreis	Augsburg (Stadt)	87.141	108.336	24,3%
Alb-Donau-Kreis	Ostallgäu	86.540	110.241	27,4%
Alb-Donau-Kreis	Ortenaukreis	84.919	117.302	38,1%
Alb-Donau-Kreis	Lörrach	82.938	115.906	39,8%
Biberach	Ravensburg	740.192	806.501	9,0%
Biberach	Reutlingen	348.276	444.427	27,6%
Biberach	Sigmaringen	283.571	299.272	5,5%
Biberach	Esslingen	272.202	327.892	20,5%
Biberach	Ludwigsburg	203.457	284.145	39,7%
Biberach	Zollernalbkreis	166.451	197.702	18,8%
Biberach	Konstanz	130.487	169.348	29,8%
Biberach	Bodenseekreis	122.065	156.242	28,0%
Biberach	Heilbronn (Stadt)	117.338	134.650	14,8%
Biberach	Schwäbisch Hall	113.755	158.096	39,0%
Biberach	Heidenheim	112.305	131.449	17,0%
Biberach	Ostalbkreis	110.917	140.424	26,6%
Biberach	Augsburg (Landkreis)	108.109	137.093	26,8%
Biberach	Dillingen an der Donau	98.621	119.031	20,7%
Biberach	Aichach-Friedberg	93.386	127.487	36,5%
Biberach	Stuttgart	87.648	108.613	23,9%
Biberach	Heilbronn (Landkreis)	87.132	119.752	37,4%

Beziehung		Transportaufkommen Straße in Tonnen		
		2010	2030	Änderung
Günzburg	Dillingen an der Donau	855.525	865.764	1,2%
Günzburg	Augsburg (Landkreis)	263.162	285.721	8,6%
Günzburg	Ostallgäu	223.270	266.690	19,4%
Günzburg	München (Stadt)	163.538	216.346	32,3%
Günzburg	Aichach-Friedberg	115.671	141.090	22,0%
Günzburg	Donau-Ries	115.327	122.872	6,5%
Günzburg	Ravensburg	98.192	117.068	19,2%
Günzburg	Landsberg am Lech	94.361	114.542	21,4%
Günzburg	Karlsruhe (Stadt)	91.571	103.281	12,8%
Günzburg	Nürnberg	90.251	101.265	12,2%
Günzburg	Rosenheim (Landkreis)	87.936	116.145	32,1%
Günzburg	Kempten (Allgäu)	87.257	91.016	4,3%
Günzburg	Pfaffenhofen an der Ilm	77.557	85.735	10,5%
Memmingen	Ravensburg	216.988	206.618	-4,8%
Memmingen	Oberallgäu	138.377	143.370	3,6%
Memmingen	Kempten (Allgäu)	120.259	104.019	-13,5%
Memmingen	Ostallgäu	111.442	110.217	-1,1%
Memmingen	Bad Kissingen	97.368	101.599	4,3%
Memmingen	Augsburg (Landkreis)	81.448	90.735	11,4%
Memmingen	Ludwigsburg	79.474	95.689	20,4%
Neu-Ulm	Ravensburg	247.663	299.759	21,0%
Neu-Ulm	Nürnberg	211.231	282.242	33,6%
Neu-Ulm	Ostallgäu	187.014	230.496	23,3%
Neu-Ulm	Freising	186.269	268.161	44,0%
Neu-Ulm	Augsburg (Stadt)	184.401	211.879	14,9%
Neu-Ulm	München (Stadt)	174.000	221.807	27,5%
Neu-Ulm	Augsburg (Landkreis)	146.049	180.143	23,3%
Neu-Ulm	Altötting	141.438	183.035	29,4%
Neu-Ulm	Eichstätt	136.393	172.494	26,5%
Neu-Ulm	Aichach-Friedberg	127.981	171.412	33,9%
Neu-Ulm	Kempten (Allgäu)	119.159	117.989	-1,0%
Neu-Ulm	Dillingen an der Donau	109.999	123.535	12,3%
Neu-Ulm	Oberallgäu	109.024	130.415	19,6%
Neu-Ulm	Mannheim	106.672	151.408	41,9%
Neu-Ulm	Heidenheim	101.569	109.375	7,7%
Neu-Ulm	Landsberg am Lech	94.851	127.642	34,6%
Neu-Ulm	Ludwigsburg	94.073	133.059	41,4%
Neu-Ulm	Stuttgart	90.708	116.144	28,0%
Neu-Ulm	Karlsruhe (Landkreis)	88.237	130.759	48,2%
Neu-Ulm	Rosenheim (Landkreis)	85.985	129.882	51,1%

Beziehung		Transportaufkommen Straße in Tonnen		
		2010	2030	Änderung
Ulm	Ravensburg	244.225	263.851	8,0%
Ulm	Ludwigsburg	176.719	208.526	18,0%
Ulm	Bodenseekreis	164.372	186.736	13,6%
Ulm	Stuttgart	108.699	122.590	12,8%
Ulm	München (Stadt)	102.359	111.906	9,3%
Ulm	Ansbach (Landkreis)	98.258	132.036	34,4%
Ulm	Sigmaringen	98.010	108.196	10,4%
Ulm	Augsburg (Landkreis)	97.034	109.358	12,7%
Ulm	Nürnberg	94.756	107.235	13,2%
Ulm	Zollernalbkreis	89.329	95.792	7,2%
Ulm	Donau-Ries	85.248	86.256	1,2%
Ulm	Esslingen	79.833	88.523	10,9%
Unterallgäu	Ostallgäu	415.671	432.159	4,0%
Unterallgäu	Kempten (Allgäu)	400.340	376.407	-6,0%
Unterallgäu	Oberallgäu	320.560	350.105	9,2%
Unterallgäu	Ravensburg	242.447	250.890	3,5%
Unterallgäu	Augsburg (Stadt)	170.950	182.314	6,6%
Unterallgäu	Donau-Ries	170.334	195.621	14,8%
Unterallgäu	Dillingen an der Donau	169.576	197.679	16,6%
Unterallgäu	Augsburg (Landkreis)	164.195	190.983	16,3%
Unterallgäu	Heidenheim	126.288	149.084	18,1%
Unterallgäu	München (Stadt)	120.709	154.189	27,7%
Unterallgäu	Aichach-Friedberg	111.804	138.335	23,7%
Unterallgäu	Freising	111.568	142.570	27,8%
Unterallgäu	Landsberg am Lech	109.272	119.976	9,8%
Unterallgäu	Weilheim-Schongau	94.697	112.117	18,4%
Unterallgäu	Schwäbisch Hall	92.195	115.600	25,4%
Unterallgäu	Lindau (Bodensee)	90.991	110.542	21,5%
Unterallgäu	Esslingen	86.688	107.195	23,7%
Unterallgäu	Ostalbkreis	85.185	106.661	25,2%
Unterallgäu	Ludwigsburg	84.679	116.649	37,8%
Unterallgäu	Ebersberg	80.178	122.960	53,4%
Unterallgäu	Rosenheim (Landkreis)	78.753	118.338	50,3%