

Innenstadtdialog - Online Bürgerblick zur Mobilität 2020 Spannende Beiträge und Ideen der Bürgerinnen und Bürger zur Verkehrspolitik

Der Ulmer Innenstadtdialog ging in der Zeit der Kontaktbeschränkungen im Herbst 2020 online weiter. Während der dreiwöchigen aktiven Dialogphase haben Menschen aus Ulm und aus der Region mehr als 100 Beiträge und Ideen zum komplexen Thema Mobilität entwickelt und mitgeteilt. Oberbürgermeister Gunter Czisch dankt den Bürgerinnen und Bürgern, die mitgemacht haben, für ihr Engagement. Alle Beiträge können auf der Webseite www.zukunftstadt.ulm.de/dialog/mobilitaet nachgelesen werden.

5 Dialogschalter standen zur Verfügung:

- Mein Ziel - die Ulmer Innenstadt
- Besser in die Innenstadt
- Parken, Liefern Laden
- Projekt: Sensoren für Behindertenparkplätze
- Projekt: Die Ulmer Mobilitätsstation

Sehr viele Beiträge äußern sich mit Kritik und Vorschlägen zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel, des Radverkehrs oder des Angebotes an Fußwegen. Da geht es um Tarife, Taktzeiten und Linienführungen der Busse, Qualität der Radwege, Gefahren an Kreuzungen und auch um Konflikte zwischen Radler*Innen und Fußgänger*Innen. Es gibt viel Übereinstimmung in der Auffassung, dass der Autoverkehr in der Innenstadt, effizienter, leiser, langsamer und weniger werden sollte.

Wie geht es nach der aktiven Dialogphase weiter? Die Beiträge der online Beteiligung werden in die Projektgruppe Innenstadtdialog eingebracht. Ein öffentliches Forum im Stadthaus soll im Jahr 2021 alle Ideen und Vorschläge zusammenführen - wie es bereits im Sommer 2019 zum Thema Öffentlicher Raum geschehen ist. Anschließend wird der Gemeinderat die Ergebnisse gebündelt als „Maßnahmenkatalog Mobilität“ beraten. Es ist beabsichtigt, wie schon bei den Themen Öffentlicher Raum und Wirtschaftsstandort Innenstadt, kurzfristig realisierbare Maßnahmen zu identifizieren und unmittelbar umzusetzen. Wir hoffen sehr, dass der Corona Virus bald soweit eingedämmt ist, dass der direkte Dialog vor Ort wieder möglich ist.

Die Ergebnisse im Detail

1. Mein Ziel - die Ulmer Innenstadt

Einhellig fordern die Beiträge dazu auf, den individuellen Autoverkehr in der Ulmer Innenstadt, besonders innerhalb des Innenstadtrings, sehr stark zu reduzieren. Dort sollten längerfristig nur noch der Anwohner- und Lieferverkehr zulässig sein. In den schmalen Altstadtgassen sollten der Autoverkehr und das Parken stark reduziert werden. Auch eine Maut innerhalb des Rings kommt als Steuerungsinstrument in Betracht. Der Ulmer ÖPNV und das Radverkehrsangebot werden im Grundsatz recht gut bewertet, mit vielen Verbesserungsvorschlägen, die zum Teil sehr spezielle Stellen und Kreuzungen betreffen oder Linien.

Der AK Mobilität der Lokalen Agenda hat sich mit einigen Beiträgen zu Wort gemeldet. Bemerkenswert neben den technischen und politischen Vorschlägen ist die Erkenntnis, reibungslose Mobilität erfordere immer auch das Verständnis aller Verkehrsteilnehmer*Innen untereinander und füreinander. Die neuen E-Scooter werden als innovativer Beitrag zwar begrüßt, kritisiert wird, dass sie oft kreuz und quer im Verkehrsraum stehen.

Vorschläge im Einzelnen:

ÖPNV

- Anbindung in die Region deutlich verbessern
- Verknüpfung mit großzügigeren P+R Angeboten, z.B. P+R Parkhaus am Donaabad
- dichtere Takte in der Rush-Hour auf den neuralgischen Linien
- 30 Minutentakt auch samstags auf der Linie 13 nach Jungingen
- Fahrplan Linie 11 misslungen, muss neu konzipiert werden
- Neuordnung der Linie 7
- Tarife: Kurzstrecke 1€, Ding Card, 365 € Jahresticket, Gratisangebote für Rentner*Innen
- 1 Ticket für intermodale Wegeketten
- Bezahlen beim Ein- und Ausstieg berührungslos mit Kartenlesegerät
- Gepäcklogistik: Schließfächer oder andere Lösungen für die Zwischenlagerung des Einkaufs

Radverkehr

- Generell viel mehr Abstellanlagen erforderlich,
- Fehlanzeige im Bereich der neuen Sedelhöfe,
- Fahrradparkhaus Hauptbahnhof erforderlich
- Lücken im Netz schließen, der Fahrradstreifen Frauenstraße endet z.B. unvermittelt
- enge konfliktreiche Radstrecke Xinedome - Glöcklerstr./ Lautergasse verbessern
- Ampelschaltung, speziell Willy-Brandt-Platz, Ehinger Tor für R/F Verkehr verbessern
- Radverbindung Innenstadt- Weststadt verbessern, z.B. durch Verlängerung des Posttunnels oder weiteren radtauglichen Steg
- Kopfsteinpflasterbereiche, besonders häufig im Fischerviertel, sehr ungünstig
- Zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Sattlergasse Radverkehr im „Pulk“ per Blockabfertigung auf der Neuen Straße leiten
- Verbindung Eselsberg -Innenstadt vervollständigen und Kreuzungen verbessern
- Gut brauchbare Verbindung Einsingen - Innenstadt herstellen
- kombinierter F/R Weg an der Donau zu überfüllt und gefährlich, Ausbau erforderlich
- Baulicher Zustand der Radwege zum Teil sehr schlecht

Individualverkehr Auto (MIV)

- Autoverkehr deutlich reduzieren
- Bildung individueller Fahrgemeinschaften mit Hilfe digitaler Plattformen unterstützen
- Maut als Steuerungsinstrument, Ausnahmen für Bewohner und Lieferverkehr
- Verbesserung des Parkleitsystems

2. Besser in die Innenstadt

Die Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger zum zweiten Thema überschneiden sich häufig mit dem vorhergehenden Abschnitt „Mein Ziel die Ulmer Innenstadt“. Die folgende Auflistung nennt neue zusätzliche Ideen. Der Tenor ist derselbe wie beim ersten Thema: Weniger Autos, mehr ÖPNV und mehr Radverkehr. Die gesellschaftliche Verkehrswende erfordert Investitionen in die Infrastruktur der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und mehr Platz im öffentlichen Raum für die umweltfreundliche Mobilität. Damit ist zugleich der politische Diskurs eröffnet: Beschleunigung, mehr Angebot und mehr Komfort für öffentliche Verkehrsmittel, Radverkehr und Gehwege bedeuten zwangsläufig weniger Platz, weniger Fahrspuren und kürzere Grünzeiten an den Kreuzungen für den individuellen Autoverkehr. Auch um die Flächen für öffentliche Parkplätze gibt es Konkurrenz: Bäume, Fahrräder, Lastenfahrräder, E-Scooter, Anlieferzonen benötigen im Prinzip dieselben Flächen. Hinzu kommt das nachvollziehbare, durch Corona verstärkte Bedürfnis, mehr öffentliche Fläche für Außengastronomie und Geschäfte bereitzustellen.

Vorschläge im Einzelnen:

ÖPNV

- 10 Minuten Takt bis 22 Uhr auf den Hauptlinien
- 5 Minuten Takt in der Rush-Hour
- Regio S-Bahn realisieren
- P+R Plätze müssen an 7 Tagen der Woche angeboten werden
- Straßenbahn nach Blaustein verlängern
- Elektrobusse als günstige Alternative zur Trambahn in der ÖPNV Strategie favorisieren
- Seilbahn als Alternative ernsthaft strategisch mitdenken
- Elektronische Anzeigen sollten alle Linien zeigen, die eine Haltestelle bedienen
- Busspur im Bereich beim Neubau der Adenauerbrücke einrichten,
- Liniensystem der Busse in Neu-Ulm überdenken,
- Linie 850/870 fährt unzuverlässig
- umwegige Fahr- und Umsteigebeziehungen von Neu-Ulmer Ortschaften, z.B. ins Donautal
- ZUP in Neu-Ulm stärken
- Tarife Heidelberg für Ulm: Man bezahlt nur die Strecke, die man zurücklegt
- Grattissamstag in UL/NU führt an den Stadtgrenzen zu kuriosen Tarifsituationen, z.B. relativ hoher Fahrpreis für 1 Station oder Ausweidfahrten mit dem Auto
- Wabensystem, z.B. im Fall der Linie 73 überdenken

Radverkehr

- Grundsätzlich ist eine Trennung F/R anzustreben, überall, wo viel los ist
- »Fahrräder Frei« auf eigentlich als Gehwege konzipierten Flächen reicht nicht
- Lastenfahrräder und Räder mit Anhängern brauchen mehr Platz und größere Radien
- Die hohe Geschwindigkeit der E-Bikes erfordert Investitionen in Radwege
- Breitere Radwege: Gefährloses Überholen muss möglich sein
- Grüne Welle für Radler
- Kleine Reparaturboxen zum Schrauben nachziehen oder Aufpumpen (Bsp. Freiburg)
- Problemzonen: Kopfsteinpflaster und Granitkleinsteinpflaster in vielen Bereichen
- Online Stadtkarte einrichten, wo interaktiv Problemstellen markiert werden können

- E-Scooter sind eher ein Freizeitspaßprodukt und kein innovatives Verkehrsmittel
- Verbindung Ludwig-Erhard-Brücke zur Zeitblomstraße (Fahrradstraße) verbessern
- Radweg Stadtmitte Donautal in sehr schlechtem Zustand und zu schmal
- Ampelschaltung im Bereich Ehinger Tor/Bismarckring sehr ungünstig für Rad/Fußverkehr
- Radweg Sedanstr./Magirusstr. gefährlich
- Radweg Wagnerstr./Theodor-Heuss-Platz hohe Bordsteine
- Wörthstraße als Fahrradstraße funktioniert nicht wegen der vielen Parkplätze
- Zustand Radweg Herrlingerstr./Einsteinstr. stadteinwärts in schlechtem Zustand
- Unterführung B28 hinter Blautalcenter viel zu eng und dunkel
- Verbindung Grimmelfingen an Jugendherberge vorbei Richtung Innenstadt als Radweg ausbauen
- Verbindung Ehinger Tor - Münsterplatz verbessern
- Verbindung Gänstorbrücke-/Neue Straße/Gideon-Bacherstraße/Bockgasse bzw. Griesbadgasse neu denken

Zu Fuß

- Gehwege sind zu schmal und oft zugeparkt
- Zu langes Warten auf Grün an vielen Kreuzungen
- Kopfstein- und Kleinsteinpflaster schlecht mit Rad, Rollator und zu Fuß
- Ampelschaltung im Bereich Ehinger Tor/Bismarckring sehr ungünstig für Rad/Fußverkehr
- Mehr Querungen über die Olgastraße einrichten

Individualverkehr Auto (MIV)

- Tempo 30 Regelgeschwindigkeit in der Innenstadt, auch auf der Olgastraße und König-Wilhelm Straße
- Menge des MIV soweit wie möglich reduzieren
- erst das ÖPNV Angebot verbessern, dann den Autoverkehr einschränken
- Olgastraße auf 1 Fahrspur je Richtung zurückbauen
- Neubau Adenauerbrücke mit 8 Spuren greift zu massiv in Grünanlagen ein, das ist die falsche Botschaft
- Parkhäuser reduzieren oder dort mehr günstige Angebote für Anwohner

3. Parken, Liefern Laden

Im Kern lautet die Botschaft: bitte weniger Autos in der Innenstadt, Parken nur oder verstärkt in den Parkhäusern. Mit attraktiven Tarifen sollte auch das Anwohnerparken in die Parkhäuser verlagert werden. Der öffentliche Raum sollte möglichst viel Atmosphäre und Lebensqualität bieten. Freilich braucht es dort Platz für Fahrräder und z.B. Motorräder. Handwerkerfahrzeuge müssen oberirdisch parken können. Das Liefern und das Be- und Entladen müssen möglich sein. Über eine effizientere Lieferlogistik sollte die Stadt zusammen mit der Ulmer City Marketing konzeptionell innovativ nachdenken.

Vorschläge im Einzelnen:

- Weniger Parken in den Altstadtgassen, aber insgesamt mehr Angebot für Anwohnerparken
- P+R Angebot verbessern, z.B. bei der Endhaltestelle Linie 2 auf dem Kuhberg
- Besucher und Kunden zum kombinierten Verkehr P+R/ÖPNV animieren
- Anwohnerparken mit speziellen Tarifen, z.B. nachts, auch in den Ulmer Parkhäusern
- Parken auf der Straße sollte generell teurer sein als im Parkhaus
- Öffentliche Parkplätze auf der Straße nur noch für Anwohnerparken, dafür könnte das auch teurer werden, z.B. 250€/Jahr
- Freie Parkplätze durch Sensoren auf Navi anzeigen
- Innerhalb des historischen Zentrums auf der Straße nur Anwohnerparken,
- in der Neustadt, Dichterviertel für Kunden und Besucher nur kostenpflichtiges Parken
- Falschparken und Gehwegparken konsequenter verfolgen
- Parkplätze und Lieferzonen klar abgrenzen
- Liefern, Be- und Entladen nimmt ständig zu und braucht deshalb ein Konzept, dazu sollte auch über innovative Liefersystem nachgedacht werden
- Gegen das „Überall halten und Be- und Entladen“ professioneller Logistiker vorgehen
- Utopie: Gepäck mit FTS (fahrerlosem Transportsystem) zum Parkhaus
- Parkplätze für Handwerkerfahrzeuge umwidmen
- Fahrradabstellplätze auch in der Hirschstraße anbieten, für Menschen, die ihr Fahrrad schieben und einen Laden besuchen wollen
- Mehr Fahrradparkplätze am Münsterplatz erforderlich
- Anreize, „Bonusangebote“, für Menschen, die das private Auto abschaffen
- Jede zweite Straße als F/R Straße einrichten
- Karlstraße und Neue Straße zu Fußgängerzonen machen
- Erweiterung der Fußgängerzone um das Quartier Wengengasse/Sternngasse/Dreiköniggasse/Herrenkellergasse/Kornhausgasse
- Variante: Anwohnerverkehr soll dort möglich sein
- Neue Mitte autofrei
- Herrenkellergasse und Herdruckerstraße mit versenkbaren Rollern nur für Anwohner zu befahren
- Fahrradabstellplätze, auch überdacht
- Motorradparkplätze in der Innenstadt
- Stadt möge über die Wiedereinführung vergünstigter Parktickets im Parkhaus Müller Rosengasse verhandeln

4. Projekt: Sensoren für Behindertenparkplätze

Das Projekt wird sehr begrüßt. Es wird empfohlen, die Betroffenen dazu speziell zu hören. Das Netz sollte recht dicht sein. Es wird angeregt, dass neben ausgewiesenen Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen auch zwei nebeneinanderliegende Standardparkplätze von dem berechtigten Personenkreis gebucht werden können.

5. Projekt: Die Ulmer Mobilitätsstation

Der Tenor aller Kommentare lautet: Einfach machen! Es wird höchste Zeit, dass in Ulm Leihfahrräder zur Verfügung stehen, die ersten 30 Minuten gratis wie in manchen Städten Praxis wäre schön. Mobilitätsstationen sollten immer im Verbund mit Lademöglichkeiten, auch für E-Autos realisiert werden. Das Buchungssystem sollte „niederschwellig“ sein, auch für Menschen leicht handhabbar, die nicht zu den „digital natives“ gehören.

Fazit

Alle Vorschläge des online Bürgerblicks sind konstruktiv und sorgfältig beschrieben. Beim Versuch, ein Fazit zu formulieren, können Gedanken oder Details auch einmal zugespitzt werden oder unter den Tisch fallen. Dennoch erscheint es für die Arbeit in den Gremien und den öffentlichen Diskurs wichtig, Kernbotschaften des online Dialogs Mobilität herauszuarbeiten.

Bürgerblick 2020 zur Mobilität | Kernbotschaften des online Dialogs:

Der Autoverkehr in die Ulmer Innenstadt und innerhalb der Innenstadt muss drastisch reduziert werden. Tempo 30 sollte die Höchstgeschwindigkeit in der Innenstadt sein. Besonders ärgerlich ist der ineffiziente Parksuchverkehr in den schmalen Altstadtgassen. Besucher und Kunden sollen, wenn sie schon mit dem eigenen Auto kommen, in den Parkhäusern parken. Der Preis sollte im öffentlichen Raum deutlich höher sein als im Parkhaus.

Anwohnerparken darf durchaus teurer sein, das Angebot muss aber ausgeweitet werden, auch in die Parkhäuser. Anwohner sollten zu ihrer Wohnung fahren können, z.B. zum Ausladen. D.h. nicht, dass dort ein Dauerparkplatz beansprucht werden kann.

Der Wirtschaftsverkehr, Handwerker, Logistiker müssen an ihre Ziele kommen und dort vernünftig stehen können. Stadt und Ulmer City Marketing sollten sich um innovative Citylogistik kümmern.

Um die genannten Ziele zu erreichen, muss die umweltfreundliche Mobilität gestärkt werden. ÖPNV, Radverkehr und Fußwege sind in Ulm grundsätzlich nicht schlecht, jedoch wird aus Sicht der Dialogbeiträge der MIV, vulgo: das Auto, noch zu sehr begünstigt. Das zeigt sich in der Verteilung des öffentlichen Raums, den die Autos beanspruchen, an den Grünzeiten der Kreuzungen, den zahlreichen Parkhäusern und an der zulässigen Geschwindigkeit.

Der ÖPNV muss über deutlich längere Tageszeiten einen dichteren Fahrplan anbieten. Die Formel: Alle 10 Minuten bis 10 Uhr abends ist recht griffig. Selbstverständlich bedarf es Verstärker auf 5 Minuten im Hauptverkehr. Ein unerschöpfliches Thema sind die Tarife und Bezahlssysteme. Wir greifen hier nur einen Punkt heraus: Der Kurzstreckentarif, den es übrigens in vielen Städten gibt. Die ÖPNV Strategie sollte nicht nur auf die Straßenbahn setzen, sondern wegen der Investitionskosten und Realisierungszeiträume auch komfortable Busse miteinbeziehen. Auch das Thema Seilbahn sollte offen diskutiert werden.

Das Radverkehrsnetz in Ulm wird im Grunde nicht schlecht beurteilt. An vielen Stellen in der Innenstadt oder auf dem Weg in die Innenstadt gibt es aber Lücken oder Schwachstellen. Um nur ein Beispiel herauszugreifen: Die Radverbindung vom Ehinger Tor zum Münsterplatz ist nicht trivial. Der Trend zu E Bikes, Lastenfahrrädern und Anhängern erfordert umgehend breitere Radwege, weitere Kurvenradien und viel mehr sichere Abstellmöglichkeiten. Der schlechte Zustand mancher Radwege wird sehr häufig angesprochen.

Ulm hat eigentlich eine sehr günstige Stadtdimension, um viele Ziele zu Fuß zu erreichen. Das ist die gesündeste, platzsparendste und umweltfreundlichste Form der Fortbewegung. Leider sind Gehwege in ihrer Breite durch zulässiges oder verbotenes Parken sehr eingeschränkt. Oder Radfahren und zu Fuß gehen befindet sich auf zu engen Flächen im Konflikt. Und einige Kreuzungen lassen Fußgänger*Innen ziemlich lange warten.

Die Zukunft einer besseren Mobilität ist facettenreich und wird durch viele Einzelmaßnahmen gestaltet. Im Grundsatz geht es schlicht um die politische Entscheidung, dem ÖPNV, dem Radverkehr und dem zu Fuß gehen deutlich mehr öffentlichen Raum und Priorität zu gewähren. Zweitens geht es um die Verteilung der begrenzten öffentlichen Finanzmittel für Investitionen und den Betrieb. Drittens ist die besondere Lage der Stadt Ulm inmitten einer ländlich strukturierten Region zu beachten, wo zumindest in naher Zukunft das Auto das favorisierte Verkehrsmittel der Bürgerinnen und Bürger bleiben wird.