

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|--|-----------|---|--|
| 1 | Zusätzlich zu den Knotenpunktoptimierungen am Mittleren Ring soll der Mittlere Ring abschnittsweise dreistreifig ausgebaut werden. Gleichzeitig soll der Lärmschutz verbessert werden. | CDU Ulm | Zur Umgestaltung des Mittleren Rings liegt der Stadtverwaltung Ulm ein dreistufiges Maßnahmenkonzept vor, dessen erste Stufe im Gemeinderat beschlossen ist. Zunächst sind Maßnahmen an den Knotenpunkten umzusetzen, um mit verkehrstechnischen Mitteln die Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts zu steigern. Die dritte Maßnahmenstufe sieht u. a. den dreistreifigen Ausbau des Mittleren Rings in Teilabschnitten vor. | |
| 2 | Es soll angestrebt werden, den Wegeanteil im Umweltverbund auf 60 % zu erhöhen | Grüne Ulm | Die für das Entwicklungsszenario (Option B) dargestellte Verlagerung von 4% zugunsten des Umweltverbundes ergibt sich, wenn alle Maßnahmen der Option B verwirklicht werden. Diese Verlagerung stellt jedoch keine Zielgröße dar. | |
| 3 | Weiterer Ausbau des Radwegenetzes ("FahrRad") und des ÖPNV (Regio-S-Bahn Donau-Iller) | Grüne Ulm | Durch die Handlungsfelder "Systemstärkung des ÖPNV" und "Förderung des Radverkehrs" abgedeckt. | |
| 4 | Schrittweise Reduzierung des MIV | Grüne Ulm | Dieses Ziel ist Teil des Verkehrlichen Leitbilds/der verkehrlichen Oberziele. | |
| 5 | Kontinuierliche Partizipation von Stakeholdern und Bürgerinnen und Bürgern, um ein hohes Maß an öffentlicher Legitimation zu erreichen | Grüne Ulm | <p>Im Zuge des VEP wurde der allgemeinen Öffentlichkeit durch das Internetforum eine umfassende Beteiligungs-Plattform angeboten. Die Beteiligung aller relevanten Interessengruppen findet über den Großen Projektbeirat statt. In Ulm fanden und finden für Projekte wie Straßenbahnausbau und City-Bahnhof Bürgerbeteiligungen statt.</p> <p>Die Stadt Neu-Ulm wird im Herbst ein ÖPNV-Forum durchführen. Ziel ist es, die Bürger/innen Neu-Ulms über aktuelle Verkehrsentwicklungen zu informieren und anschließend ein Meinungsbild der beteiligten Bürger/innen zum künftigen ÖPNV in Neu-Ulm herauszuarbeiten. Dieses soll im darauffolgenden Schritt bei der Erstellung eines ÖPNV-Konzeptes berücksichtigt werden.</p> | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|-----------|---|--|
| 6 | Stadtimage, Lebensqualität und Ökologie müssen im Mittelpunkt stehen. | Grüne Ulm | Das entspricht in etwa dem verkehrlichen Leitbild/den verkehrlichen Oberzielen. | |
| 7 | City-Bahnhof Ulm: Die geplante Haltestelle ist mit einer Länge von 120 zu lang, um eine optimale Orientierung zu bieten. Die Umsteigebeziehungen werden dadurch zu lang, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Es muss eine "vierspurige" Haltestelle errichtet werden. | Grüne Ulm | Die Ausgestaltung der Haltestellen und die Planung der Umsteigebeziehungen muss außerhalb des VEP im Detail geplant und geprüft werden. Hierfür liegt eine gesonderte Beschlussfassung vor. | |
| 8 | Umgestaltung des ZOB Ulm unter Berücksichtigung von Fernbushaltestellen | Grüne Ulm | Vgl. Text S. 58 unten: "In diesem Zusammenhang ist auch die künftige Funktion und Gestaltung des ZOB Ulm zu diskutieren." | Ergänzung der Maßnahme im Realisierungskonzept, Abb. 10.2-1 bis 10.2-2 |
| 9 | Berücksichtigung des Radverkehrs im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße | Grüne Ulm | Der Radverkehr wird in Detailplanungen zur Friedrich-Ebert-Straße im Zuge des City-Bahnhofs berücksichtigt. | |
| 10 | Die Beibehaltung von vier durchgehenden Fahrstreifen in der Friedrich-Ebert-Straße, wie im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.07.2013 beschlossen, entspricht nicht den Zielen des VEP, des Lärmaktionsplans und des Luftreinhalteplans. | Grüne Ulm | Derzeitige Beschlusslage im Gemeinderat: Beibehaltung von vier Fahrstreifen. | |
| 11 | Umgestaltung und Tempo 30 auf der Herdbrücke | Grüne Ulm | Als Maßnahme im VEP enthalten | |
| 12 | Ausweitung der ÖV-Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, Integration aller Bus-Betreiber in die Bevorrechtigung | Grüne Ulm | Aufnahme weiterer Busbetreiber in das Beschleunigungsprogramm auf Textseite 59 im VEP erwähnt | |
| 13 | Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs, z. Bsp. am Stifterweg | Grüne Ulm | Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Stadtteil Eselsberg (Stifterweg) als Maßnahme im VEP enthalten | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|--|-----------|--|---|
| 14 | Bessere Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehr, z. Bsp. an der Steinernen Brücke | Grüne Ulm | Die Verbesserung der Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehr ist als allgemeine Maßnahme im VEP enthalten. Fahrpläne und Umsteigebeziehungen unterliegen in der Praxis zahlreichen Zwangsbedingungen und werden durch die Verkehrsbetriebe ständig optimiert. | |
| 15 | Konsequente Umgestaltung von Busbuchten zu Haltestellkaps | Grüne Ulm | Wird im Zuge der Haltestellenausbaupläne bzw. bei straßenräumlichen Maßnahmen (siehe Handlungsfeld "Stadtraum und Mobilität") berücksichtigt. | Text S. 62: "Beim Umbau von Haltestellen wird geprüft, ob auf Busbuchten verzichtet und Haltestellenkaps bzw. Halten am Fahrbahnrand eingerichtet werden kann." |
| 16 | Beim Umbau der Karlstraße sollte darauf geachtet werden, dass sich die Reisegeschwindigkeit des ÖPNV nicht verschlechtert. | Grüne Ulm | Berücksichtigung außerhalb des VEP | |
| 17 | Verbesserung der ÖV-Bevorrechtigung in der Blaubeurer Straße zu ungunsten des MIV | Grüne Ulm | Der VEP enthält die Empfehlung, im Rahmen einer Strategie für Verkehrsmanagementlösungen zu prüfen, ob in der Blaubeurer Straße ein adaptives Netzsteuerungsverfahren eingesetzt werden kann. Dieses wird auch die ÖPNV-Beschleunigung berücksichtigen. | |
| 18 | Verlängerung der Linie 6 vom Donastadion bis zur Eberhardstraße | Grüne Ulm | Der Vorschlag kann in die Gremien des DING/der SWU-V eingespeist werden. | |
| 19 | Taktverdichtung samstags bereits ab 10:00 Uhr (heute: 12:00 Uhr) | Grüne Ulm | Der heutige Fahrplan ist nachfrageorientiert ausgerichtet. Durch die Verkehrsunternehmen wird möglicher Optimierungsbedarf ständig geprüft. Das Angebot zusätzlicher Fahrten muss einer regelmäßigen Nachfrage gegenüberstehen, sodass die Fahrten ökonomisch betrieben werden können. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|--|-----------------------------|--|--|
| 20 | Einführung von Kurzstreckentickets zum Preis von 1 € | Grüne Ulm | Die Einführung zusätzlicher Tickets oder anderer Bezahlsysteme sind betreiberübergreifend abzustimmen. Z.B. ergeben sich für Kurzstreckentickets aufgrund der nur kurzen Distanzen in Ulm / Neu-Ulm organisatorische und tarifliche Probleme bzw. Schwierigkeiten bei der Abrechnung. Hierzu fanden mit den Beteiligten bereits umfangreiche Abstimmungen statt, die zu dem Schluss kamen, das eine Einführung eines Kurzstreckentickets nicht sinnvoll ist. Die Vorschläge können in die Gremien des DING / SWU-V eingespeist werden. | |
| 21 | Die Verlegung des Bahnhofs Gerlenhofen hat simultan mit der Möglichkeit des gleichzeitigen Einfahrens von Zügen zu erfolgen | Regionalverband Donau-Iller | Wahrscheinlich ist der zweigleisige Ausbau zwischen dem Haltepunkt Finninger Straße und Senden gemeint. Diese Maßnahme ist als Bestandteil des Regio-S-Bahn-Konzeptes im VEP erwähnt. Hierzu sind im Rahmen des S-Bahn-Konzeptes weitere Untersuchungen notwendig. | |
| 22 | Aufnahme des Haltepunkts Ulm-Messe in das VEP-Zielkonzept, weil es fester Bestandteil des Konzeptes der Region-S-Bahn Donau-Iller ist | Regionalverband Donau-Iller | Die Station "Ulm Messe" ist ebenfalls Bestandteil des Konzeptes Regio-S-Bahn Donau-Iller. Hierzu sind im Rahmen des S-Bahn Konzeptes weitere Untersuchungen notwendig. | |
| 23 | Es kann aus dem rechtsverbindlichen regionalplanerischen Ziel die Forderung der Aufnahme der Straßenbahn nach Neu-Ulm abgeleitet werden. | Regionalverband Donau-Iller | Die Einrichtung einer Straßenbahn nach Neu-Ulm wird aufgrund des Auslaufens der GVFG-Förderungen (2019) sowie fehlender Komplementärmittel derzeit als nicht finanzierbar angesehen. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|-------------------------------------|---|---|
| 24 | Bei der Betrachtung des Umweltverbunds sollte der Untersuchungsraum auf umliegende Gemeinden erweitert werden. | Regional- verband Donau-Iller | Die modellhafte Betrachtung der Wegeanteile der einzelnen Verkehrsarten bezieht sich auf die Bewohner der Städte Ulm und Neu-Ulm einschließlich aller Teilorte und Ortschaften. Die bestehende Wegeverteilung wurde durch eine Haushaltbefragung ermittelt. Das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr bildet auch die Verkehrsströme der Ein- und Auspendler ab, die durch Verkehrsbefragungen im Straßenraum ermittelt wurden. Zielsetzung des VEP ist die verkehrliche Organisation in Ulm und Neu-Ulm. Bei der Umsetzung der Maßnahmen werden umliegende Gebietskörperschaften im Falle der Betroffenheit frühzeitig beteiligt. | |
| 25 | Die Oberziele "Reduzierung der Verkehrsbelastungen" und "Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs" müssen mit der Prämisse eines reibungslosen Ablaufs des Wirtschaftsverkehrs einhergehen. | IHK Ulm | U. a. verkehrliches Oberziel im VEP: "Sicherstellung und Abwicklung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs" | |
| 26 | Der VEP sieht eine Reihe von straßenräumlichen Umgestaltungsmaßnahmen vor, die vielfach mit Einschränkungen im MIV verbunden sind. Daher Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr jeder Einzelmaßnahme. | IHK Ulm | Straßenräumliche Umgestaltungen bedürfen eines Gesamtkonzeptes für die jeweiligen Streckenzüge. Dabei sind die Belange aller Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr) zu berücksichtigen. Das Vorbehaltsnetz ist leistungsfähig zu gestalten, so dass die Abwicklung des notwendigen Verkehrs möglich ist. | |
| 27 | Maßnahmen des Verkehrsmanagements sollten bereits mittelfristig in Angriff genommen werden. Hinsichtlich dynamischer Wegweisung und Parkleitsystem besteht unmittelbarer Handlungsdruck. | IHK Ulm | Die dargestellte Zeitschiene berücksichtigt die Maßnahmen des Verkehrsmanagements bereits mittelfristig. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|--|---------|--|--|
| 28 | Einrichtung einer städteübergreifenden Koordinierung von Lichtsignalanlagen über die Gänstorbrücke | IHK Ulm | Bei Beibehaltung des Status Quo am Augsburger-Tor-Platz steuerungstechnisch nicht sinnvoll möglich. Die Verwaltung Neu-Ulm untersucht derzeit den Bereich Augsburger-Tor-Platz - Starkfeldkreuzung. Sobald Ergebnisse vorliegen, werden diese in den Gremien diskutiert. | |
| 29 | Wegen der hohen Umwegigkeit ist der Mittlere Ring als Umfahrroute für den Schwerlastverkehr und damit zur Entlastung der B 10/ B28 ungeeignet, daher sollte das Maßnahmenziel präzisiert werden | IHK Ulm | Es ist das Ziel, Quell- und Zielverkehr im SV möglichst direkt über die Vorbehaltensnetze zu führen. Großräumiger Durchgangsverkehr sollte nach außen auf die Autobahnen verlagert werden. | |
| 30 | Die Anbindung des GE Donautal ist verbesserungswürdig. Ob durch die Optimierung der Knotenpunkte an der Kastbrücke eine südliche Anbindung des Donautals an die B 30 hinfällig wird, ist aus Sicht der IHK weniger klar, als es im VEP dargestellt wird. | IHK Ulm | Die südliche Erschließung des GE Donautal ist nicht Bestandteil des Zielszenarios. | |
| 31 | Unbefriedigende Situation am ZOB Ulm | IHK Ulm | Vgl. Text S. 58 unten: "In diesem Zusammenhang ist auch die künftige Funktion und Gestaltung des ZOB Ulm zu diskutieren." | Ergänzung der Maßnahme im Realisierungskonzept, Abb. 10.2-1 bis 10.2-2 |
| 32 | Kein Aufgreifen der Thematik "Baustellenmanagement" | IHK Ulm | Findet auf S. 75, 3. Abschnitt, Erwähnung | Text S .75 ergänzen: "Beide Städte arbeiten an der Einführung eines Baustellenmanagementsystems. Im Bedarfsfall findet eine Abstimmung der beiden Verwaltungen statt." |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abblidungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|----------|---|--|
| 33 | Die Ziele des Handlungsfelds "Förderung des Radverkehrs" sind nicht weitreichend und bezüglich ihrer Wichtigkeit nicht konkret genug formuliert. | ADFC Ulm | Das liegt daran, dass sich der VEP auf das Aktionsbündnis "FahrRad" in Ulm und die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes in Neu-Ulm bezieht, in denen jeweils detaillierte Einzelmaßnahmen enthalten sind/ausgearbeitet werden sollen. Der VEP macht als strategische Planungsstufe bewusst wenig Einzelvorschläge. | |
| 34 | Das Ziel, 20 % im Radverkehr zu erreichen, ist trotz der teilweise schwierigen Topographie ein vernünftiges Ziel. | ADFC Ulm | Für Ulm wurde das Ziel der Erreichung eines Radverkehrsanteils von 20 % als Perspektivbetrachtung im Sinne eines Leitbilds gesetzt. | |
| 35 | Die angestrebte Steigerung des Wegeanteils im Radverkehr im Zielszenario ist zu wenig. Der Radverkehr verursacht im Vergleich zum ÖPNV deutlich weniger Kosten. | ADFC Ulm | Für Ulm wurde das Ziel der Erreichung eines Radverkehrsanteils von 20 % als Perspektivbetrachtung im Sinne eines Leitbilds gesetzt. | |
| 36 | Die Investitionen für den Radverkehr sind in beiden Städten zu gering, besonders im Vergleich zu anderen Verkehrsarten | ADFC Ulm | Welche finanziellen Mittel zur Verfügung stehen bzw. wie diese verteilt werden, ist eine politische Entscheidung. | |
| 37 | Die Vorgaben zum Radverkehr aus dem VEP 1995 wurden nicht vollständig umgesetzt | ADFC Ulm | Der VEP 1995 schlägt vor, das bis dahin unvollständige und lückenhafte Radroutennetz zu vervollständigen und zu komplettieren. Heute liegt in beiden Städten ein definiertes Haupt- und Ergänzungsnetz vor. | |
| 38 | Das gegenwärtige Vorgehen in Ulm ist nicht geeignet, den Wegeanteil im Radverkehr zu erhöhen. Allenfalls ist eine Stagnation bzw. die Vermeidung eines Rückgangs möglich. | ADFC Ulm | Das Aktionsbündnis "FahrRad" in Ulm und die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes in Neu-Ulm werden den Radverkehr künftig stärker in den Fokus rücken. | |
| 39 | Für die ernsthafte Förderung des Radverkehrs ist politischer Wille notwendig. Es muss daher bei Einzelentscheidungen der Radverkehr stärker berücksichtigt werden, z. Bsp. die Markierung von Schutzstreifen anstelle der Markierung von 10 Längsparkständen. | ADFC Ulm | Der VEP als strategische Planungsstufe soll dazu dienen, eine Richtschnur für solche Entscheidungen vorzugeben. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|----------|--|---|
| 40 | Bedeutsame Lücken im Hauptnetz sind in der Vergangenheit nicht geschlossen worden, weil die notwendige Flächenumverteilung zugunsten des Radverkehrs nicht stattgefunden hat. | ADFC Ulm | Der VEP als strategische Planungsstufe soll dazu dienen, eine Richtschnur für solche Entscheidungen vorzugeben. | |
| 41 | Es sind wenig Maßnahmen zum Radverkehr im VEP definiert. Die AG Infrastruktur und Planung des Aktionsbündnisses erstellt derzeit eine Mängelliste, die ca. 100 Mängel enthalten wird. | ADFC Ulm | Im VEP wird auf das Aktionsbündnis "FahrRad" verwiesen. Daher sind wenig Einzelmaßnahmen enthalten. Die Umsetzung der Elemente "FahrRad" einschließlich der Infrastrukturmaßnahmen ist ein wesentliches Ziel des VEP. | Text S. 68 ergänzen: "Das Aktionsbündnis in Ulm erstellt derzeit eine Maßnahmenliste, die Vorschläge zur Verbesserung der Radinfrastruktur enthalten wird." |
| 42 | Herstellung eines Angebots für Radfahrer in der Frauenstraße nicht als Maßnahme in Abb. 7.4-2 enthalten | ADFC Ulm | Es ist vorgesehen, in der Frauenstraße teilweise Schutzstreifen für Radfahrer anzulegen. In Teilbereichen wird Tempo-30 eingerichtet, so dass auf zusätzliche Radverkehrsanlagen verzichtet werden kann. | |
| 43 | Zielsetzung für den Radverkehrsanteil im Modal Split muss auf 15 % im Basisszenario und auf 18- 20 % im Zielszenario gesetzt werden. | ADFC Ulm | Die für das Entwicklungsszenario (Option B) dargestellte Verlagerung von 4% zugunsten des Umweltverbundes ergibt sich, wenn alle Maßnahmen der Option B verwirklicht werden. Diese Verlagerung stellt jedoch keine Zielgröße dar. | |
| 44 | Das Ziel, den Umweltverbund zu fördern wird im VEP mit zuwenig Nachdruck verfolgt. Es müssen großzügigere Zielsetzungen formuliert werden. | BUND Ulm | Die Politik hat für den VEP bisher keine Modal Split -Zielsetzung beschlossen. Die für das Entwicklungsszenario (Option B) dargestellte Verlagerung von 4% zugunsten des Umweltverbundes ergibt sich, wenn alle Maßnahmen der Option B verwirklicht werden. Diese Verlagerung stellt jedoch keine Zielgröße dar. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|----------|--|--|
| 45 | Der BUND fordert als Zielsetzung für den VEP, einen Wegeanteil von 60 % im Umweltverbund anzustreben, davon 20 % Radverkehr. Die 53 % im Zielszenario sind nicht ausreichend. | BUND Ulm | Die Politik hat für den VEP bisher keine Modal Split -Zielsetzung beschlossen. Die für das Entwicklungsszenario (Option B) dargestellte Verlagerung von 4% zugunsten des Umweltverbundes ergibt sich, wenn alle Maßnahmen der Option B verwirklicht werden. Diese Verlagerung stellt jedoch keine Zielgröße dar. | |
| 46 | Die ambitionierten Ziele können nur erreicht werden, wenn sie in den politischen Alltagsentscheidungen berücksichtigt werden. | BUND Ulm | Der VEP als strategische Planungsstufe soll dazu dienen, eine Richtschnur für solche Entscheidungen vorzugeben. | |
| 47 | Regio-S-Bahn Donau-Iller und Straßenbahnlinie 2 reichen als Maßnahmen nicht aus. Daher sollte das Straßenbahnnetz schrittweise nach Wiblingen und Neu-Ulm ausgeweitet werden. | BUND Ulm | Eine Straßenbahnerweiterung nach Neu-Ulm wird wegen der auslaufenden GVFG-Förderung (2019) derzeit als nicht finanzierbar angesehen (Text S. 61). Über die bisherigen Planungen hinausgehende Erweiterungen sind als Perspektive nach 2025 im VEP genannt. | |
| 48 | Unzureichende Busanbindung Göggingen/Donaustetten, Unterweiler, Einsingen, Eggingen, Ermingen sowie in die Neu-Ulmer Stadtteile | BUND Ulm | Optimierung durch Busbetreiber. Planung eines optimierten Busnetzes in Neu-Ulm im Handlungsfeld "Systemstärkung des ÖPNV". | |
| 49 | Einrichtung des Bahnhofpunktes Ulm-Nord | BUND Ulm | Ein zusätzlicher Bahnhofpunkt Ulm-Nord ist gegenwärtig im Zielkonzept der Regio-S-Bahn Donau-Iller nicht enthalten. Weitere Bahnhofpunkte sind im VEP als Perspektiven bis 2025 genannt. | |
| 50 | Künftige Funktion des ZOB überprüfen | BUND Ulm | Vgl. Text S. 58 unten: "In diesem Zusammenhang ist auch die künftige Funktion und Gestaltung des ZOB Ulm zu diskutieren." | Ergänzung der Maßnahme im Realisierungskonzept, Abb. 10.2-1 bis 10.2-2 |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|--|----------|--|--|
| 51 | Restriktive Maßnahmen im MIV: Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Reduzierung von Fahrstreifen sowie Einschränkung von Parkmöglichkeiten. Keine zusätzlichen Parkkapazitäten schaffen. | BUND Ulm | Es ist vorgesehen, verkehrliche und stadtplanerische Aspekte angemessen zu verknüpfen. Es ist zu prüfen, wo Zonenregelungen und verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet bzw. ergänzt werden können, wobei auf eine flächendeckende Konzeption besonders Wert zu legen ist. Es ist u. a. anzustreben, auf allen Erschließungsstraßen Tempo-30 oder Tempo-20-Zonen unter Berücksichtigung der Buslinienführung einzurichten (Text S. 69). | |
| 52 | Flächenhaftes System von Tempo-30-Zonen, Einrichtung autofreier Wohngebiete | BUND Ulm | Die Prüfung von Tempo-30-Zonen auf Erschließungsstraßen unter Berücksichtigung des Buslinienverkehrs ist als wesentliche Maßnahme im Zielkonzept enthalten. | |
| 53 | Durch die geplante Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Vorbehaltsachsen werden dort auch Lärm- und Abgasemissionen konzentriert. Deshalb muss an solchen Stellen ganztägig wirkende Temporeduzierungen eingerichtet werden. 30 km/h sollte die Regelgeschwindigkeit sein, 50 km/h als Ausnahme. | BUND Ulm | Die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Vorbehaltsachsen entlastet vor allem Erschließungsstraßen vom Durchgangsverkehr. Folglich nimmt dort die Lärm- und Abgasbelastung ab. Durch die Bündelung des Kfz-Verkehrs kann den Lärm- und Abgasbelastungen durch gezielte Maßnahmen (entsprechend Lärmaktions- und Luftreinhalteplan) entgegengewirkt werden. Das Vorbehaltsnetz bündelt den Verkehr, verteilt ihn und soll ihn kurzwegig zu den Quell- und Zielbezirken führen. Ganztägig wirkende Tempobegrenzungen im Vorbehaltsnetz sollten auf Einzelfälle reduziert werden. | |
| 54 | Keine Erschließung Lettenwald von der B 19 aus | BUND Ulm | Die derzeitige Beschlusslage des Ulmer Gemeinderats sieht die Anbindung des Wohngebiets Lettenwald an die B 19 vor. | |
| 55 | Keine südliche Erschließung des GE Donautal | BUND Ulm | Die südliche Erschließung des GE Donautal ist nicht Bestandteil des Zielszenarios. | |
| 56 | Mittel- bis langfristig ist eine Reduzierung des Parkraumangebotes anzustreben, weil durch mehr Parkraum der MIV gefördert wird | BUND Ulm | Der VEP sieht vor, den Aspekt eines städteübergreifenden, dynamischen Parkleitsystems als Ansatzpunkt weiterzuverfolgen, um den Parksuchverkehr zu reduzieren. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|--|-------------------|---|--|
| 57 | Erneute Prüfung des City-Logistik-Konzeptes | BUND Ulm | Erfahrungen anderer Städte mit City-Logistik-Konzepten sind eher negativ. Nachhaltig funktionierende City-Logistik-Konzepte sind nicht bekannt. | |
| 58 | Die Planung des Hauptbahnhofes mit 800 zusätzlichen Stellplätzen entspricht nicht dem Leitbild und den Zielen des VEP | BUND Ulm | Diese Fragestellungen werden außerhalb des VEP im Zuge der Planungen zum City-Bahnhof behandelt. Bei den Stellplätzen am City-Bahnhof handelt es sich um Ersatzstellplätze. | |
| 59 | Die Beibehaltung der vier durchgängigen Fahrstreifen im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße entspricht nicht dem Leitbild und den Zielen des VEP | BUND Ulm | Diese Fragestellungen werden außerhalb des VEP im Zuge der Planungen zum City-Bahnhof behandelt. | |
| 60 | Einrichtung der Regio-S-Bahn Donau-Iller, konsequenter 30-min-Takt | Lokale Agenda Ulm | Im Zielkonzept enthalten | |
| 61 | Reduzierung der Friedrich-Ebert-Straße auf zwei Fahrstreifen, Einrichtung einer "vierstreifigen" Haltestelle | Lokale Agenda Ulm | Derzeitige Beschlusslage im Gemeinderat: Beibehaltung von vier Fahrstreifen | |
| 62 | Keine Erweiterung des Stellplatzangebotes um 800 Stellplätze am City-Bahnhof, weil dies nicht der Förderung des Umweltverbunds dient. | Lokale Agenda Ulm | Diese Fragestellungen werden außerhalb des VEP im Zuge der Planungen zum City-Bahnhof behandelt. Bei den Stellplätzen am City-Bahnhof handelt es sich um Ersatzstellplätze. | |
| 63 | Bisher keine Berücksichtigung des Radverkehrs in der Friedrich-Ebert-Straße | Lokale Agenda Ulm | Der Radverkehr wird in Detailplanungen zur Friedrich-Ebert-Straße im Zuge des City-Bahnhofs berücksichtigt. | |
| 64 | Tunnellösung zur Verbindung Innenstadt - Weststadt für Radfahrer/Fußgänger | Lokale Agenda Ulm | Diese Fragestellungen werden außerhalb des VEP im Zuge der Planungen zum City-Bahnhof behandelt. Im Handlungsfeld "Stadtraum und Mobilität" ist die Verbesserung dieser Verbindung als wesentliche Maßnahme vorgesehen. | |
| 65 | Reduzierung des durchgehenden Lkw-Schwerverkehrs auf der B 10, Einführung einer Maut | Lokale Agenda Ulm | Selektives Durchfahrtsverbot bereits eingerichtet | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|--|----------------------|---|--|
| 66 | Keine Verteilung der Investitionen des Radverkehrs auf die nächsten 15 Jahre, sondern zügige Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen. | Lokale Agenda Ulm | Welche finanziellen Mittel zur Verfügung stehen bzw. wie diese verteilt werden, ist eine politische Entscheidung. | |
| 67 | Tempo 30 in ganz Ulm außer auf Hauptachsen | Lokale Agenda Ulm | Die Prüfung von Tempo-30-Zonen auf Erschließungsstraßen unter Berücksichtigung des Buslinienverkehrs ist als wesentliche Maßnahme im Zielkonzept enthalten. | |
| 68 | Aufwertung der Herdbrücke für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV | Lokale Agenda Ulm | Als Maßnahme im Zielkonzept enthalten | |
| 69 | Bürgerbeteiligung unverzichtbar | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Im Zuge des VEP wurde der allgemeinen Öffentlichkeit durch das Internetforum eine umfassende Beteiligungs-Plattform angeboten. Die Beteiligung aller relevanten Interessengruppen findet über den Großen Projektbeirat statt. In Neu-Ulm ist z. Bsp. im Herbst ein ÖPNV-Forum geplant. | |
| 70 | Der zunehmende Einsatz von Elektrofahrzeugen reduziert die Schadstoff- und Lärmbelastung vor Ort, mehr Flächen begrünen | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Elektrofahrfahrzeuge reduzieren Lärm- und Abgasemissionen vor Ort nur dann, wenn sie massenhaft auftreten. Eine massenhafte Verbreitung von Elektrofahrzeugen ist derzeit nicht absehbar. Infrastrukturelle Probleme, z. Bsp. die Kapazität von Knotenpunkten oder der Bedarf von Parkraum, die durch den motorisierten Individualverkehr auftreten, bleiben auch bei einer stärkeren Verbreitung von Elektrofahrzeugen erhalten. Darüber hinaus sind Pedelecs und E-Bikes, von denen bereits über 1 Million in Deutschland fahren, ebenfalls Elektrofahrzeuge. Im Handlungsfeld „Stadtraum und Mobilität“ ist vorgesehen, bestimmte Straßenräume städtebaulich aufzuwerten (siehe Anlage 7.5-1). Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, beispielsweise durch Möblierung und Grünbereiche, ist dabei ein wesentliches Kriterium. | |
| 71 | Quartiersgaragen für Anwohner | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Quartiersgaragen scheitern häufig an der Akzeptanz in der Bevölkerung, sind aber im Einzelfall konkret zu prüfen. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|----------------------|---|---|
| 72 | Weitergabe des VEP an alle Haushalte, Durchführung einer Haushaltbefragung als "Richtungsvorgabe zur Diskussionsgrundlage" | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Der Nutzungsanteil der einzelnen Verkehrsarten durch die Bürger in Ulm und Neu-Ulm, der so genannte Modal Split, ist als Ergebnis der Haushaltbefragung „SrV“ von 2008 bekannt und in Abbildung 5.1-1 im Vergleich mit anderen Städten und in Abbildung 5.1-3 im Vergleich mit den Werten aus dem VEP 1995 im Entwurf des Schlussberichtes dargestellt. 2013 findet eine weitere SrV-Befragung in Ulm und Neu-Ulm statt. Die „Richtungsvorgabe als Diskussionsgrundlage“ ist also bekannt und war eine Bearbeitungsgrundlage des VEP. Nach Beschlussfassung ist in Ulm vorgesehen, in einer Publikation, die alle Haushalte erreicht, die Öffentlichkeit zu informieren. Etwas vergleichbares ist in Neu-Ulm vorstellbar. | |
| 73 | Der VEP sähe vor, den MIV zu verlagern und die Verkehrsflächen zu reduzieren, zum Beispiel an der Herdbrücke. Die Gestaltung des Straßenraumes an der Herdbrücke muss in Verbindung mit dem Brückenhaus geschehen werden, insbesondere ist die Situation für Radfahrer zu verbessern. Denkbar wäre eine Art Mischfläche von der Herdbruckerstraße bis zur Marienstraße. | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Um die Verknüpfung der Städte zu betonen und den Bereich an der Donauinsel aufzuwerten, wird empfohlen, den Bereich Donaustraße – Herdbrücke – Marienstraße städtebaulich und verkehrlich neu zu ordnen. Dies wird durch eine städtebauliche Aufwertung des Bereichs, der Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die Verbreiterung der Seitenräume und die Verlagerung des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs erreicht. | |
| 74 | Weiterverfolgung "4. Donaubrücke" | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Die verkehrliche Wirkung einer vierten Donaubrücke ist auf Seite 79 im Schlussbericht beschrieben. | |
| 75 | Neugestaltung des Augsburger-Tor-Platzes | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Die Verwaltung untersucht derzeit den Bereich Augsburger-Tor-Platz - Starkfeldkreuzung. Sobald Ergebnisse vorliegen, werden diese in den Gremien diskutiert. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|----------------------|---|--|
| 76 | Optimierung der Verkehrslenkung in Pfuhl, Verlagerung von Verkehren auf die Kammer-Krummen-Straße zur Entlastung des Pfuher Ortskerns | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Eine Untersuchung des Durchgangsverkehrs auf der Hauptstraße in Pfuhl hat ergeben, dass dieser einen Anteil zwischen 17 % und 20 % am Gesamtverkehrsaufkommen ausmacht. Wegen diesem geringen Anteil wurde in den Gremien beschlossen, keine weiteren Planungen zur Verkehrsberuhigung in der Hauptstraße vorzunehmen. Die Wegweisung in der Holzstraße ist bereits darauf ausgerichtet, die Verkehre auf den Fischerholzweg und die Kammer-Krummer-Straße zu lenken. | |
| 77 | Verlängerung der KNU 8 | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Das Landratsamt Neu-Ulm hat als zuständiger Baulastträger am 30.07.13 mitgeteilt, dass es derzeit keine Untersuchungen für eine Verlängerung der KNU 8 veranlasst. Diese Thematik wird im zuständigen Fachausschuss des Stadtrates Neu-Ulm behandelt. | |
| 78 | Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer am Brückenkopf der Gänstorbrücke | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Unterführung unter die Gänstorbrücke ist im Radverkehrskonzept enthalten. Im derzeitigen Investitionsplan sind Mittel zur Umsetzung dieser Maßnahme in 2016 eingestellt. | |
| 79 | Einrichtung einer städteübergreifenden, dynamischen Wegweisung unter Einbeziehung der Autobahnen. Als Beispiel wird die Eschenrieder Spange in München genannt. | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Im Handlungsfeld "Strategieentwicklung für Verkehrsmanagementlösungen" ist vorgesehen, langfristig eine Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung für ein dynamisches Wegweisungskonzept durchzuführen. Ein dynamisches Wegweisungssystem ist mit enormen Investitionskosten verbunden. | |
| 80 | Barrierefreiheit sollte zur Pflichtaufgabe werden | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Entsprechend des VEP ist vorgesehen, einen gemeinsamen Leitfaden für barrierefreies Bauen zu entwickeln. Darüber hinaus müssen z.B. gemäß PBefG Haltestellen bis 2022 barrierefrei ausgestaltet werden. Damit ist Barrierefreiheit gesetzlich verankert. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|--|----------------------|---|--|
| 81 | Beseitigung der Unterführung Leipheimer Straße | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Als Maßnahmenschwerpunkt zur Förderung des Fußverkehrs in Neu-Ulm enthalten | |
| 82 | Einrichtung einer Querungshilfe zwischen Schiller- und Emanuelstraße in Offenhausen | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Aufnahme als ein Beispiel in das Handlungsfeld "Förderung des Fußverkehrs" | Ergänzung der Maßnahme in Abbildung 7.3-1 |
| 83 | Umgestaltung der Augsburgener Straße zwischen Petrusplatz und Maximilianstraße zur Aufwertung der Innenstadt, Einrichtung von Tempo 20 oder Tempo 30 | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Das Basisszenario sieht eine weitgehend verkehrsberuhigte Neu-Ulmer Innenstadt vor. | Abb 7.5-1, Maßnahme a): Erweiterung bis zur Maximilianstraße |
| 84 | Die Fußgängersignalanlagen in der Offenbachstraße, der Heerstraße in Burlafingen, der Thalfinger Straße bei der Kirche und in der Hauptstraße in Pfuhl sollten durch unsignalisierte Querungsstellen ersetzt werden. | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Fußgängersignalanlagen sind in der Regel sehr sichere Querungsstellen. Ein Rückbau solcher Anlagen ist mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei im Einzelfall abzustimmen. Insbesondere zur Sicherung von Schulwegen sollten Fußgängerschutzanlagen beibehalten werden. | |
| 85 | Bereitstellung größerer finanzieller Mittel zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Welche finanziellen Mittel zur Verfügung stehen bzw. wie diese verteilt werden, ist eine politische Entscheidung. | |
| 86 | Einrichtung einer signalisierten Querungsstelle in der Memminger Straße auf Höhe Baumgartenstraße (Radverkehrsachse) | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Detailmaßnahme, die im Zuge der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes geprüft werden muss. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|--|----------------------|--|--|
| 87 | Einrichtung eines benutzungspflichtigen Radwegs auf der Meininger Allee | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Benutzungspflichtige Radwege kommen bei Verkehrsstärken ab ca. 10.000 Kfz/24 h in Betracht. Diese Verkehrsbelastung liegt auf der Meininger Allee nicht vor (Belastung im Zielszenario 2025: Ca. 3.800 Kfz/24 h). Aus Sicht des Gutachters ist die Verdrängung des Radverkehrs auf Gehwege und Seitenbereiche, sofern wegen hoher Verkehrsstärken nicht zwingend erforderlich, im Sinne einer Förderung des Radverkehrs kontraproduktiv. Das Thema wird bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes behandelt. | |
| 88 | Einrichtung einer Fahrradstraße in der Wallstraße | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Detailmaßnahme, die im Zuge der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes geprüft werden muss. | |
| 89 | Einrichtung einer Fahrradstraße im Zuge der Eckstraße - Friedenstraße - Kasernstraße | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Die Einrichtung von Fahrradstraßen erfordert eine hohe Bedeutung der jeweiligen Achse für den Radverkehr. In Nord-Süd-Richtung ist nach unserem Kenntnisstand die Grüne Brücke als wichtige Achse für den Radverkehr vorgesehen, in Ost-West-Richtung soll das Rad-Vorbehaltsnetz auf die Augsburger Straße verlagert werden, um langfristig eine direktere Verbindung zwischen Offenhausen, Innenstadt und Herdbrücke herzustellen. Der Kfz-Verkehr auf der Kasernstraße ist nach Auffassung des Gutachters zu hoch, um dort eine Fahrradstraße einzurichten. | |
| 90 | Einrichtung von Fahrradabstellanlagen, z. Bsp. am Haltepunkt Finninger Straße | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Die Attraktivierung der Schienenhaltepunkte ist ein wichtiger Baustein im VEP-Handlungsfeld „Systemstärkung im regionalen ÖPNV“. Darin werden solche Aspekte, wie die Qualität der Fahrradabstellanlagen an den Haltepunkten, aufgegriffen. | |
| 91 | Einrichtung einer Buspriorisierung nach Pfuhl | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Vorschlag muss bei der Optimierung des Busnetzes berücksichtigt werden und kann im Zuge des geplanten ÖPNV-Forums diskutiert werden. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abblidungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|----------------------|---|--|
| 92 | Aufhebung der Rechts-vor-Links-Regelung in der Kirchstraße | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Detailmaßnahme, Empfehlung zur verwaltungsinternen Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde. | |
| 93 | Weitere Linien zur Verbesserung des ÖPNV, z. Bsp. eine Schnellbuslinie von Osten kommend direkt über die Augsburgs Straße | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Der Einsatz von Expressbuslinien oder Sammelbussen bringt neben dem Vorteil einer schnellen Punkt-zu-Punkt-Verbindung auch den Nachteil einer geringen Erschließung bei hohem wirtschaftlichen Aufwand mit sich. Daher werden auf nachfragestarken Verbindungen zu den Stoßzeiten zusätzliche Busse oder Bahnen eingesetzt, die das Regelangebot bedarfsgerecht gezielt ergänzen (z.B. Linie 3 zur Wissenschaftsstadt und Linie 4 zum Kuhberg). Dieses Thema kann im Zuge des geplanten ÖPNV-Konzeptes vertieft werden. | |
| 94 | Ausweitung des Fahrtenangebotes von und nach Pfuhl, Offenhausen und Ludwigsfeld | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Dieses Thema kann im Zuge des geplanten ÖPNV-Konzeptes vertieft werden . | |
| 95 | Einrichtung eines P+R-Parkplatzes an der B 28/ Gerlenhofen | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Vorschlag muss bei der Optimierung des Busnetzes berücksichtigt werden (ÖPNV-Konzept) | |
| 96 | Alternative Finanzierung des ÖPNV, z. Bsp. über eine Haushaltsabgabe | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Alternativen der ÖPNV-Finanzierungen sind nur im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben möglich. | |
| 97 | Einrichtung von Quartiersgaragen für Anwohner | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Die Einrichtung von Quartiersgaragen scheidert häufig an der Akzeptanz in der Bevölkerung, ist aber im Einzelfall konkret zu prüfen. | |
| 98 | Straßenräumliche Umgestaltung der Memminger Straße in Ludwigsfeld | SPD-Fraktion Neu-Ulm | Im Handlungsfeld "Stadtraum und Mobilität" enthalten | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|--------------|---|--|
| 99 | Der Verkehrsablauf auf der Reuttier Straße zwischen Augsburg-Tor-Platz und Europastraße stellt das künftige größte innerstädtische Verkehrsproblem in Neu-Ulm dar. Die Aussagen im Verkehrsentwicklungsplan sind dazu zu unkonkret. | IHK Schwaben | Die Verwaltung untersucht derzeit den Bereich Augsburg-Tor-Platz - Starkfeldkreuzung. Sobald Ergebnisse vorliegen, werden diese in den Gremien diskutiert. | |
| 100 | Die Verlagerung von nicht notwendigen Verkehrs von der Herdbrücke auf andere Brücken, z. Bsp. auf die Gänstorbrücke, ist wegen der Kapazitätsengpässe nicht möglich. Überlegungen zur Herdbrücke sollten daher in ein Gesamtkonzept eingebettet werden. | IHK Schwaben | Um die Verknüpfung der Städte zu betonen und den Bereich an der Donauinsel aufzuwerten, wird empfohlen, den Bereich Donaustraße – Herdbrücke – Marienstraße städtebaulich und verkehrlich neu zu ordnen. Dies wird durch eine städtebauliche Aufwertung des Bereichs, der Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die Verbreiterung der Seitenräume und die Verlagerung des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs erreicht. | |
| 101 | Keine straßenräumliche Umgestaltung des Straßenzugs Augsburg Straße - Leipheimer Straße, der zu Lasten des Kfz-Verkehrs geht. | IHK Schwaben | Das Handlungsfeld "Stadtraum und Mobilität" schlägt eine stadtverträgliche Umgestaltung unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten vor. | |
| 102 | Keine Verringerung des Fahrbahnquerschnitts in der Memminger Straße, weil er zu Lasten des Kfz-Verkehrs geht. | IHK Schwaben | Das Handlungsfeld "Stadtraum und Mobilität" schlägt eine stadtverträgliche Umgestaltung unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten vor. | |
| 103 | Regio-S-Bahn Donau-Iller: es bestehen Widersprüche zwischen den bislang kommunizierten politischen Zielen und den tatsächlichen Planungen. | IHK Schwaben | Die Angaben im VEP zum Konzept "Regio-S-Bahn Donau-Iller" entsprechen den Ausführungen auf der Verbandsversammlung der Region Donau-Iller, Stand November 2012 | |
| 104 | Bahnhaltepunkte Neu-Ulm Industriegebiet und Burlafingen sind nicht Bestandteil des aktuellen Konzeptes "Regio-S-Bahn Donau-Iller" | IHK Schwaben | Das ist richtig. Die Erwähnung mit dem Hinweis auf die Notwendigkeit weiterer Untersuchungen sollen eine Perspektive für die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn geben. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|--------------|---|--|
| 105 | Es ist zu prüfen, ob die "sinnvollen Durchmesserlinien" aktuellen Planungen der DB zum Ulmer Hauptbahnhof entgegenstehen. | IHK Schwaben | Der VEP macht keine Vorschläge zu bahnbetrieblichen Konzepten. | |
| 106 | Der zweigleisige Ausbau der Illertalbahn zwischen Finninger Straße und Senden sowie der Bahnhalt Gerlenhofen sind durch die Politik noch nicht verbindlich gesetzt. | IHK Schwaben | Diese Maßnahmen sind Bestandteil des Konzeptes Regio-S-Bahn Donau-Iller. Die Verlegung des Bahnhaltepunktes Gerlenhofen in Richtung Ortsmitte ist Bestandteil des gültigen Flächennutzungsplans Neu-Ulm. | |
| 107 | Direktere Linienführung der Busse aus Pfuhl und Offenhausen in die Neu-Ulmer Innenstadt | IHK Schwaben | Vorschlag muss bei der Optimierung des Busnetzes berücksichtigt werden (Diskussion im ÖPNV-Forum und ggfs. im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes) | |
| 108 | Verbesserung der ÖV-Erschließung in der Augsburgener Straße | IHK Schwaben | Vorschlag muss bei der Optimierung des Busnetzes berücksichtigt werden (Diskussion im ÖPNV-Forum und ggfs. im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes) | |
| 109 | Einrichtung einer direkt geführten Expressbuslinie zwischen Ulm Hbf, Neu-Ulm Rathaus, Offenhausen, Burlafingen und Pfuhl | IHK Schwaben | Der Einsatz von Expressbuslinien oder Sammelbussen bringt neben dem Vorteil einer schnellen Punkt-zu-Punkt-Verbindung auch den Nachteil einer geringen Erschließung bei hohem wirtschaftlichen Aufwand mit sich. Daher werden auf nachfragestarken Verbindungen zu den Stoßzeiten zusätzliche Busse oder Bahnen eingesetzt, die das Regelangebot bedarfsgerecht gezielt ergänzen (z.B. Linie 3 zur Wissenschaftsstadt und Linie 4 zum Kuhberg). Dieses Thema kann im Zuge des geplanten ÖPNV-Konzeptes vertieft werden. | |
| 110 | Verlängerung der Buslinie 79 nach Pfuhl, möglichst mit Verlängerung bis Nersingen oder in Kobination mit Linie 850 | IHK Schwaben | Als Optimierungsvorschlag im VEP enthalten. Dieses Thema kann im Zuge des geplanten ÖPNV-Konzeptes vertieft werden. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|---|--------------|---|--|
| 111 | Abstimmung des Busangebots Richtung Wiley und Ludwigsfeld (z. Bsp. einheitliche Linienführung Linie 5), Aufgaben- und Routenteilung zwischen Regional- und Stadtbus | IHK Schwaben | Vorschlag muss bei der Optimierung des Busnetzes berücksichtigt werden. Dieses Thema kann im Zuge des geplanten ÖPNV-Konzeptes vertieft werden. | |
| 112 | Verbesserung der Anschlussverbindungen am ZUP | IHK Schwaben | Vorschlag muss bei der Optimierung des Busnetzes berücksichtigt werden. Dieses Thema kann im Zuge des geplanten ÖPNV-Konzeptes vertieft werden. | |
| 113 | Planungen für eine umweltverträgliche Mobilität sind nicht wirklich ambitioniert (wegen der geringen Zunahme des Wegeanteils im Umweltverbund) | ADFC Neu-Ulm | Die für das Entwicklungsszenario (Option B) dargestellte Verlagerung von 4% zugunsten des Umweltverbundes ergibt sich, wenn alle Maßnahmen der Option B verwirklicht werden. Diese Verlagerung stellt jedoch keine Zielgröße dar. Die Politik hat für den VEP bisher keine darüber hinausgehende Modal Split - Zielsetzung beschlossen. | |
| 114 | Im VEP wird nur vage Stellung bezogen zu einer Verkehrsberuhigung in der Innenstadt | ADFC Neu-Ulm | Im Handlungsfeld "Stadtraum und Mobilität" wird empfohlen, schrittweise unter Berücksichtigung der Buslinienführung Tempo-30 auf allen Erschließungsstraßen einzuführen. Bei den Maßnahmenschwerpunkten zu straßenräumlichen Umgestaltungen werden Elemente der Verkehrsberuhigung mit berücksichtigt. | |
| 115 | Tempo 30 im Bereich Herdbrücke, Marienstraße, Augsburgener Straße, Ludwigstraße | ADFC Neu-Ulm | Um die Verknüpfung der Städte zu betonen und den Bereich an der Donauinsel aufzuwerten, wird empfohlen, den Bereich Donaustraße – Herdbrücke – Marienstraße städtebaulich und verkehrlich neu zu ordnen. Dies wird durch eine städtebauliche Aufwertung des Bereichs, der Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die Verbreiterung der Seitenräume und die Verlagerung des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs erreicht. Darüber hinaus geht der VEP von weitgehend verkehrsberuhigten Neu-Ulmer Innenstadt aus. | |

Auswertung der Anmerkungen zum Vorabzug des Schlussberichts vom 11.06.2013

| Lfd. Nr. | Anmerkung | | Stellungnahme der Verwaltungen und des Gutachters | Anpassungen im Schlussbericht (Seitenangaben und Abbildungsnummern: Langfassung) |
|----------|--|-------------|--|--|
| 116 | Keine besonderen Brennpunkte im Hinblick auf das Unfallgeschehen im Fußgänger- und Radverkehr | Polizei Ulm | Maßnahmen, die die Infrastruktur im Radverkehr verbessern, sollen auch die Verkehrssicherheit im Radverkehr erhöhen. | |
| 117 | Prognostizierter Rückgang der Schülerzahlen nicht plausibel | LRA Neu-Ulm | Die Entwicklung der Schülerzahlen basiert auf einer Prognose aus den Jahren 2008/2009, bei der von den beschriebenen Entwicklungen auszugehen war, und wurden mit den Stadtverwaltungen und dem Landratsamt abgestimmt. | |
| 118 | Der im Entwicklungsszenario, Option B (Straßenbahnäste nach Pfuhl und Ludwigsfeld), dargestellte Endpunkt der Buslinien 73/76 in Ludwigsfeld führt zu Problemen im Schülerverkehr, weil die Emil-Schmid-Schule in der Humboldtstraße nicht angefahren wird. Auch der "Endpunkt Schulzentrum Pfuhl" ermöglicht es nicht, von außerhalb kommende Schüler ohne Umsteigen in das Stadtzentrum zu fahren. | LRA Neu-Ulm | Die in den Entwicklungsszenarien dargestellten Linienverläufe stellen einen konzeptionellen Vorschlag dar. Der Verlauf einzelner Kurse, die den Schülerverkehr berücksichtigen, müsste im Rahmen der entsprechenden Detailplanungen festgelegt werden. Dieses Thema kann im Zuge des geplanten ÖPNV-Konzeptes vertieft werden. | |