



## VEP-Internetforum

# Zusammenfassung der Beiträge der Online-Diskussion „Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm - Gestalten Sie mit!“

Erstellt von:

Stadt Ulm  
Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen,  
Vermessung  
Sachgebiet Verkehrsentwicklung und Mobilitätsplanung (VP2)  
Torsten Fisch  
Münchner Straße 2  
89073 Ulm

Stadt Neu-Ulm  
FB 3 - Stadtplanung/Verkehrsplanung

Andreas Borgmann  
Augsburger Str. 15  
89231 Neu-Ulm

In Zusammenarbeit mit:

Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH  
Rathausplatz 2-8  
73432 Aalen  
<http://www.brenner-ingenieure.de>



DEMOS Gesellschaft für E-Partizipation GmbH  
Harburger Schloßstraße 6-12  
21079 Hamburg  
[www.demos-deutschland.de](http://www.demos-deutschland.de)



Ulm/Neu-Ulm, 21.02.2013

**Inhalt**

1	Einleitung .....	3
2	Öffentlicher Personennahverkehr .....	4
3	Stadtraum und Mobilität .....	9
4	Strukturierung des Straßennetzes.....	13
5	Radverkehr.....	16
6	Verkehrsmanagement.....	19
7	Fazit und Ausblick .....	22

## 1 Einleitung

Die Onlinediskussion „Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm – gestalten Sie mit!“ wurde von der DEMOS Gesellschaft für E-Partizipation mbH im Auftrag der Städte Ulm und Neu-Ulm vom 5.-26.10.2012 unter [www.vep-forum.de](http://www.vep-forum.de) durchgeführt. Während der dreiwöchigen Laufzeit besuchten 4.322 Personen die Plattform und tätigten dabei 34.036 Aufrufe. Von 128 registrierten Benutzern wurden 744 Beiträge und Kommentare in die Diskussion eingebracht.

Alle 744 Beiträge wurden von den beteiligten Institutionen gesichtet, nach den sechs verschiedenen Handlungsfeldern

- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Stadtraum und Mobilität,
- Strukturierung des Straßennetzes,
- Radverkehr,
- Verkehrsmanagement,
- weitere Hinweise,

geordnet und in Form dieses Berichtes zusammengefasst sowie auf ihre Relevanz und Verwertbarkeit für die Fortschreibung des VEPs geprüft und kommentiert. Damit wird seitens der Städte Ulm und Neu-Ulm sichergestellt, dass die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Planungsdialog berücksichtigt und nach Möglichkeit verwertet werden.

Dieser Bericht steht im Internet unter [www.vep-forum.de](http://www.vep-forum.de) als Download zur Verfügung.

Wir bedanken uns an dieser Stelle noch einmal für die rege Teilnahme und Beteiligung am Internetforum!



## 2 Öffentlicher Personennahverkehr

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
1. Anpassung der Verkehrsmittel an demografischen Wandel und zukünftige Hauptnutzende (z.B. mehr Klappsitze und Platz für Menschen mit Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwägen, Reisegepäck)	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der demografische Wandel bzw. die zukünftige Bevölkerungszusammensetzung wird zum Prognosehorizont des VEP 2025 berücksichtigt. Maßnahmen, wie z. B. die Ausstattung von Bussen und Bahnen sind jedoch für den VEP zu detailliert, können aber in die Erstellung / Fortschreibung der Nahverkehrspläne eingespeist werden.</li> </ul>	⇒ Einspeisung in die Gremien des DING und SWU Verkehr GmbH sowie Berücksichtigung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Neu-Ulm.
2. Verbesserte Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder (z.B. mehr Platz, erweiterte Mitnahmезeiten, Kombifahrscheine)	teilweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in den Bussen und Bahnen stellt einen wichtigen Aspekt im Handlungsfeld Förderung des Radverkehrs dar und wurde bereits zum größten Teil realisiert (s. dazu die Information des DING unter <a href="http://www.ding.eu/mehr-zum-tarif/fahrradmitnahme.html">http://www.ding.eu/mehr-zum-tarif/fahrradmitnahme.html</a>).</li> </ul>	⇒ dito
3. Anpassung der Gebühren (z.B. Einführung eines Kurzstreckenticket, Sozialticket für Geringverdiener) und des Zahlungssystems (z.B. Einführung einer aufladbaren Chipkarte).	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Einführung zusätzlicher Tickets oder anderer Bezahlssysteme 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 zum Schluss kamen, dass eine Einführung eines Kurzstreckentickets unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht sinnvoll ist.</li> </ul>	⇒ dito

2 Öffentlicher Personennahverkehr

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
4. Erweiterte Anzeige und Information (z.B. bei SWU auch Busse, RAB und Gairing, Englische Durchsagen für Touristen, Displays mit Anzeige alternativer Routen, Fahrplandaten über OpenData und Twitterfeets)	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verbesserung der Fahrgastinformation auf allen Linien und für alle Betreiber ist zur Förderung des ÖPNV besonders wichtig. Detaillierungen sind in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen auszuarbeiten bzw. können bei der Erstellung / Fortschreibung der Nahverkehrspläne berücksichtigt werden.</li> </ul>	⇒ dito
5. Optimierung der ZOBs/Haltestelle Hauptbahnhof im Zuge der Neugestaltung des Citybahnhofs (parallele Umsteigeplätze, freundlich, hell)	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Zuge der weiteren Planungen im Rahmen des Projektes "Citybahnhof Ulm" ist eine Neuplanung der Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof und des ZOBs bereits vorgesehen. Ziel ist eine optimierte Betriebsabwicklung und Zugänglichkeit sowie städtebauliche Integration ins Bahnhofsumfeld.</li> </ul>	⇒ Bestandteil des Planungsprozesses im Projekt "Citybahnhof Ulm"
6. Bessere und verstärkte Anbindungen des Umlandes und neuer Ortschaften (z.B. Herrlingen Birk-Ebene, Lehr, Mähringen, Weidach, Illerzell, Burlafingen, Weißenhorn, Senden)	teilweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Anbindung der Ortsteile von Ulm / Neu-Ulm ist Bestandteil des VEP und wird in den einzelnen Szenarien im Teil ÖPNV geprüft. Bessere Verbindungen ins Umland können durch die Einrichtung der Regio-S-Bahn Donau-Iller erzielt werden (s. dazu <a href="http://www.rvdi.de/projekte/verkehr/regio-s-bahn.html">http://www.rvdi.de/projekte/verkehr/regio-s-bahn.html</a>). Verbesserungen / Lückenschlüsse zu Gemeinden, die nicht über die Schiene angebunden sind, müssen mit den zuständigen Behörden (Landkreise, DING) abgestimmt werden.</li> </ul>	⇒ Prüfung der Anbindung der Ulmer/Neu-Ulmer Ortsteile im Teil ÖPNV, Abstimmung mit zuständigen Behörden im Umland.

2 Öffentlicher Personennahverkehr

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
7. Für bessere Verbindung (zu Stoßzeiten) wird der Einsatz von Expressbuslinien oder Sammelbussen angeregt	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Einsatz von Expressbuslinien oder Sammelbussen bringt neben dem Vorteil einer schnellen Punkt-zu-Punkt-Verbindung auch den Nachteil einer geringen Erschließung bei hohem wirtschaftlichem Aufwand mit sich. Daher werden bereits heute 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).</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme ohne Berücksichtigung
8. Optimierte Anbindung der regionalen Schulzentren, z.B. durch verstärkten Einsatz von E-Bussen zu Stoßzeiten wie Schulanfang und -ende oder Rush-Hour	teilweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zu Schulanfangs- und -endzeiten werden z.T. bereits heute Verstärkerbusse eingesetzt, um das erhöhte Fahrgastaufkommen bewältigen zu können (s. dazu die Informationen zu den Verstärkerbussen im Schülerverkehr unter <a href="http://www.swu.de/privatkunden/swu-nahverkehr/fahrplan-liniennetz/linienfahrplaene.html">http://www.swu.de/privatkunden/swu-nahverkehr/fahrplan-liniennetz/linienfahrplaene.html</a>).</li> <li>Die Anbindung der Schulzentren innerhalb von Ulm/Neu-Ulm wird in den Szenarien im Teil ÖPNV berücksichtigt.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme ohne Berücksichtigung
9. Ausweitung des Verbindungsangebots am Abend, sonntags und nachts sowie eine Überprüfung der Taktung (Beispiel Anschlüsse bei Busverbindung Ulm - Neu-Ulm)	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der heutige Fahrplan ist nachfrageorientiert ausgerichtet. Durch die Verkehrsunternehmen wird möglicher Optimierungsbedarf ständig geprüft. Das Angebot zusätzlicher Fahrten muss einer regelmäßigen Nachfrage gegenüberstehen, um die</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme ohne Berücksichtigung

2 Öffentlicher Personennahverkehr

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
		Fahrten ökonomisch zu betreiben.	
10. Langfristige Reaktivierung bzw. Neubau von S-Bahnhaltestellen im Umland Ulms und Neu-Ulms (z.B. Burlafingen, Gerlenhof, Leipheim, Günzburg) sowie Optimierung bestehender Linien (z.B. Max-Eyth-Straße, Ulm-Ost)	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der mögliche Neubau bzw. die Reaktivierung von Schienenhaltepunkten wurde in der Untersuchung zur Regio-S-Bahn Donau-Iller (s. o.) geprüft. Dadurch kann eine verbesserte Anbindung der Städte an das Umland erreicht werden. Die entwickelten Vorschläge wurden in den VEP übernommen. Zusätzlich wurden bestehende Haltepunkte in Ulm und Neu-Ulm hinsichtlich ihrer Attraktivität geprüft und der Verbesserungsbedarf (z. B. Gerlenhofen, Ulm-Ost) aufgezeigt. Im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Neu-Ulm heißt es daher "die Reaktivierung des Haltepunkts in Burlafingen ist als kommunales Ziel vorgesehen; der Haltepunkt in Gerlenhofen sollte in Richtung Süden und somit näher an die geographische Ortsmitte verschoben werden."</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme
11. Erweiterung und Verbesserung der Straßenbahnlinien bei gleichzeitiger Anbindung neuer bzw. einwohnerstarker Wohnquartiere (z.B. Erweiterung der Linie Ulm-Pfuhl-Ludwigsfeld, bessere Verbindung für die Hochschule und Ratiopharm Arena, langfristige Anbindung von Gerlenhof, Senden, Wiley, Blaustein, Pfuhl, Wiblingen)	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Zuge des VEP wurden im Entwicklungsszenario B gegenüber den bereits vorhandenen (Linie 1) und geplanten (Linie 2) Straßenbahnlinien weitere Linien nach Ludwigsfeld und Pfuhl geprüft. Die Linie nach Ludwigsfeld bindet die Hochschule sowie Wiley besser an das Stadtzentrum von Neu-Ulm an. Gerlenhofen sowie die im Umland liegenden Ziele (Senden, Blaustein) sind über die Schiene (Regio-S-Bahn Donau-Iller) angebunden.</li> </ul>	⇒ Aufnahme von Perspektiven nach 2025 im VEP

2 Öffentlicher Personennahverkehr

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
12. Bei Ausbau des Bus- oder Straßenbahnnetzes auf jeweilige Eignung des Verkehrsmittels für die entsprechende Region achten	nein	<p>Eine Straßenbahn nach Wiblingen wurde bereits Ende der 90er Jahre diskutiert, wird aber derzeit in einem langfristigen Zeitraum (Perspektive nach 2025) gesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Einführung einer Straßenbahnlinie muss zunächst in einer standardisierten Bewertung einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor erreichen. In dieser volkswirtschaftlichen Bewertung werden bestehende Bussysteme dem geplanten Straßenbahnsystem gegenübergestellt.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme



### 3 Stadtraum und Mobilität

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
13. Zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs und Erreichung der gesetzten Anteile in den Modal-Split-Szenarien sollen verstärkte Mittel eingesetzt werden (Finanzen, Ressourcen und Raum), die im Einzelfall auch zu Ungunsten des MIVs gehen.	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im VEP werden Maßnahmen zur Förderung aller Verkehrsmittel sowie mögliche Realisierungsschritte aufgezeigt. Welche finanziellen Mittel zur Verfügung stehen bzw. wie diese verteilt werden, ist eine politische Entscheidung.</li> </ul>	⇒ Ergänzung des VEPs um ein neues Handlungsfeld des "Fußverkehr"
14. Ausweitung der autofreien Bereiche bzw. Fußgängerzonen in der Innenstadt	teilweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>In den Innenstädten vermischen sich die Nutzungen Einkaufen, Wohnen und Freizeit. Fußgängerzonen werden in Bereichen eingerichtet, in denen Einkaufen im Vordergrund steht. Auch in den Innenstädten müssen die Wohn- und Geschäftsbereiche für alle Verkehrsmittel erreichbar bleiben. Wichtig ist eine stadtverträgliche Gestaltung der Verkehrsräume, die nicht den Kfz-Verkehr in den Vordergrund rückt (z.B. Augsburgs Straße im Zentrum von Neu-Ulm nach Umgestaltung).</li> </ul>	⇒ dito
15. Barrierefreie, fußgängerfreundlich und kinderwagentaugliche Gestaltung von Fußwegen, Straßenüberquerungen und Haltestellen (Behebung von Hindernissen und Vermeidung von erzwungenen Umwegen, ausreichend Platz)	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diese und andere Aussagen zum Fußverkehr wurden bisher im Handlungsfeld Stadtraum und Mobilität aufgenommen. Hierzu werden übergeordnete Aussagen im VEP getroffen. Zusätzlich wird bei Neu- und Umgestaltungsmaßnahmen die Barrierefreiheit berücksichtigt. Bei der Stadtverwaltung Ulm wird dazu derzeit ein Leitfaden erstellt.</li> </ul>	⇒ dito

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
		Um die Ansprüche der Fußgänger und die Maßnahmen im Fußverkehr stärker in den Vordergrund rücken zu können, wird vorgeschlagen, im VEP ein zusätzliches Handlungsfeld Fußverkehr aufzunehmen.	
16. Verbesserung der Ampelschaltungen zu Gunsten von Fußgängern / Radfahrern und Verminderung des Unfallpotentials (längere Grünphasen, komplette Grünphase für „mehnteilige“ Fußgängerampeln, mehr selbst gesteuerte Ampelschaltungen oder Einsatz von Induktionsspulen)	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diese und andere Aussagen zum Fußverkehr wurden bisher im Handlungsfeld Stadtraum und Mobilität aufgenommen. Übergeordnete Aussagen hierzu werden im VEP getroffen.</li> </ul> <p>Um die Ansprüche der Fußgänger und die Maßnahmen im Fußverkehr stärker in den Vordergrund rücken zu können, wird vorgeschlagen, im VEP ein zusätzliches Handlungsfeld Fußverkehr aufzunehmen.</p> <p>Im Radverkehr werden im Zuge der Vorbehaltensnetzes auch Querungsmöglichkeiten in Abstimmung mit den anderen Verkehrsarten geprüft.</p>	⇒ dito
17. Bei der Gestaltung des Stadt- und Straßenraums mehr Alleebäume einsetzen und die Aufteilung für verschiedene Verkehrsteilnehmer gleichberechtigter organisieren.	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gestaltung des Straßenraumes ist von der Funktion der Achse abhängig. Z.B. sind im Vorbehaltensnetz des MIV die anderen Verkehrsarten berücksichtigt, der Fokus liegt jedoch in der leistungsfähigen Abwicklung des MIV.</li> </ul> <p>In reinen Wohnstraßen ist eine gleichberechtigte Aufteilung (verkehrsberuhigter Bereich) denkbar. Die mögliche Anordnung von Bäumen usw. wird bei der Stadt- und Straßenraumgestaltung berücksichtigt.</p>	⇒ Kenntnisnahme

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
18. Gehwegparken und Parken im absoluten Halteverbot stärker kontrollieren und sanktionieren.	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Überwachung erfolgt durch die Polizei und das Ordnungsamt. Der Bußgeldkatalog wird vom Gesetzgeber vorgeschrieben.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme und Weitergabe an die zuständigen Institutionen
19. Ausbau des CarSharing-Angebotes für Familien und Fahrgemeinschaften, Transport schwerer Lasten	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Grundlagen des CarSharings sind vom Gesetzgeber vorgegeben. Danach dürfen die Städte derzeit keine sog. privilegierten CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum einrichten. Diese Flächen müssen auf privaten Grundstücken angemietet werden bzw. werden nur im Einzelfall (Bsp. car2go) auf öffentlichen Flächen, die keine andere Nutzung aufweisen, gegen Entgelt vermietet.</li> </ul>	⇒ dito
20. Einsatz von Anreizen zur Änderung des Verhaltens zu Gunsten der Nachhaltigkeit wie z.B. den Ökozähler bei car2go.	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perspektivisch ist angedacht, die DINGCard und Schwabencard als Mobilitätskarte zu etablieren. Teilweise ist dies bei der SchwabenCard mit der existierenden ÖPNV-Funktion und der seit Dez. 2012 hinzugekommenen Berechtigung für car2go bereits der Fall.</li> </ul>	⇒ Einspeisung in die Gremien des DING und SWU Verkehr GmbH sowie Berücksichtigung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Neu-Ulm.
21. Die Mobilität der Zukunft muss mit verringerten Schadstoffemissionen einhergehen. Dazu gibt es u.a. die beiden Möglichkeiten den ÖPNV sowie den Anteil des Fahrradverkehrs auszubauen. Es wäre doch sinnvoll, diese beiden Maßnahmen zu verknüpfen und ein Fahrrad-Kombi-Ticket oder so ähnlich anzubieten. Dies	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Handlungsfeld Stadtraum und Mobilität werden die Themen Intermobilität und Bündelung von Mobilitätsdienstleistungen aufgegriffen. Darin enthalten ist z. B. die Vereinheitlichung von Bezahlssystemen. Dies bedeutet, dass man z.B. mit einer Kundenkarte mit dem ÖPNV fahren kann aber auch ein Fahrrad aus dem Verleihsystem mie-</li> </ul>	⇒ dito

3 Stadtraum und Mobilität

Vorschlag aus dem Internetforum

Relevanz für  
den VEP

Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und  
Neu-Ulm

Fazit

sieht dann praktisch so aus, dass entsprechende Bürger während den Sommermonaten Fahrrad fahren und während den Wintermonaten auf den ÖPNV umsteigen. Voraussetzung dafür wäre jedoch, dass es eine preislich attraktive Halbjahreskarte (z.B. Nov. - April) gibt.

ten oder auch ein Carsharing-Angebot nutzen kann. Die Flexibilität des jeweiligen Nutzers kann somit deutlich erhöht werden. Dazu ist es notwendig, dass sich die Mobilitätsdienstleister intensiv abstimmen und die jeweiligen Dienstleistungen bündeln können.

## 4 Strukturierung des Straßennetzes

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
<p>22. Zur Entlastung des Verkehrsanteils in der Innenstadt werden eine verbesserte Querung der Donau bzw. die Optimierung bestehender Brücken sowie der Ausbau der Umgehungsstraßen (äußerer Ring, Osttangente, Querverbindung beim Eselsberg) vorgeschlagen.</p>	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ein verkehrliches Oberziel im VEP ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Umweltverbundes. Die notwendigen Kfz-Verkehre sollen im Zuge des Vorbehaltsnetzes gebündelt und somit sensible Bereiche entlastet werden. Aufgrund des hohen Anteils von Quell- und Zielverkehren ist die Erreichbarkeit der Städte wichtig. Im Basis- und Entwicklungsszenario des VEP sind Maßnahmen im Kfz-Verkehr aufgenommen. Neben verschiedenen Ausbaumaßnahmen, die schon beschlossen oder begonnen sind (Ausbau A 8, B 10), wird dabei verstärkt die Optimierung des Verkehrsablaufes auf den bestehenden Achsen angestrebt. Zusätzliche Achsen wurden ebenso geprüft, sind aber nicht immer zielführend.</li> <li><u>1.) Zusätzliche Donaubrücke im Osten:</u> Eine mögliche Donauquerung im Osten im Bereich der Böfinger Steige kann die bestehenden Donauerquerungen (Ganstörbrücke, Herdbrücke, Adenauerbrücke) nur sehr wenig entlasten, da die Relationen zwischen den östlichen Stadtteilen den zentrumsbezogenen deutlich untergeordnet sind. Die Querung zieht zudem zusätzliche Kfz-Fahrten aus den Bereichen Thalfingen und Elchingen in das Stadtgebiet, für die sich über die Brücke eine bessere Fahrbeziehung ergibt. Aufgrund der nur</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme

4 Strukturierung des Straßennetzes

Vorschlag aus dem Internetforum

Relevanz für  
den VEP

Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und  
Neu-Ulm

Fazit

geringen Entlastungswirkung, der Durchschneidung von sensiblen Naturräumen sowie der Bündelung von Verkehren in vorher unbelasteten Bereichen wurde die zusätzliche Donaubrücke im Osten nicht im Entwicklungsszenario des VEP weiterverfolgt.

- 2.) Osttangente mit Brückenquerung Böfinger Steige (siehe Begründung zu Punkt 1):  
Auch eine Verlängerung der Achse nach Norden mit der verbesserten Anbindung zur Nordtangente kann die Innenstadt nicht deutlich entlasten, da der Großteil der Kfz-Fahrten einen Bezug zum Zentrum in Ulm oder Neu-Ulm hat und diese Verbindung keine Alternative darstellt.
- 3.) Äußerer Ring (Ringschluss um Ulm und Neu-Ulm, Erweiterung um östliche Achse Böfingen - Thalfingen - B 10) (siehe Begründung zu Punkt 1 und 2):  
Eine Verschiebung einer möglichen Achse weiter nach Osten reduziert deren Verkehrs Wirkung weiter. Zudem Es werden zusätzliche Verkehre in heute nur gering belastete bzw. sensible Bereiche gezogen. Für den Fernverkehr besteht die Umfahrung auf diesen Relationen über die Autobahnverbindung A 8 - A 7.
- 4.) Eselsberg (Verbindung Mähringer Weg - Berliner Ring, Hasenkopfweg - Oberberghof):  
Die Erreichbarkeit der Wissenschaftsstadt / Science Park ist bereits heute über den Berliner Ring ge-

4 Strukturierung des Straßennetzes

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
23. Überprüfung wichtiger und unfallgefährdeter Kreuzungen sowie die verstärkte Einrichtung von Kreisverkehren an dafür geeigneten Stellen	nein	<p>geben. Würde eine neue Verbindung von den Wohnbereichen Eselsberg / Mähringer Weg geschaffen, so würden die Wohngebiete von nicht notwendigen Verkehren zusätzlich belastet. In den Wohnstraßen sind Durchgangsverkehre vor allen in den südlichen Bereich der Wissenschaftsstadt zu erwarten. Aus diesem Grund wird im VEP die Verbesserung der Verbindung nur für den ÖV (Straßenbahn, Bus) und Radverkehr einbezogen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Erkenntnisse zu Unfallschwerpunkten der letzten Jahre sind in den VEP eingeflossen. Standardmäßig werden durch die Unfallkommissionen beider Städte schwierige/unfallgefährdete Knotenpunkte jährlich geprüft und bewertet.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme

## 5 Radverkehr

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
24. Einhaltung des auf einem Ulmer Gemeinderatsbeschluss aus dem Jahre 2011 basierenden angestrebten Radverkehrsanteils von 20% für Ulm und Neu-Ulm bei gleichzeitiger Einschränkung des MIVs.	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für Ulm wurde das Ziel der Erreichung eines Radverkehrsanteils von 20% als Perspektivbetrachtung im Sinne eines Leitbildes gesetzt. In Neu-Ulm wurde bisher kein Beschluss zur Erreichung eines bestimmten Radverkehrsanteils gefasst. Der Stadtrat Neu-Ulm hat es bisher für vorteilhafter angesehen, zunächst konzeptionelle Vorschläge des Gutachters hierzu erstellen zu lassen.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme
25. Schaffung eines neuen Radverkehrskonzeptes für Neu-Ulm in Anlehnung an das Ulmer Konzept „FahrRad“ zur Optimierung der Radinfrastruktur, Werbekampagnen und Image fördernder Aktionen	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Neu-Ulm ist für 2013/14 vorgesehen. Eine intensivere Radverkehrsförderung wird gemeinsam mit Ulm angestrebt.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme
26. Grundsätzliches Umdenken zugunsten des Verkehrsmittels Rad nicht nur als Freizeit-, sondern auch als vollwertiges Verkehrsmittel, dem an bestimmten Stellen im Vorbehaltsnetz der Vorrang eingeräumt und dessen verstärkte Benutzung mit guter Verkehrsinfrastruktur belohnt wird.	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Als verkehrliches Oberziel im VEP ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und Verlagerung des Verkehrs zugunsten des Umweltverbundes festgeschrieben. Die Förderung des Radverkehrs ist darin ein wichtiges Handlungsfeld, das neben Infrastrukturmaßnahmen auch sogenannten "weiche Maßnahmen" (Marketing, Service usw.) enthält. Durch die Definition eines Vorbehaltsnetzes für den Radverkehr kann im Zuge dieser Achsen dem Radverkehr der Vorrang gegenüber den anderen</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme



Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
<p>27. Generelle Verbesserung der Radwegeinfrastruktur mit optimierten Auffahrgelegenheiten, Wiedereingliederungstreifen, klar definierten Vorfahrtsregeln, klarere Trennung bei kombinierten Fuß- und Radwegen, mehr Radfahr- bzw. Schutzstreifen sowie eine eindeutige Kennzeichnung von Radwegen (insbesondere an Problemstellen wie der Neuen Mitte), Fahrradfahrer freundliche Ampelschaltungen, mehr Fahrradgaragen bzw. überdachten Parkplätzen, Erneuerung veralteter Abstellanlagen sowie Fahrradstationen für Leihräder und Förderung neuer Radprojekte wie z.B. die Reparierbar oder sogenannten Fixit-Stations für kleinere Reparaturen.</p>	teilweise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verbesserung der Radinfrastruktur ist im Handlungsfeld Förderung des Radverkehrs enthalten. Eine detaillierte Betrachtung der Einzelmaßnahmen wird in den Radverkehrskonzepten bzw. Maßnahmenplänen der Städte durchgeführt.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme
<p>28. Ausbau der bestehenden Radwege sowohl in Ulm und Neu-Ulm als auch den Randgebieten bzw. zwischen umliegenden Ortschaften.</p>	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Ausbau von Radrouten bzw. der Lückenschluss von Verbindungen ist im Handlungsfeld Förderung des Radverkehrs aufgenommen. Neben dem neu definierten Vorbehaltsnetz für den Radverkehr gibt es weiterhin Haupt- und Ergänzungsnetze des Radverkehrs, in denen ebenso Maßnahmen zur Verbesserung vorgesehen sind (Radverkehrskonzept, Maßnahmenpläne der Städte).</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme

5 Radverkehr

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
<p>29. Optimierung der Radwegeverbindung zwischen Ulm und Neu-Ulm sowie der West-Ostverbindungen und wichtigen Radachsen (z.B. Kuhberg, Eselsberg, Blauradweg) als auch die Verringerung des Gefährdungspotentials am Ehinger Tor</p>	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Optimierung der Radverkehrsverbindungen zwischen den Städten und auf den wichtigen Achsen (Vorbehaltsnetz) ist Bestandteil des VEP (Handlungsfeld Förderung des Radverkehrs). Zwischen den Städten ist eine intensivere Zusammenarbeit vorgesehen, um über die jeweiligen Stadtgrenzen hinaus einheitliche Standards (z. B. Wegweisung, Signalisierung) entwickeln zu können.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme

## 6 Verkehrsmanagement

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
30. Änderung der Ausrichtung des Verkehrsmanagements zugunsten des Umweltverbundes und gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und MIV)	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ein verkehrliches Oberziel des VEP lautet: "Stufenweise Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Verlagerung des Verkehrs zugunsten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Fußgänger und Radfahrer". Die Erreichbarkeit der Städte muss für alle Verkehrsmittel gewährleistet sein. Aus diesem Grund wurden Vorbehaltsnetze für den MIV, ÖPNV und Radverkehr definiert. Auf diesen Achsen soll der jeweilige Verkehrsteilnehmer gegenüber den anderen Verkehrsmitteln bevorrechtigt werden. Die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer ist außerhalb der Vorbehaltsnetze (z.B. in Wohngebieten) denkbar, aber im Einzelfall zu prüfen.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme
31. Stärkere Einbeziehung neuer Ansätze wie Marketing-/Bildungskampagnen, Anreizsysteme und Mobilitätserziehung zur Förderung des Radverkehrs/Nutzung des ÖPNVs als auch stärkerer Mitsprache der Bürger allgemein und insbesondere der Frauen, Kinder und Sozialträger bei der Planung	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diese sogenannten "weichen Maßnahmen" werden auch im VEP empfohlen. Von einzelnen Akteuren wie z. B. DING, SWU und Stadt Ulm (Fahrrad-Aktionstag) gibt es bereits Aktionen bzw. Veranstaltungen. Die Beteiligung der Bürger an verschiedenen Projekten und Planungen ist im jeweiligen Planungsablauf vorgesehen.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme
32. Minimierung des innerstädtischen Verkehrs durch Stärkung der Fernverkehrsachsen (B10, A8, A7, Nordtangente, Westtangente) und dynamischen Verkehrshinweisen bei angespann-	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Ausbau der Fernverkehrsachsen (A 8, B 10) ist im VEP berücksichtigt. Die Wegweisung ist bereits heute auf das übergeordnete Netz ausgerichtet. Die Einrichtung möglicher zusätzlicher dynamischer</li> </ul>	⇒ Übernahme: Abstimmung des Standes mit übergeordneten Behörden

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
ter Verkehrslage (z.B. „Stau in Ulm: schneller über die A7“)		scher Hinweisschilder muss mit den zuständigen Behörden (Regierungspräsidium, Obere Verkehrsbehörde) abgestimmt werden.	
33. Steigerung der Lebensqualität und Vermeidung von Unfällen durch mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen – insbesondere in der Innenstadt, Wohn- und Nebenstraßen – sowie deren Kontrolle und schärfere Strafen bei Nichteinhaltung	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zur Sicherung der Erreichbarkeit in beiden Städten wurden Vorbehaltsnetze definiert. Im Zuge des MIV-Vorbehaltsnetzes ist zur leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrsaufkommens weiterhin Tempo 50 vorgesehen. Außerhalb des Vorbehaltsnetzes (v.a. in Wohngebieten) ist die flächenhafte Einführung von Tempo 30 möglich. Die Überwachung erfolgt durch die Polizei und in Ulm durch die Bürgerdienste. Der Bußgeldkatalog wird vom Gesetzgeber vorge-schrieben.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme und Weitergabe an Polizei und Bürgerdienste
34. Optimierung der zum Teil schlecht sichtbar angebrachten Beschilderung	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die detaillierten Anmerkungen werden an die zuständige Behörde weitergeben (Stadt Neu-Ulm: Bürgerdienste, Sicherheit und Ordnung; Stadt Ulm: Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung, Sachgebiet Verkehrsordnung).</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme und Weitergabe an die zuständigen Institutionen
<b>Verbesserung des Parkraummanagements:</b>			
35. Klug angelegte Parkhäuser und Tiefgaragen, um gewonnenen Verkehrsraum für andere Teilnehmer nutzen zu können	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt Neu-Ulm verfolgt seit langem die Strategie, Langzeitparker - v.a. in der Innenstadt - auf Parkplätze und -häuser zu verlagern.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme ohne Berücksichtigung

Vorschlag aus dem Internetforum	Relevanz für den VEP	Stellungnahme der Verwaltung der Städte Ulm und Neu-Ulm	Fazit
36. Mehr Park & Ride an Verkehrsknotenpunkten am Stadtrand, um Pendlerverkehr aufzufangen (z.B. A 8-Ost, Gewerbegebiet Neu-Ulm, Ulm-Nord, Senden-Nord, Burlafingen)	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>P+R-Angebote am Stadtrand sind nur sinnvoll, wenn in diesem Bereich ein guter und regelmäßiger ÖPNV-Anschluss besteht (s. dazu auch die Seite <a href="http://www.parkandride-ulm.de/">http://www.parkandride-ulm.de/</a>). Aufgrund der Struktur der Städte ist dies z. B. an den Autobahnanschlussstellen nicht gegeben. Durch den Aufbau der Regio-S-Bahn Donau-Iller können neue Möglichkeiten für P+R-Angebote entstehen, die dann detailliert zu prüfen sind.</li> </ul>	⇒ Berücksichtigung bei den Planungen für die Regio-S-Bahn Donau-Iller und dem regionalen ÖV
37. Entspannung der Parksituation in Neu-Ulm durch Angleichung der Gebühren für Parkhaus und Anwohnerparken, um das Parkhaus interessanter zu machen und die Straßenränder von Dauerparkern zu befreien.	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der optische Eindruck, das Parkhaus am Bahnhof Neu-Ulm sei wenig belegt, täuscht. Denn von den 392 Kfz-Stellplätzen werden 370 zum Dauerparken vermietet. Nach aktueller Information sind hiervon i.d.R. 350-370 fest vermietet. Seit Jahren gibt es eine Warteliste an Bewerbern. Für einen Bewohnerparkausweis erhebt die Stadt Neu-Ulm eine jährliche Gebühr in Höhe von 30 €. Eine höhere Gebühr ist derzeit gesetzlich nicht möglich.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme
38. Darüber hinaus werden für das Neu-Ulmer Parkhaus flexiblere Bedingungen angeregt, um es auch für Firmen- und Mitarbeiterfahrzeuge interessant zu machen (Ein- und Ausfahrkarte für den Zeitraum 24x7).	nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die erläuterte Problematik trifft auf das Parkhaus am Bahnhof nicht zu. Das Haus ist für Dauerparker 24 Stunden am Tag, an sieben Tagen die Woche geöffnet. Pro parkendem Fahrzeug wird ein Ticket benötigt. Die Kennzeichen werden beim Vertragsabschluss abgefragt, um die Zuordnung der Dauerparker zu erleichtern.</li> </ul>	⇒ Kenntnisnahme ohne Berücksichtigung

## 7 Fazit und Ausblick

Nach Einschätzung des mit der Moderation des Internetforums beauftragten Institutes DEMOS Gesellschaft für E-Partizipation mbH zeichnete sich diese Art des Beteiligungsprozesses in Anbetracht der Komplexität des Themas „VEP Ulm/Neu-Ulm“ durch eine im Vergleich mit anderen Onlinediskussionen hohe Beteiligung und freundlich-konstruktive Atmosphäre aus.

Die Forumsbeiträge hatten ganz überwiegend ein hohes inhaltliches Niveau und zeugten nach Ansicht der Moderatoren "von einer starken Identifikation der Teilnehmenden mit den Städten Ulm und Neu-Ulm als auch von dem Wunsch, gleichzeitig die örtlichen Besonderheiten zu erhalten und das darin enthaltene Potential besser zu nutzen".

Insgesamt zeigte sich, dass die qualitativollen Beiträge sich zum überwiegenden Teil mit den im VEP vorgesehenen Handlungsfeldern decken. Beiträge, die für die Erstellung des VEP relevant sind, werden daher weiterverfolgt und nach Möglichkeit berücksichtigt.

Nach Abschluss der Bürgerbeteiligung ist das Fachpublikum wieder gefragt. So wird der Abschlussbericht des VEP mit dem Ziel- und Realisierungskonzept im großen Projektbeirat voraussichtlich nach den Pfingstferien diskutiert, ehe dieser vor der Sommerpause in den Stadtratsgremien behandelt wird. Ziel ist ein Beschluss des VEP Ulm/Neu-Ulm in den Gremien beider Städte im Herbst 2013.